



Par notre PROPRE énergie

Comité de travail

Accompagnement des municipalités
pour la réduction de la
consommation de pétrole

2014 - 2015

Document de réflexion



CRECQ
Conseil régional de
l'environnement
du Centre-du-Québec

REMERCIEMENTS

Le CRECO tient à remercier les participants à la table régionale « Transport, aménagement du territoire et habitation » qui ont contribué à l'élaboration de ce document de réflexion. La liste de ces participants se trouve en annexe du présent document.

Coordination

Isabelle Bonsant, directrice générale

Rédaction

Éric Perreault, chargé de projet

Partenaires



TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....	ii
TABLE DES MATIÈRES	iii
1. INTRODUCTION	5
2. CONTEXTE – PAR NOTRE PROPRE ÉNERGIE	7
2.1. Portrait et diagnostic	7
2.2. Plan d'action 2013-2020	7
3. TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES.....	9
3.1. Véhicules en circulation.....	9
3.2. Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre.....	10
3.3. Navettage (domicile-travail)	12
3.4. Problématiques particulières.....	13
3.5. Contexte stratégique provincial	13
3.6. Vision, stratégies et plans d'action régionaux et locaux.....	14
4. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	17
4.1. Contexte stratégique provincial	17
4.2. Vision, stratégies et plans d'action régionaux et locaux.....	18
5. HABITATION	19
5.1. Contexte stratégique provincial	20
5.2. Vision, stratégies et plans d'action régionaux et locaux.....	20
6. VOLET « CORPORATIF » DES MUNICIPALITÉS.....	21
7. OUTILS DISPONIBLES ET BESOINS DES MUNICIPALITÉS	24
7.1. Aide financière.....	26
7.2. Outils techniques	26
8. DIAGNOSTIC	28
8.1. Forces, faiblesses, opportunités et menaces.....	28
8.2. Principaux constats :	33
9. BUT DU COMITÉ	35
10. MARCHÉS CIBLES POTENTIELS.....	36
11. ACTIONS ET MOYENS PROPOSÉS	36
ANNEXE 1	37

1. INTRODUCTION

Lorsqu'il est question de développement durable, les municipalités se situent aux premières loges des grands chantiers à mettre en place que l'on parle de transport, d'aménagement du territoire, d'habitation, de gestion des matières résiduelles, de lutte et d'adaptation aux changements climatiques, etc. Les municipalités sont souvent au cœur de ces enjeux et aux prises avec les problèmes qui en découlent, c'est pourquoi elles doivent faire partie des solutions.

Dans cette optique, la section 2.1 *Aménager – Les collectivités québécoises au premier plan*, du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2020) du gouvernement du Québec interpelle directement les municipalités, en particulier la priorité 2, qui vise à « *soutenir les municipalités et les collectivités dans leurs initiatives de réduction de GES, d'adaptation aux changements climatiques et d'aménagement durable du territoire* ». Les municipalités sont également des acteurs incontournables dans plusieurs autres secteurs ou chantiers visés par le PACC 2020, dont en particulier le transport des personnes et l'adaptation aux changements climatiques.

Dans la foulée du plan d'action sur les changements climatiques précédant (2006-2012), le gouvernement du Québec offrait au milieu municipal un soutien financier pour la réalisation ou la mise à jour d'inventaires d'émissions de GES, l'élaboration de plans d'action visant leur réduction ainsi que pour l'élaboration de plans d'adaptation. Le programme *Climat municipalités* est une mesure découlant de ce plan d'action et neuf (9) municipalités au Centre-du-Québec s'en sont prévaluées pour réaliser un inventaire des GES et un plan d'action visant leur réduction.

Parallèlement, le Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec (CRECQ), sous la coordination du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ), initiait en 2012 la vaste démarche *Par notre PROPRE énergie* en vue d'élaborer et mettre en œuvre un plan régional de réduction de la consommation de pétrole. À cette fin, de nombreux intervenants régionaux et municipaux ont été invités à réfléchir sur les orientations et les moyens à prendre pour diminuer la consommation de pétrole au Centre-du-Québec. Ces acteurs ont participé, en 2013, à l'élaboration d'un premier plan. Ces acteurs avaient été regroupés en trois tables régionales selon le type d'organisation qu'ils représentaient et leurs intérêts :

- Transport, aménagement du territoire et habitation
- Agriculture et foresterie
- Industrie, commerce et institution

En 2014, chacune des tables a été convoquée pour prioriser des pistes d'action ou quelques idées de projet. Suite à la rencontre de la table régionale « Transport, aménagement du territoire et habitation » du 16 septembre 2014, la problématique de l'accompagnement des municipalités pour la réduction de la dépendance au pétrole a été retenue comme prioritaire au Centre-du-Québec. Un comité de travail

spécifiquement dédié à cette problématique a donc été mis en place afin de déterminer des cibles d'intervention et des stratégies qui guideront l'élaboration d'un projet.

Le présent document se veut un outil de réflexion pour guider les acteurs du comité de travail sur l'accompagnement des municipalités pour la réduction de la dépendance au pétrole dans l'identification d'un projet à mettre en place au cours des prochains mois.

2. CONTEXTE – PAR NOTRE PROPRE ÉNERGIE

2.1. Portrait et diagnostic

Globalement, le portrait et le diagnostic de la dépendance au pétrole au Centre-du-Québec fait ressortir que malgré les nombreux outils actuellement disponibles et le bon potentiel de réduction de la consommation de pétrole dans plusieurs secteurs, notre région demeure fortement dépendante au pétrole dans plusieurs secteurs névralgiques, tel le transport des personnes et des marchandises, et l'agriculture. De plus, les structures décisionnelles de la région n'ont pas encore intégré une véritable vision de réduction de la consommation de pétrole.

Les constats du diagnostic de *Par notre PROPRE énergie (PNPE)* font également ressortir les besoins en accompagnement en matière de réduction de la consommation de pétrole. Ces besoins se manifestent autant au niveau stratégique que technique et financier.

Le portrait et le diagnostic détaillés peuvent être consultés en ligne :

http://www.crecq.qc.ca/adnbase/js/wysiwyg/plugins/ExtendedFileManager/uploads/crecq/Par_notre_propre_energie/texte_portrait8_2.pdf

2.2. Plan d'action 2013-2020

Le plan d'action *Par notre PROPRE énergie (PNPE)* a été élaboré en 2013 à partir de consultations tenues par le CRECQ auprès de nombreux intervenants de la région. Ce plan d'action compte 37 actions, ou pistes d'action regroupées selon sept secteurs d'intervention. Il constitue davantage une proposition de plan de travail préliminaire sur les meilleures stratégies à mettre en œuvre à l'horizon 2020.

VISION

Les intervenants se sont d'abord entendus sur l'énoncé de vision stratégique suivant :

« Faire de la diminution de la consommation de pétrole un tremplin pour le développement socioéconomique du Centre-du-Québec dans un cadre de développement durable. »

PRIORITÉS

En fonction du degré de dépendance au pétrole des différents secteurs d'intervention concernés, de leur vulnérabilité, et de leur importance pour la région, des secteurs d'intervention prioritaires ressortent de façon particulière :

- **Transport des personnes** (très forte dépendance au pétrole, tendances et orientations gouvernementales pour l'électrification des transports et la mobilité durable).
- **Agriculture** (très grande dépendance au pétrole, vulnérabilité, existence de solutions de remplacement et forte culture de concertation de ce secteur).
- **Transport des marchandises et industrie de la construction** (très forte dépendance au pétrole et grande vulnérabilité, mais problématiques complexes et méconnaissance des solutions de remplacement).

De plus, le plan d'action propose d'accorder une attention spéciale aux actions d'ordre général qui touchent l'ensemble des secteurs ou axes d'intervention, dont :

- Mettre en valeur les initiatives de réduction de la consommation de pétrole.
- Promouvoir les outils d'aide à la décision existants.

