



**cre-capitale
nationale**

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE –
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

FUTURE POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE DU QUÉBEC :
UN RENDEZ-VOUS AVEC DES PRATIQUES INNOVANTES
EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT-
RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE

À

LA COMMISSION SUR LES ENJEUX ÉNERGÉTIQUES DU QUÉBEC

Octobre 2013

TABLE DES MATIÈRES

Présentation du CRE–Capitale nationale.....	2
Vision du CRE – Capitale nationale dans le secteur de l’énergie	2
Commentaires sur le document de consultation	3
Position du CRE-Capitale nationale.....	4
Faciliter la densification	5
Renforcement des cadres législatifs	5
Appuis techniques aux municipalités	7
Rendre possible le choix des transports collectifs et actifs	7
Révision de normes et règlements.....	8
Changements aux règles de financement des infrastructures de transport	9
Mettre fin à l’augmentation de la capacité routière	10
Mobiliser afin de susciter des changements de comportements	11
Conclusion générale	11
Bibliographie	13

Présentation du CRE–Capitale nationale

Le Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale-Nationale (CRE-Capitale nationale) est un organisme à but non lucratif créé en 1989 à la suite d'une série de rencontres entre groupes environnementaux, groupes socioéconomiques et intervenants publics. Il regroupe des associations, des institutions et des individus ayant à cœur la défense des droits collectifs pour un environnement de qualité, particulièrement dans la région de la Capitale-Nationale. Sa mission première consiste à promouvoir l'insertion des valeurs environnementales dans le développement régional en préconisant l'application du développement durable et la gestion intégrée des ressources. La stratégie du CRE-Capitale nationale privilégie la concertation régionale, les actions de sensibilisation, les projets concrets avec les intervenants du milieu et la conception d'instruments de diffusion.

Le CRE – Capitale nationale est l'un des seize conseils régionaux de l'environnement (CRE) qui existent au Québec. Le CRE sont représentés, à l'échelle québécoise, par le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement (RNCREQ), fondé en 1991, qui a pour mission d'émettre des opinions publiques en leur nom et de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec.

Vision du CRE – Capitale nationale dans le secteur de l'énergie

Depuis 2010, le CRE – Capitale nationale, tout comme le RNCREQ et l'ensemble des CRE, s'est engagé dans une importante campagne de mobilisation et de réflexions sur l'enjeu de la réduction de la dépendance au pétrole. Tel que mentionné dans le mémoire du RNCREQ déposé à la présente commission, les ***Rendez-vous de l'énergie*** ont contribué à éveiller la conscience des Québécois et des Québécoises à l'égard de notre dépendance au pétrole. Un impressionnant collectif de partenaires s'est mobilisé autour de cette initiative et a permis aux seize conseils régionaux de l'environnement de joindre et de mobiliser les décideurs et acteurs socioéconomiques de leur région par une foule d'activités. Une déclaration d'engagement, signée par plus de 150 organisations, a par ailleurs démontré l'importance de l'enjeu aux yeux des représentants d'organisation de nombreux secteurs de la société. Avec les CRE, ils s'engagent à contribuer à réduire la dépendance au pétrole dont les bénéficiaires environnementaux, sociaux et économiques sont majeurs et faciles à concevoir.

Depuis 2012, c'est à travers la démarche ***Par notre PROPRE énergie*** que le travail s'est poursuivi. Concrètement, cette nouvelle démarche a permis la mise en place de Tables régionales sur la réduction de la dépendance au pétrole. En prenant appui sur un portrait énergétique propre à chaque région (démographie, transports, aménagement du territoire, consommation et production d'énergie, efficacité énergétique, etc.), les membres de ces Tables ont identifié les actions les plus appropriées à promouvoir et à

mettre en œuvre pour engager chaque région dans une stratégie globale et intégrée de réduction de la consommation de pétrole.