Le plan d'action 2013-2020 peut être consulté en ligne : http://www.crecq.qc.ca/upload/contenu-fichiers/Plan_action_PNPE_final2.pdf

3. TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

Comme nous ne disposons pas de données sur le transport des marchandises en région, cette section concerne davantage le transport des personnes.

3.1. Véhicules en circulation

En 2013, 154 018 automobiles et camions légers de promenade étaient immatriculés au Centre-du-Québec. Les camions légers constituaient 33 % de ces véhicules¹

Les automobiles et camions légers des ICI, c'est-à-dire d'usage institutionnel, professionnel ou commercial, correspondaient environ 9 % du parc d'automobiles et camions légers de la région. Environ 80 % de ces véhicules sont des camions légers.

Tableau 1 Le nombre de véhicules en circulation au Centre-du-Québec et l'âge des véhicules au Québec en 2013.

Type d'utilisation	Type de véhicule	Nombre	% (auto+ camion)
Promenade	Automobile	103 934	67 %
	Camion léger	50 082	33 %
	Total auto et camion léger	154 018	100 %
	Motocyclette	7 804	-
	Cyclomoteur	1 609	-
Institutionnelle, professionnelle ou commerciale	Automobile	3 077	20 %
	Camion léger	12 135	80 %
	Total auto et camion léger	15 222	100 %
	Taxi	89	-
	Autobus	140	-
	Autobus scolaire	548	-
	Camion ou tracteur routier	6 453	-
	Véhicule outil	2 109	-

¹ SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2014). Dossier statistique - Bilan 2013 : accidents, parc automobile et permis de conduire, Direction des études et des stratégies en sécurité routière, juillet 2014, 220 p.

Le taux de motorisation de la population (nombre de véhicules par habitant) est en augmentation constante en région depuis de nombreuses années. On comptait 0,60 automobile et camion léger de promenade par habitant en 2007, alors qu'en 2013, ce rapport grimpeait 0,64 (Tableau 2). Entre 2007 et 2012, la population du Centre-du-Québec a connu un accroissement de 2,5 %. Pendant la même période, le nombre d'automobiles augmentait de près de 4 % et le nombre de camions légers de 28 %. On comptait en 2013 plus de 1,43 automobile et camion légers de promenade par ménage au Centre-du-Québec.

Tableau 2 La motorisation de la population au Centre-du-Québec

Nombre de véhicules de promenade par habitant		Croissance de la population	Croissance du nombre d'automobiles	Croissance du nombre de camions légers
2007	2013	2007-2012	2007-2012	2007-2012
0,60	0,64	2,5 %	4 %	28 %

Le 31 août 2014, on comptait 120 véhicules électriques (VÉ) au Centre-du-Québec, alors que le 30 septembre 2013, on en dénombrait 67. Cela signifie qu'à peine 0,07 % du parc d'automobiles et de camions légers de la région est électrifié à l'heure actuelle.

3.2. Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre

Au Québec, en 2009, le secteur des transports accaparait à lui seul près de 74 % de la consommation de produits pétroliers énergétiques. Venaient ensuite les secteurs commercial et institutionnel (14 %), industriel (6 %) et résidentiel (4 %)²

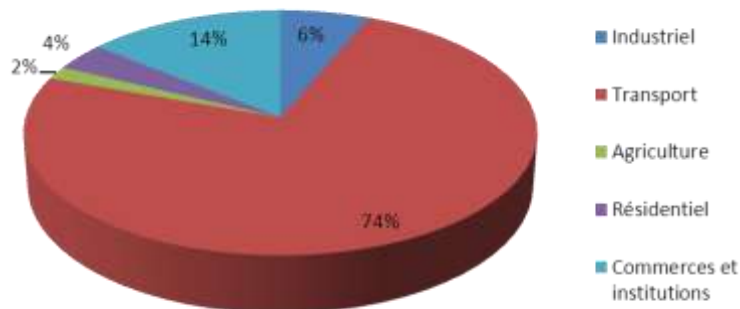


Figure 1 Répartition de l'énergie consommée provenant des produits pétroliers raffinés, au Québec en 2009, par secteur.

² STATISTIQUE CANADA (2011). Bulletin sur la disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, Préliminaire 2009, No 57-003-X au catalogue, Tableau 4-7, Produits pétroliers raffinés, térajoules — Québec, p.67.

Évidemment, cette situation se reflète directement dans le bilan des émissions de gaz à effet de serre. En 2009, 43,5 % des émissions totales de gaz à effet de serre du Québec provenaient du secteur du transport (routier, maritime, aérien, ferroviaire, hors route). Le transport routier représentait à lui seul 76,1 % des émissions de l'ensemble du secteur du transport, soit plus de 33 % des émissions totales de GES au Québec.

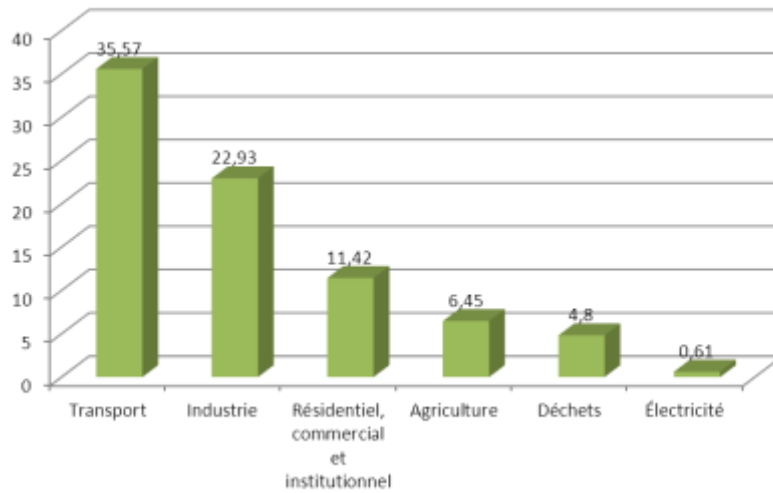


Figure 2 Émissions de GES totales (Mt éq. CO2) au Québec en 2009, par secteur.

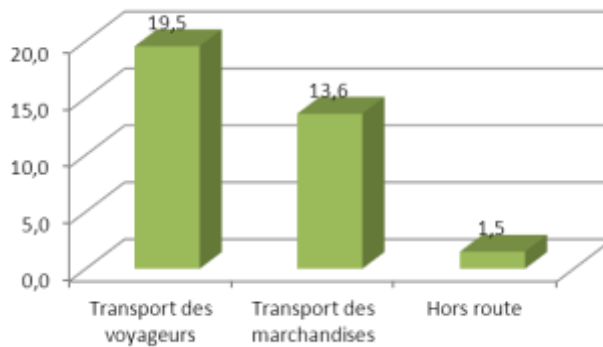


Figure 3 Émissions de GES (Mt éq. CO2) dans le transport au Québec en 2010 (excluant celles liées à la production d'électricité).

3.3. Navettage (domicile-travail)

Selon les données de Statistiques Canada (2011), près de 87 % des travailleurs centricois se rendent au travail seuls au volant de leur voiture (Figure 4), malgré le fait qu'en 2006, 50 % des citoyens de Victoriaville et Drummondville parcouraient une distance de navettage³ de moins de 4,3 km⁴. En comparaison, la distance médiane de navettage des Montréalais et des Québécois était de 5,8 km et 6,1 km respectivement, tandis qu'à Rimouski, elle était de 3,7 km, à Saint-Hyacinthe, 3,5 km, et à Shawinigan, 6,1 km. Évidemment, les travailleurs qui habitent les municipalités périphériques aux villes de Victoriaville et Drummondville doivent parcourir une plus grande distance pour se rendre au travail (Tableau 3). Par exemple, la distance médiane de navettage pour la population active de Saint-Majorique-de-Grantham était de 8,5 km, tandis qu'elle s'élevait à 15,6 km pour celle habitant Chesterville.

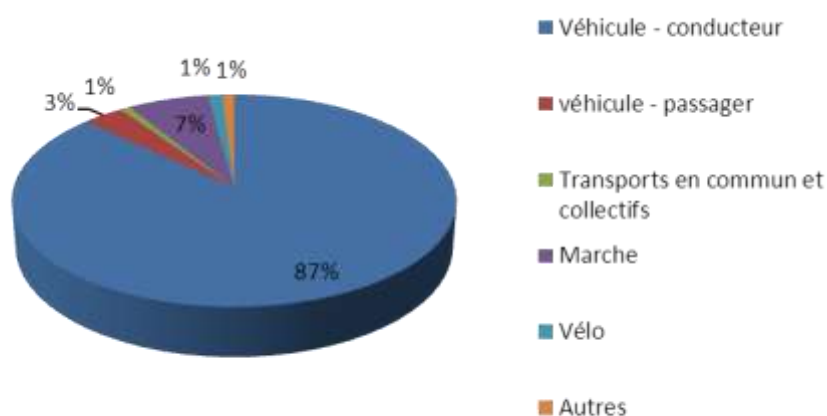


Figure 4 Modes de transport des travailleurs du Centre-du-Québec pour le navettage en 2011

Tableau 3 Distance médiane de navettage pour certaines municipalités du Centre-du-Québec en 2006

Municipalités de résidence des travailleurs	Distance médiane de navettage
Drummondville	4,3 km
Victoriaville	3,3 km
Saint-Majorique-de-Grantham	8,5 km
Bécancour	10,8 km
Saint-Lucien	14,3 km
Chesterville	15,6 km

³ Distance de navettage : Distance en ligne droite entre le lieu de résidence et le lieu habituel de travail.

⁴ STATISTIQUE Canada (2006). Recensement du Canada de 2006 : Tableaux thématiques, en ligne : <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2006/dp-pd/tbt/index-fra.cfm>

Selon une analyse réalisée par le CRECQ en 2012, au Centre-du-Québec, le transport collectif et le transport en commun comme alternatives à l'auto solo pour le navettage ne suscitent pas un grand intérêt pour une majorité d'employeurs. Le développement de la mobilité durable en remplacement de l'automobile personnelle au Centre-du-Québec reposerait avant tout sur les transports actifs (marche, vélo) et le covoiturage.⁵

3.4. Problématiques particulières

Selon différents intervenants, dans les principales villes de la région, les problématiques de stationnement se font de plus en plus nombreuses. Le manque d'espaces de stationnement est souvent relié à la présence de grands générateurs de déplacements comme les CSSS, les CEGEP, et d'autres employeurs importants, surtout lorsque ces derniers sont localisés dans un centre-ville où les travailleurs et les clients se disputent les places de stationnement disponibles. De tels problèmes ont été signalés, entre autres, à Drummondville, Victoriaville et Nicolet.

3.5. Contexte stratégique provincial

À l'échelle du Québec, le cadre stratégique concernant la diminution de consommation de pétrole dans le secteur des transports (personnes et marchandises) se retrouve principalement à l'intérieur des documents de planification suivants :

- La *Stratégie nationale de mobilité durable*⁶ qui donne les orientations privilégiées par le gouvernement en matière de transport collectif.
- Le *Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques – Québec roule à la puissance verte!*⁷
- Le *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2020)*⁸ qui présente un ensemble d'outils contribuant à l'atteinte des objectifs du Québec en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'adaptation aux impacts des changements climatiques.

⁵ CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DU CENTRE-DU-QUÉBEC (2012). Analyse du potentiel de développement de la mobilité durable des travailleurs au Centre-du-Québec, octobre 2012, 109 p.

⁶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2014). Stratégie nationale de mobilité durable – Une approche responsable et novatrice, gouvernement du Québec, 72p.

⁷ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2011). Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques – Québec roule à la puissance verte!, 32p.

⁸ MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2012). Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques – Le Québec en action vert 2020, gouvernement du Québec, 55p.

D'autres outils de planification touchent également à certains aspects de la mobilité durable dont, entre autres :

- La *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016*⁹.
- Le *Plan stratégique 2013-2015 du ministère des Transports*¹⁰.
- Le Plan d'action du Pôle d'excellence québécois en transport terrestre.

Au niveau du transport des marchandises, plus spécifiquement, le ministère des Transports a élaboré une *Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014*¹¹ qui couvre les divers aspects relevant de sa compétence et de ceux sous la responsabilité des organismes dépendant du ministre des Transports comme la Commission des transports du Québec (CTQ) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Le plan d'action 2013-2014 découlant de cette politique propose quelques axes d'intervention visant, entre autres, à favoriser l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de transport durable.

Le ministère des Transports dispose également de sa *politique de transport maritime et fluvial*¹² qui vise globalement à doter le Québec d'un plan d'ensemble en matière de transport, axé sur la cohérence et la multimodalité.

3.6. Vision, stratégies et plans d'action régionaux et locaux

À l'échelle régionale, la Direction régionale de la Mauricie et du Centre-du-Québec du ministère des Transports élabore actuellement le prochain *Plan territorial de mobilité durable (PTMD)* du Centre-du-Québec qui présentera les grandes orientations et les moyens d'action privilégiés par le Ministère pour la région dans le transport des personnes et des marchandises. Il fera l'objet de consultations en région avant son adoption. Ce plan remplacera l'ancien Plan de transport du Centre-du-Québec adopté en 2003.

La Conférence régionale des élus du Centre-du-Québec (CRÉ-CQ) a adopté en 2012 une *vision stratégique en transport et mobilité durable* dans le cadre d'un mandat qui lui avait été confié par le ministère des Transports en vue de l'élaboration du Plan territorial de mobilité durable (PTMD). Cette vision concerne principalement l'électrification des transports individuels, l'intermodalité, les modes de transport durable en remplacement de l'auto solo et la création d'un centre de gestion des déplacements.¹³ Elle insiste sur « *la réinterprétation de la mobilité durable pour favoriser des changements structurants de comportement face à l'utilisation de l'auto solo* ». En ce sens, cette vision va jusqu'à spécifier que « (...), la création d'un centre de

⁹ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE (2011). *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016 – Nos territoires : y habiter et en vivre*, gouvernement du Québec, 72p.

¹⁰ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013). *Plan stratégique 2013-2015*, Gouvernement du Québec, 54p. En ligne : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/Plan%20strat%E9gique/Plan-Strategique_2013-2015.pdf

¹¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. En ligne : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/camionnage/pol_transp_routier_march2009_2014

¹² MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. En ligne : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/transport_maritime/politique

¹³ TREMBLAY, DANIELLE (2011). *Plan territorial de mobilité durable pour la région du Centre-du-Québec – Cahier 1*, déposé à la direction Mauricie-Centre-du-Québec du ministère des Transports, Conférence régionale des élus du Centre-du-Québec, décembre 2011, 148 p.

gestion des déplacements centricois assurera le déploiement d'une expertise totalement adaptée à nos réalités, notamment la coexistence de milieux prospères, ruraux et urbains ».

On retrouve de nombreux plans d'action, politiques, orientations, ou projets en cours ou planifiés qui touchent directement la réduction de la consommation de pétrole dans le transport des personnes :

- Plans d'action pour la réduction des émissions de GES dans au moins sept (7) municipalités ayant bénéficié du programme Climat municipalités¹⁴ (Tableau 5). Cinq (5) plans d'action prévoient des mesures pour favoriser le covoiturage et trois (3) des mesures pour favoriser les transports actifs (Tableau 4).
- Plans de développement durable ou de développement local de collectivités centricois (Bécancour, Nicolet).
- Charte de développement commercial de Drummondville.
- Politiques d'accessibilité universelle, politiques de l'activité physique, du sport et du plein air, politiques familiales, politiques jeunesse et politiques environnementales de certaines villes et MRC.
- Plans de déplacement pour de nombreuses écoles de la commission scolaire des Bois-Francis (programme « *À pied, à vélo, ville active* »).
- Événement annuel du Regroupement des amateurs de véhicules électriques (RAVÉ).
- Plan directeur du réseau des voies cyclables de Drummondville.
- Projets liés aux modes de transport alternatifs et ne découlant pas d'un plan d'action :
 - Plate-forme de covoiturage pour cinq grandes institutions de Nicolet et Bécancour (Nature à l'œil).
 - Stationnement incitatif pour covoitureurs (Transport collectif Nicolet-Bécancour).
 - Projet sur la mobilité durable de Partance.
 - Sensibilisation en milieu de travail (Transport collectif de L'Érable).
 - Etc.

En outre, quelques employeurs de la région, comme SCA, CEPESA Chimie, Parmalat et Alpha assurances ont déjà mis en place des initiatives pour favoriser le covoiturage et/ou les transports actifs.

3.6.1. PLANS D'ACTION CLIMAT MUNICIPALITÉS

En ce qui a trait au transport des personnes, le Tableau 4 à la page suivante montre comment se distribuent les divers projets ou actions prévues dans le volet « collectivité » des sept (7) plans d'action obtenus par le CRECO.

Le tableau montre que le volet « collectivité » est basé essentiellement sur des actions de sensibilisation et de promotion. On y remarque également que les mesures visant à faciliter ou promouvoir le covoiturage et l'écoconduite (incluant la diminution de la marche au ralenti) sont mentionnées assez fréquemment.

¹⁴ La Ville de Drummondville et la municipalité de Saint-Léonard-d'Aston n'avaient pas encore adopté en juillet 2014 leur plan d'action réalisé dans le cadre de ce programme.

Tableau 4 Mesures prévues pour le transport du volet « collectivité » des plans d'action Climats municipalités de sept municipalités au Centre-du-Québec

Catégorie	Mesure	Nombre de municipalités concernées
Planification	Mise en œuvre d'un plan directeur des transports actifs	1
	Plans de mobilité durable pour les grands employeurs (Ville, institutions, entreprises)	1
Aménagement	Aménagement de bandes cyclables	2
	Espaces réservés ou stationnements incitatifs pour le covoiturage	2
Sensibilisation et promotion	Promotion du transport en commun et du transport collectif	1
	Promotion du covoiturage	4
	Promotion des modes de transport alternatifs à l'autosolo	1
	Sensibilisation contre la marche au ralenti	3
	Guide sur l'écoconduite (pratiques responsables)	1
	Programme de certification et de reconnaissance pour les initiatives environnementales en transport	1
	Promotion de l'utilisation de véhicules compacts, hybrides et électriques	2
	Promotion de l'installation de systèmes de suivi de la consommation de carburants pour les propriétaires de flottes de véhicules	1

4. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Au Centre-du-Québec, 651 203 ha, soit près de 90 % du territoire, se trouvent en zone agricole.¹⁵ La forêt occupe 50 % de cette zone agricole et la superficie de l'ensemble des périmètres d'urbanisation représente un peu moins de 3 % du territoire.

Devant les problèmes engendrés par l'étalement urbain dont, entre autres, la pression accrue sur les infrastructures municipales, il existe au sein de certaines administrations municipales de la région une volonté de plus en plus affirmée de procéder à une densification des zones urbanisées, celles-ci ayant, dans certains cas, presque atteint leur capacité de développement.

4.1. Contexte stratégique provincial

En matière d'aménagement du territoire, de nombreuses lois touchant l'aménagement du territoire relèvent du ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire comme la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, chapitre A-19.1) et la Loi sur les cités et villes (RLRQ, chapitre C-19).

Deux outils ressortent de façon plus particulière dans le cadre stratégique provincial :

- La *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016*¹⁶, encadrée par la Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires, donne certaines orientations en faveur de l'aménagement durable du territoire (services de proximité, planification et saine gestion de l'urbanisation, etc.).
- La *Politique nationale de la ruralité 2014-2024*¹⁷ apporte un soutien à la mobilisation des communautés rurales du Québec et à la prise en charge qu'elles souhaitent exercer en ce qui concerne leur développement. Dans le cadre de cette nouvelle politique, le gouvernement financera la mise en œuvre de pactes ruraux et de « pactes plus » pour la mise en œuvre, à l'échelle de chaque MRC en territoire rural, de projets nouveaux et structurants, à l'image des laboratoires ruraux qui ont vu le jour au cours des dernières années.

Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire *circonscrivent les problématiques auxquelles les municipalités locales, les municipalités régionales de comté et les communautés*

¹⁵ AGENCE DE GÉOMATIQUE DU CENTRE-DU-QUÉBEC (2012). Carte de la zone agricole, document électronique sous format shapefile.

¹⁶ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE. En ligne : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/occupation-et-vitalite-des-territoires/strategie/>

¹⁷ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE. Politique nationale de la ruralité 2014-2024 : une approche intersectorielle pour agir ensemble au sein de la MRC, en ligne : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/developpement-regional-et-rural/ruralite/politique-nationale-de-la-ruralite/pnr-2014-2024/>

métropolitaines doivent répondre. Le principal document d'orientations gouvernementales en aménagement du territoire : *Pour un aménagement concerté du territoire*, a été publié en 1994. Il a été complété et précisé, au fil des ans, par l'adoption d'autres documents d'orientations portant principalement sur les thèmes de la protection du territoire et des activités agricoles et du développement durable de l'énergie éolienne.¹⁸

4.2. Vision, stratégies et plans d'action régionaux et locaux

La planification de l'aménagement durable du territoire repose actuellement sur les schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC et les plans d'urbanisme des municipalités. Les SAD doivent, entre autres, déterminer les grandes orientations d'aménagement du territoire et décrire et planifier l'organisation du transport terrestre. Ils peuvent également déterminer la *densité approximative d'occupation pour les parties du territoire*¹⁹.

Certaines municipalités ont mis sur pied des initiatives dans une vision de durabilité, comme le projet d'éco quartier de Victoriaville. Le plan d'action Climat municipalités de Victoriaville prévoit également d'évaluer l'opportunité d'urbaniser les terrains désaffectés ou sous-exploités de la ville.

À Drummondville, on envisage de développer selon des critères de développement urbain durable un terrain industriel désaffecté au centre-ville et Commerce Drummond, un organisme paramunicipal, a élaboré une charte de développement commercial qui contient plusieurs propositions liées aux aménagements urbains en faveur des transports actifs et de l'implantation de commerces de proximité dans les différents quartiers de la ville.

Il convient de mentionner qu'une ville centricoise prévoit, dans son plan d'action Climat municipalités, l'aménagement d'un réseau collectif à la géothermie pour desservir quelques bâtiments commerciaux et institutionnels. Il s'agit d'un projet à long terme. De plus, la municipalité de Chesterville pilote actuellement un projet de réseau de chaleur à la biomasse pour plusieurs bâtiments localisés dans le noyau urbain de la municipalité.

¹⁸ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE. En ligne : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/orientations-gouvernementales/presentation/>

¹⁹ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE. En ligne : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/schema-damenagement-et-de-developpement/>

5. HABITATION

En 2010, sur les 313 000 TJ d'énergie utilisés dans le secteur résidentiel au Québec, 69 % provenaient de l'électricité, 6 % du gaz naturel, 10 % de mazout de chauffage, 15 % de bois et moins de 1 % de propane et autres sources d'énergie²⁰ (Figure 5). Bien que le mazout de chauffage ne représente que 10 % de la consommation totale d'énergie du secteur résidentiel, plus de 50 % des émissions de GES de ce secteur lui sont imputables (Figure 6).

Il est à noter que la part du mazout dans le marché de la chauffe au Québec diminue considérablement depuis les années 80', alors qu'elle s'établissait à plus de 80 %. En 2012, chauffer une maison standard au mazout coûtait 75 % plus cher qu'au gaz naturel.²¹

Les émissions de GES causés par la combustion du gaz naturel et du bois comptent pour 47 % des émissions de ce secteur. La contribution de l'électricité à ces émissions de GES n'est pas évaluée.²⁰

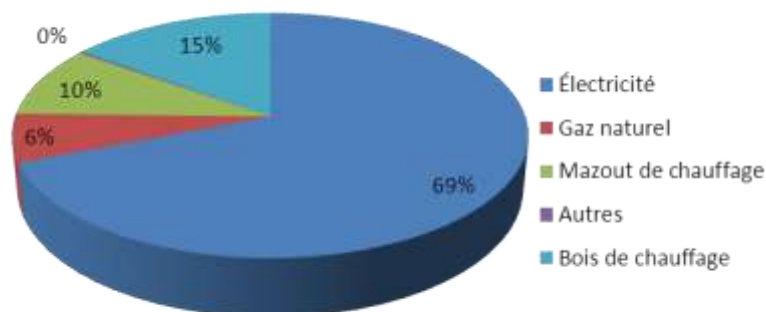


Figure 5 Répartition de l'énergie totale utilisée dans le secteur résidentiel au Québec en 2010, selon la source d'énergie

²⁰ RESSOURCES NATURELLES CANADA. Tableaux de la Base de données complète sur la consommation d'énergie, Secteur résidentiel – Québec, Office de l'efficacité énergétique, en ligne :

http://oe.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/evolution_res_qc.cfm?attr=0, consulté le 8 janvier 2013.

²¹ BARIL, HÉLÈNE (2012). Chauffage : l'année du gaz naturel, La Presse, 22 octobre 2012, en ligne :

<http://affaires.lapresse.ca/economie/energie-et-ressources/201210/22/01-4585580-chauffage-lannee-du-gaz-naturel.php>, consulté le 4 janvier 2013.

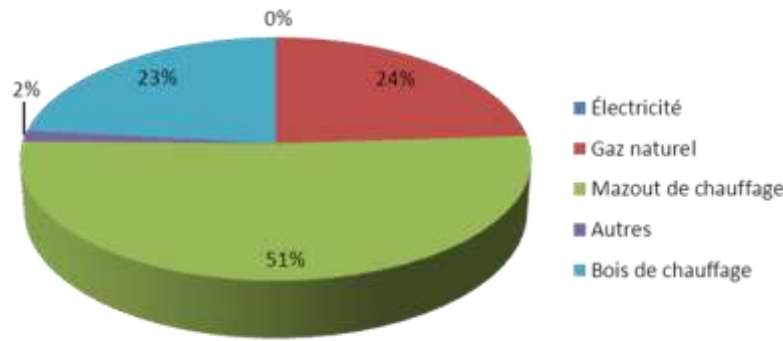


Figure 6 Répartition des gaz à effet de serre émis par le secteur résidentiel au Québec en 2010, selon la source d'énergie (excluant les émissions de GES liées à la production d'électricité).

5.1. Contexte stratégique provincial

Le Code de construction du Québec²² qui relève de la Loi sur le bâtiment (LRQ, chap. B-1.1), intègre le Code national du bâtiment 2005 (Canada) auquel s'ajoutent des modifications apportées pour le Québec, et « établit des normes concernant les travaux de construction d'un bâtiment, d'un équipement destiné à l'usage du public, d'une installation non rattachée à un bâtiment ou d'une installation d'équipement pétrolier, y compris leur voisinage ».

Sur le plan stratégique, le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles du Québec a mis en place plusieurs programmes d'aide financière permettant de réduire la consommation d'énergie dans le secteur résidentiel applicable lors de rénovation ou de l'achat d'une nouvelle demeure.

5.2. Vision, stratégies et plans d'action régionaux et locaux

Victoriaville fait figure de pionnière avec son programme de subventions et d'attestations « Victoriaville - Habitation durable ». Cette initiative a été exportée dans deux autres municipalités du Québec (Vareennes et Saint-Valérien). La Ville de Plessisville envisage également d'établir un programme semblable sur son territoire. Les premières municipalités qui instaureront un tel programme sur leur territoire pourront bénéficier d'une aide technique des intervenants responsables du programme à la Ville de Victoriaville.

Quelques plans d'action élaborés par des municipalités (plan stratégique de développement durable (Bécancour), politique environnementale (Nicolet), plan d'action Climat municipalités (Plessisville)) contiennent des orientations relatives à la consommation d'énergie et la durabilité du secteur de l'habitation sur leur territoire.

²² RÉGIE DU BÂTIMENT. Lois, règlements et codes, en ligne : <https://www.rbq.gouv.qc.ca/lois-reglements-et-codes/code-de-construction-et-code-de-securite.html>.

6. VOLET « CORPORATIF » DES MUNICIPALITÉS

Les municipalités gèrent un parc de bâtiments municipaux et d'autres infrastructures qui consomment de l'énergie, tels les stations de pompage, l'éclairage public et la signalisation. De plus, elles possèdent également une flotte de véhicules et d'autres équipements motorisés qui correspondent aux responsabilités qu'elles doivent assumer dans la gestion municipale. Souvent, pour la voirie, le déneigement et la collecte des matières résiduelles, entre autres, les municipalités confient l'exécution d'une partie ou de l'ensemble des travaux à des entreprises privées. Une partie des activités municipales (volet corporatif) repose donc sur l'utilisation de produits pétroliers et peut générer des quantités importantes de gaz à effet de serre (GES).

Bien que seulement neuf (9) municipalités sur les 82 municipalités et territoires autochtones de la région aient réalisé un inventaire de leur GES en vue de se donner un plan d'action pour leur réduction, ces municipalités comptent ensemble environ 163 000 habitants, soit près de 70 % de la population de la région.

Tableau 5 Municipalités qui se sont prévaluées du programme Climat municipalités au Centre-du-Québec

MRC	Municipalité	Population approx.	Inventaire GES terminé	Plan d'action terminé
Arthabaska	Victoriaville	45 000	✓	✓
	Saint-Christophe-d'Arthabaska	3 100	✓	✓
Bécancour	Bécancour	13 000	✓	✓
Drummond	Drummondville	74 000	✓	
	Saint-Cyrille-de-Wendover	4 500	✓	✓
Érable	Plessisville (ville)	7 000	✓	✓
	Princeville	6 000	✓	✓
Nicolet-Yamaska	Nicolet	8 000	✓	✓
	Saint-Léonard-d'Aston	2 300	✓	

Les inventaires de GES de ces municipalités montrent que les émissions de GES liées aux activités municipales (volet « corporatif ») se retrouvent principalement dans trois secteurs :

- Équipements motorisés (automobile, camion, VTT, génératrice, etc.)
- Bâtiments et infrastructures (garage municipal, station de pompage, aréna, éclairage public, etc.)
- Traitement des eaux usées

La consommation de produits pétroliers est attribuable surtout au secteur « équipements motorisés » où le carburant diesel constitue généralement plus de 80 % de l'énergie consommée. L'essence et, parfois, des biocarburants constituent l'autre part de la consommation d'énergie de ce secteur. Les émissions de GES de ce secteur représentent 35 % à 75 % des émissions totales du volet corporatif des municipalités.

La principale source d'énergie utilisée dans le secteur des bâtiments et infrastructures est l'électricité. Toutefois, ce secteur contribue souvent pour plus de 25 % aux émissions de GES des activités municipales (volet corporatif) dû à l'utilisation de gaz naturel, de mazout et parfois de propane. La part de ces trois carburants dans les émissions de GES de ce secteur peut varier considérablement d'une municipalité à l'autre. Par exemple, à Victoriaville, 69 % des émissions du secteur des bâtiments sont attribuables à l'utilisation de gaz naturel, à Plessisville, 60 % proviennent de la combustion du mazout et à Saint-Cyrille-de-Wendover, 53 % sont attribuables au propane.

Globalement, dans l'ensemble des émissions de GES comptabilisées dans les inventaires de Climat municipalités, les émissions du volet corporatif n'en représentent que 1 % ou 2 %, alors que le transport routier (dans le volet collectivité) représente, à lui seul, environ 70 % à 80 % de ces émissions. Il est à noter que le volet collectivité incluait seulement le transport routier et les matières résiduelles, tandis que le volet corporatif comprend toutes les activités municipales (bâtiments et autres infrastructures, équipements motorisés, traitement des eaux usées, gestion des réfrigérants).

Les plans d'action des sept (7) municipalités pour lesquelles nous avons les inventaires de GES contiennent de nombreuses mesures pouvant réduire la consommation de pétrole dans le volet corporatif. Le Tableau 6 à la page suivante présente une synthèse de ces mesures.

Le tableau montre que les mesures prévues pour réduire la consommation d'hydrocarbures dans ce volet sont très variées et touchent la sensibilisation des employés, la gestion de la consommation d'énergie, la conversion à des sources d'énergie renouvelables pour les bâtiments, le remplacement de véhicules énergivores, etc.

Tableau 6 Mesures prévues dans le volet « corporatif » des plans d'action Climats municipalités de sept municipalités au Centre-du-Québec*

Secteur	Mesure	Nombre de municipalités concernées
Bâtiments	Mesures <u>d'amélioration de l'efficacité ou la performance énergétique</u> dans les bâtiments municipaux (contrôle de la consommation, enveloppe des bâtiments, fenêtres, mur solaire)	6
	<u>Conversion</u> de système de chauffage des énergies fossiles vers énergies renouvelables (électricité, géothermie, biomasse)	5
	<u>Sensibilisation</u> des employés ou occupants aux pratiques écoénergétiques	2
Véhicules	Instauration de politique et/ou installation de systèmes permettant de réduire la <u>marche au ralenti</u>	3
	Sensibilisation et/ou formation et/ou guide sur l' <u>écoconduite</u>	5
	Utilisation de <u>télémétrie ou autres systèmes de suivi</u> de la consommation de carburants	2
	Utilisation de <u>biocarburants</u> (utilisation partielle, conversion des moteurs, etc.)	6
	<u>Remplacement de véhicules</u> utilisés actuellement par des véhicules moins énergivores et/ou des véhicules hybrides et/ou des véhicules électriques, et <u>politique d'achat</u> de véhicules propres.	6

*Note : - Le tableau exclut les mesures visant les réfrigérants, les matières résiduelles, le traitement des eaux, l'éclairage public (électricité) et la plantation d'arbres.
 - Certaines mesures présentées dans ce tableau peuvent être déjà en cours dans certaines municipalités.

7. OUTILS DISPONIBLES ET BESOINS DES MUNICIPALITÉS

Il existe certains **outils d'accompagnement** dont les municipalités peuvent bénéficier pour les aider à mettre en place des mesures qui entraînent une réduction de la consommation de pétrole. Ces mesures peuvent toucher des activités municipales ou de la collectivité. Le tableau de la page suivante énumère quelques programmes d'accompagnement pour les municipalités.

Bien que chaque municipalité puisse faire appel individuellement à de tels programmes, deux démarches d'accompagnement à l'échelle d'une région administrative ont été mises en place au cours des dernières années et constituent des exemples de coordination régionale en accompagnement des municipalités :

- La Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches a financé en 2012 un projet consistant à proposer une offre de services régionale visant à accompagner les municipalités dans l'élaboration et la planification des actions à mettre en œuvre pour réduire leur consommation énergétique. Ce projet résultait d'une entente avec l'AQME qui s'était vu octroyer une contribution financière de l'ordre de 100 000 \$ en provenance du Fonds de développement régional (FDR).²³ Huit (8) MRC et la ville de Lévis ont participé à ce projet et 69 municipalités sur 136 ont été rencontrées.²⁴
- Le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent a mis en place en 2012 le projet « *Communautés actives pour le climat* ». Il s'agissait d'un service gratuit d'accompagnement pour réduire les émissions municipales de gaz à effet de serre (GES) liées aux transports, aux bâtiments et à l'aménagement du territoire, conçu spécifiquement pour les municipalités de 3 000 habitants et moins.²⁵ En 2012-2013, 11 municipalités ont bénéficié de ce service d'accompagnement. Elles ont toutes reçu un carnet de bord personnalisé de leurs émissions de GES et du potentiel de réduction. Ce projet bénéficiait d'un soutien financier du Fonds d'action québécois pour le développement durable.

²³ LE PEUPLE DE LOTBINIÈRE, La CRÉ appuie une démarche liée à l'efficacité énergétique, mardi 28 février 2012, en ligne : <http://www.lepeuplelotbiniere.ca/2012/02/28/la-cre-appuie-une-demarche-liee-a-lefficacite-energetique>

²⁴ DUFOUR, JOSETTE. Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches, communication personnelle, 19 août 2014.

²⁵ CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DU BAS-SAINT-LAURENT. Communautés actives pour le climat, en ligne : http://www.crebsl.com/energie/?id=energie_communautes_actives_pour_climat&a=2012

Tableau 7 Programmes d'accompagnement pour les municipalités

Nom du programme	Organisme responsable	Référence	Description
Démarche d'accompagnement - Volet municipal	Association québécoise pour la maîtrise de l'énergie (AQME)	http://www.aqme.org/municipal.html	Soutien dans la planification, dans le montage et la réalisation de projets écoénergétiques, ateliers de maillage, assistance technique, etc. Selon l'AQME, l'accompagnement se veut objectif, neutre, gratuit, multisources et orienté vers les meilleures pratiques reconnues du monde municipal et de l'industrie pour les projets de maîtrise de l'énergie.
Chantier québécois en efficacité énergétique	Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)	http://www.aqlpa.com/programmes-et-actions/chantier-quebecois-en-efficacite-energetique	Campagne de sensibilisation et d'éducation à l'énergie dans un contexte québécois de développement durable. Services adaptables selon les besoins et l'état d'avancement des organisations ou communautés en matière d'efficacité énergétique (ateliers, conférences, kiosques, animation, etc.)
Municipalités Écohabitation	Écohabitation	http://www.ecohabitation.com/actualite/nouvelles/ville-vert-ecohabitation	Destiné aux municipalités qui souhaitent encourager l'habitation écologique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) sur leur territoire. Services offerts: formation, outils pratiques et accompagnement personnalisé.
Défi Santé 5/30 Équilibre-volet Municipalités et famille	Défi Santé 5/30 Équilibre	http://www.defisante.ca/fr/municipalites/municipalites-et-familles-c%27est-quoi	Donne l'occasion aux municipalités et communautés locales de s'arrimer à la campagne provinciale de promotion des saines habitudes de vie établie pour favoriser un mode de vie physiquement actif et une saine alimentation, particulièrement auprès des jeunes et des familles. Le volet Municipalité et familles du Défi Santé encourage également la mise en place d'environnements favorables aux saines habitudes de vie.
Les saines habitudes de vie : un axe stratégique des politiques familiales	Carrefour action municipale et famille (CAMF)	http://www.quebecenforme.org/que-faisons-nous/projets-soutenus/projets-soutenus-en-cours/les-saines-habitudes-de-vie-un-axe-strategique-des-politiques-familiales-municipales.aspx	Le projet consiste à mettre en œuvre un contenu de formation (outils et guide) à l'intention des élus et des responsables municipaux sur l'importance de planifier des initiatives pour créer des environnements favorables aux saines habitudes de vie physiques et alimentaires à l'occasion de l'élaboration d'un plan d'action d'une politique familiale municipale.
À pied, à vélo, ville active	Vélo Québec	http://www.velo.qc.ca/files/file/TA/VO_VilleActive2014.pdf	Atelier d'initiation aux enjeux et bienfaits du transport actif destiné, entre autres, aux employés et élus municipaux.

Bien que les projets d'accompagnement des municipalités dans les régions de Chaudière-Appalaches et du Bas-Saint-Laurent soient terminés, l'expérience vécue par les organismes qui ont mis en place ces projets pourrait servir à orienter de nouveaux projets dans d'autres régions administratives.

7.1. Aide financière

Quelques programmes d'aide financière peuvent servir à la mise en place de projets d'accompagnement des municipalités pour la réduction de la consommation de pétrole. Avec la relance éventuelle du programme *Action Climat* du Fonds d'action québécois pour le développement durable (FAQDD), il serait possible d'obtenir une aide financière pour la réalisation d'une démarche semblable à celle du CRE du Bas-Saint-Laurent.

Certains programmes pourraient également permettre de financer un volet accompagnement à l'intérieur d'un projet portant sur une thématique particulière, comme les transports actifs, le covoiturage, le chauffage à la biomasse..., dont par exemple. :

- Action Climat du Fonds d'action québécois pour le développement durable (FAQDD)
- ÉcoAction (Environnement Canada)
- Volet 3 (Subventions à la promotion des modes alternatifs à l'automobile et aux centres de gestion des déplacements) du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif (ministère des Transports du Québec)
- ? Pactes ruraux et Pactes Plus - Politique nationale de la ruralité 2014-2024

Le regroupement de projets de plusieurs municipalités pourrait amener des économies d'échelle et faciliterait, dans certains cas, l'accès à de nouveaux outils de financement comme la Coop carbone.

7.2. Outils techniques

En outre, il existe plusieurs outils techniques destinés aux municipalités pour les aider les à réduire leur consommation d'énergie. Le tableau suivant énumère certains de ces outils les plus pertinents.

Tableau 8 Outils techniques (guides, grilles de calcul, répertoires, etc.) pour les municipalités

Organisation	Outils
Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT)	Guides de bonnes pratiques : <ul style="list-style-type: none"> ■ Planification territoriale et le développement durable - Bâtiment durable ■ Réduction des GES et aménagement du territoire ■ Aménagement et écomobilité

Fonds municipal vert (Fédération canadienne des municipalités)	<p>Guides divers :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorer les options de déplacement grâce à la gestion de la demande en transport (GDT) ■ Des collectivités en mouvement - Le transport actif, pour la vie ■ Enviro-flottes : La réduction des émissions des véhicules lourds municipaux <p>http://www.fcm.ca/accueil/ressources/outils.htm</p>
Vivre en ville	<p>Collectivitesviables.org : Source d'information sur Internet en constante évolution, traitant des collectivités à l'échelle de l'agglomération, du quartier, de la rue, du bâtiment.</p> <p>http://collectivitesviables.org/</p>
Association québécoise pour la maîtrise de l'énergie (AQME)	<p>Ma municipalité efficace : trousse à outils en efficacité énergétique et réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) disponible gratuitement sur le web :</p> <p>www.mamunicipaliteefficace.ca</p>
Québec en forme	<p>Guide : Pour que les jeunes soient physiquement actifs tous les jours : http://www.quebecenforme.org/section-outils/pour-que-les-jeunes-soient-physiquement-actifs-tous-les-jours.aspx</p>
Ressources naturelles Canada	<p>Retscreen4 et Portfolio Manager : outils Internet pour planifier des projets d'efficacité énergétique ou de conversion énergétique et gérer la consommation d'énergie des bâtiments.</p> <p>http://www.retscreen.net/fr/home.php http://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/batiments/analyse-comparative/3694</p>
Laboratoire rural de Mont-Carmel	<p>Outils de calcul adaptables en ligne utilisés pour l'implantation d'un réseau de chaleur à la biomasse dans la municipalité de Mont-Carmel.</p> <p>http://www.mont-carmel.ca/laboratoire-rural/</p>
Énergie et Ressources naturelles Québec - BEIE	<p>Outils pour les institutions proposés aux ministères et organismes dans le cadre de la Stratégie gouvernementale de développement durable pour faciliter la reddition de comptes.</p> <p>http://www.efficaciteenergetique.gouv.qc.ca/clientele-affaires/institutions/#.VFo_cldklmU (ex : fichier de saisie de la consommation d'énergie pour les bâtiments, le transport, etc.)</p>

Selon des intervenants de municipalités et d'organisations paramunicipales du Centre-du-Québec, considérant les ressources limitées et la gestion des priorités de ces organisations, il est beaucoup plus facile d'intégrer des démarches ou campagnes de sensibilisation existantes et mises en place par une organisation externe que de planifier et mettre en place à l'interne de tels projets. De plus, ces intervenants ont démontré qu'il y avait un besoin au sein de leur organisation en ce qui concerne le partage d'informations sur des expériences à succès, le réseautage et le maintien d'une veille sur les programmes d'aide disponibles.²⁶

8. DIAGNOSTIC

Le diagnostic résulte d'un jugement qui est porté sur les informations présentées précédemment. Il fait ressortir, entre autres, les éléments clés sur lesquels nous pouvons miser pour l'accompagnement des municipalités dans la réduction de la consommation de pétrole et les principaux obstacles et difficultés à surmonter.

8.1. Forces, faiblesses, opportunités et menaces

À la lumière des informations disponibles dont, entre autres, les données présentées dans les pages précédentes, on peut dégager quelques éléments de diagnostic dont quelques-uns sont proposés dans le tableau de la page suivante. Il convient tout d'abord de définir les notions de forces, faiblesses, opportunités et menaces.

Force : Il s'agit d'un atout, d'un avantage de la région qui peut faciliter l'accompagnement des municipalités en vue de la réduction de leur dépendance au pétrole. Une force nous indique les ressources et les leviers particuliers dont la région dispose pour l'accompagnement des municipalités.

Faiblesse : Une faiblesse correspond à une contrainte ou une lacune de la région qui peut nuire à l'accompagnement des municipalités.

Opportunité : Une opportunité peut se concevoir comme une occasion favorable, selon les tendances perceptibles dans l'environnement, dont la région pourrait profiter pour favoriser l'accompagnement des municipalités. L'opportunité traduit une possibilité de changement et représente généralement une réalité pour laquelle la région a peu d'emprise.

Menace : Les menaces traduisent une crainte de détérioration de la situation. Il s'agit, en fait, des tendances et changements perceptibles qui menacent ou freinent la région en regard de l'accompagnement des municipalités, et les trajectoires de développement problématiques.

²⁶ Rencontres et conversations téléphoniques avec divers intervenants en juin et juillet 2014 : Carline Ghazal, Simon L'Allier, Justine Fecteau-Fortin, Martine Bernier, Jacynthe Roy, Caroline Aubin.

FORCES	FAIBLESSES
Volets transversal et corporatif	
Neuf (9) municipalités représentant 70 % de la population de la région ont réalisé un inventaire de GES et ont adopté, ou adopteront, un plan d'action pour la réduction des GES.	Les municipalités qui n'ont pas réalisé un inventaire et un plan de réduction de GES (73 municipalités) représentent 89 % des municipalités de la région, mais seulement 30 % de la population.
Mobilisation d'intervenants municipaux suscitée par la démarche <i>Par notre PROPRE énergie</i>	Les émissions de GES et la consommation de pétrole provenant des activités municipales (corporatives) ne représentent qu'une minuscule proportion du pétrole consommé et des GES émis dans les collectivités.
Transport	
Transport = secteur prioritaire pour la réduction de la consommation de pétrole. Ce secteur est responsable de la majeure partie de la consommation de carburant et des émissions de GES dans les municipalités.	Au Centre-du-Québec, le transport collectif et le transport en commun comme alternatives à l'auto solo pour le navettage ne suscitent pas un grand intérêt pour une majorité d'employeurs.
Analyse sur le potentiel de développement de la mobilité durable des travailleurs effectuée dans le cadre du projet <i>Au boulot sans ma voiture</i> en 2012.	Expertise en mobilité durable (programme-employeur, gestion de la demande) à développer au Centre-du-Québec
Actions liées à la mobilité durable des personnes présentes dans au moins sept (7) plans d'action Climat municipalités. Le potentiel de développement du covoiturage, en particulier, est reconnu et la promotion de ce mode de transport se retrouve dans plusieurs plans d'action.	Peu ou pas d'approche intégrée en transport des personnes (considérant tous les aspects de la mobilité durable comme les transports collectifs, le covoiturage, la gestion de la demande, etc.).
Intérêt de plusieurs organisations de la région pour favoriser le covoiturage et/ou les transports actifs (employeurs, services de transport collectif, municipalités, etc.).	Peu ou pas de synergie, de concertation et de leadership en transport des personnes au niveau régional.
Vision stratégique en mobilité durable adoptée par la CRÉ-CQ.	Très grand nombre d'organisation et d'acteurs à concerter à l'échelle de la région = défi.

Aménagement du territoire	
La consolidation ou la densification des milieux urbains est devenue une préoccupation au sein des acteurs des villes de Drummondville, Victoriaville et Plessisville.	Problématique de l'aménagement du territoire peu abordée dans les plans d'action Climat municipalités.
Accès au transport collectif et actif et aux services de proximité = priorités du Plan quinquennal de la CRÉ-CQ.	
Habitation	
Expérience de « Victoriaville Habitation durable » exportable et adaptable.	L'habitation est un volet peu représenté dans les planifications territoriales de la région.
	Le volet énergétique et, plus particulièrement, le volet « pétrole » se retrouvent « dilués » dans les programmes d'habitation durable.
OPPORTUNITÉS	MENACES
Volets transversal et corporatif	
Nombreux outils et expertises disponibles pour aider les municipalités à réduire leur consommation d'énergie (AQME, guides du MAMOT, Fonds municipal vert, etc.)	Pour les municipalités qui ont déjà entrepris une démarche Climat municipalités avec un consultant, un projet d'accompagnement pourrait sembler être en compétition ou multiplier inutilement les mêmes services.
Mise en œuvre, en cours ou à venir, des plans d'action Climat municipalités dont une grande partie des mesures concerne la sensibilisation et la promotion de pratiques et comportements écoresponsables.	Défi d'obtenir un service d'accompagnement complet et indépendant (non lié à une technologie ou une entreprise particulière).

Expériences du CRE Bas-Saint-Laurent et de la CRÉ de Chaudière-Appalaches en accompagnement des municipalités.	Des intervenants doutent de la neutralité de certains organismes d'accompagnement (ex. : AQME).
La plupart des municipalités au Centre-du-Québec n'ont pas les ressources requises pour développer, eux-mêmes, des projets de réduction de la consommation de pétrole de la collectivité, se documenter et maintenir une veille constante sur les expériences de réduction de la consommation d'énergie (volets « corporatif » et « collectivité »).	
Selon les problématiques abordées, il existe des programmes de subventions pour différents types de projets auxquels l'accompagnement pourrait faciliter l'accès. Notons, entre autres, la relance prochaine du Fonds d'action québécois pour le développement durable (possibilité de financement de projets d'accompagnement).	
Regroupement de projets municipaux pour réduire les GES permettrait d'obtenir un soutien de Coop carbone.	
Transport	
Tendance à la hausse de la motorisation = pression sur les infrastructures de transports et accentuation des problématiques de stationnements de plus en plus fréquentes dans certains secteurs de Drummondville, Victoriaville, Nicolet (centre-ville, CSSS, CEGEP, etc.).	Certains intervenants voient une concurrence entre le covoiturage et le transport collectif (au détriment du transport collectif).
Quelques initiatives (expériences) locales ou microlocales (individuelles) en mobilité durable (covoiturage transports actifs, etc.) au Centre-du-Québec.	
Nombreux outils et services disponibles et déjà utilisés par plusieurs MRC ou municipalités au Québec pour favoriser les modes de transport alternatifs (plates-formes de covoiturage, centres de gestion des déplacements, etc.).	
Programmes concernant les saines habitudes de vie pouvant être utilisés pour promouvoir les transports	

actifs dans les municipalités.	
Aménagement du territoire	
Expertise et outils de Vivre en ville et du MAMOT	
Habitation	
Expertise d'Écohabitation	Le nombre de bâtiments chauffés au mazout diminue considérablement depuis plus de 30 ans.

8.2. Principaux constats²⁷ :

Quels sont les principaux constats que nous pouvons tirer du portrait de la situation actuelle en ce qui concerne les grands volets de l'accompagnement des municipalités et des forces, faiblesses, opportunités et menaces qui ont été dégagées?

Volets transversal et corporatif

Transport

²⁷ Constat : conclusion tirée de l'examen objectif d'une situation.

Aménagement du territoire

Habitation

Autres

9. BUT DU COMITÉ

Avant d'entreprendre une réflexion en vue d'identifier des cibles et des stratégies d'intervention pour guider l'élaboration d'un projet, nous proposons que le comité sur l'accompagnement des municipalités au Centre-du-Québec se donne un but général, une mission globale qu'il se propose d'accomplir. Les questions à se poser alors peuvent être formulées ainsi :

Où veut-on aller? Que souhaite-t-on améliorer?

Que faut-il faire pour atteindre les résultats souhaités (ce qu'on souhaite améliorer)?

But :

10. MARCHÉS CIBLES POTENTIELS

Sur qui doivent porter les efforts pour atteindre les résultats souhaités ?

11. ACTIONS ET MOYENS PROPOSÉS

Comment peut-on procéder auprès du(des) marché(s) cible(s) pour améliorer la situation et atteindre les résultats souhaités ?

ANNEXE 1

Liste des participants à la table « Transports, aménagement du territoire et habitation » (à jour 16-09-2014)

Prénom	Nom	Titre ou fonction	Organisation
Danielle	Tremblay	Agente de recherche et de planification socioéconomique	Ministère des Transports
Chantal	Duford	Conseillère en aménagement du territoire	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
Caroline	Marchand	Aménagiste	MRC d'Arthabaska
Jean-Philippe	Langlois	Aménagiste-adjoint	MRC de Drummond
Carl	Plante	Aménagiste	MRC de L'Érable
John	Husk	Conseiller municipal	Ville de Drummondville
Hélène	Plante	Technicienne en environnement	Ville de Victoriaville
Simon	L'Allier	Coordonnateur transport et projets spéciaux	Ville de Victoriaville
Myriam	Beauchamp	Chargée de projet en changements climatiques	Grand Conseil de la nation Waban Aki
Yves	Gatien	Administrateur	Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec
Serge	Bouchard	Administrateur	Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec
Dalianne	Charbonneau		Ville de Nicolet
Gilles	Brochu	Président	Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec



Ce document a été élaboré dans le cadre de la démarche *Par notre PROPRE énergie* au Centre-du-Québec



Par notre **propre**
énergie
Centre-du-Québec



Partenaire financier principal



Centre québécois
d'actions sur les
changements
climatiques