Tel que le rappelle le document de consultation, le secteur des transports à lui seul représente 73 % de tout le pétrole consommé au Québec et c'est celui qui émet le plus de gaz à effet de serre (44 % des émissions de GES de tout le territoire.) La réduction de la dépendance au pétrole passe donc inexorablement par la réduction de la dépendance à l'automobile. Les actions récentes du CRE – Capitale nationale en faveur de la réduction de la dépendance au pétrole s'inscrivent donc en droite ligne avec ce qu'il promeut depuis plusieurs années : des modèles d'aménagement du territoire propices aux déplacements actifs et collectifs, axés sur une densification douce, rimant avec qualité de vie et ce, grâce au développement de quartiers à échelle humaine axés sur la mixité des usages et les services de proximité. Le site Internet Imaginer le Québec autrement (www.imaginerlequebecautrement.org), créé par le CRE – Capitale nationale dans le cadre des **Rendez-vous de l'énergie**, regorge d'exemples d'ailleurs et d'ici permettant d'explorer les façons d'aménager différemment nos villes et villages québécois.

Commentaires sur le document de consultation

Le CRE – Capitale nationale est satisfait de l'intention du gouvernement de retirer de la route ou de convertir à l'électricité environ 2,1 millions d'automobiles ou camions légers (tout près de 50% du parc). L'objectif est ambitieux et passe indéniablement par l'aménagement du territoire. Le CRE – Capitale nationale est donc heureux que l'aménagement du territoire soit identifié dans le document de consultation comme un moyen particulièrement prometteur pour atteindre les objectifs poursuivis par la future politique énergétique. Le peu de place consenti à ce thème tout au long du document l'amène toutefois à penser que le rôle clé que doit jouer l'aménagement du territoire dans une politique énergétique n'est pas suffisamment compris.

Le premier objectif de la politique énergétique est, rappelons-le, de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Or, nous venons de le souligner, le secteur des transports est à l'origine de 44 % des émissions de GES du Québec. Miser sur une plus grande efficacité énergétique ou sur l'électrification des transports sont certes des avenues à considérer pour améliorer ce bilan, mais c'est omettre que la meilleure façon d'assurer à long terme la sécurité et la diversité des approvisionnements énergétiques consiste à réduire à la base les besoins énergétiques. En matière de transports, cela revient à penser autrement l'aménagement du territoire.

Position du CRE-Capitale nationale

D'entrée de jeu, le CRE – Capitale nationale tient à mentionner qu'il souscrit entièrement à la position du RNCREQ et des différents CRE qui ont déposé un mémoire à cette commission. Notre objectif spécifique, ici, est de mieux positionner l'aménagement du territoire au sein de la future politique énergétique.

L'enjeu est de taille. Il faut prendre conscience à quel point tout notre rapport à l'espace a été conditionné, et est encore et toujours conditionné, par des aménagements conçus autour de l'usage de l'automobile. L'accessibilité d'équipements collectifs tels une bibliothèque ou un aréna est le plus souvent jugée en fonction du nombre de cases de stationnement disponibles ou de la proximité d'une autoroute. Des équipements collectifs émergent donc au milieu de nulle part. Tant et si bien d'ailleurs que bien souvent, pour avoir accès à ces équipements collectifs, même souvent pour avoir accès à des lieux d'emplois, l'acquisition d'une automobile devient incontournable.

Vouloir planifier l'aménagement du territoire en intégrant les considérations énergétiques comme une des valeurs centrales dans le cadre d'une future politique énergétique est un objectif louable. Mais il faut aller encore plus loin. Il faut planifier l'aménagement du territoire de manière à garantir des choix de développement qui concourent aux objectifs de la future politique énergétique.

Ces choix de développement doivent miser une densification qui, de par la mixité des fonctions et la proximité des services, rend possible le choix des transports actifs et collectifs et concoure significativement à une réduction des distances parcourues. Ils doivent miser sur des modèles de densification qui créent des véritables milieux de vie et délaisser ce que nous pourrions qualifier d'étalement urbain en hauteur : des blocs impersonnels, plantés au milieu du bitume, dépourvus des services de proximité conviviaux, entourés de boulevards et d'autoroutes, autant de conditions qui n'incitent pas ceux qui y résident ou y travaillent à délaisser l'automobile. Nos choix de développement doivent miser sur des modèles de densification qui créent une qualité de vie qui n'a rien à envier au petit bungalow avec cour arrière fréquemment présenté comme le modèle à privilégier pour les jeunes familles.

Il faut d'ailleurs mettre en contexte cette soi-disant préférence des jeunes familles pour la vie en bungalow de banlieue qui condamne fréquemment les parents à se transformer en chauffeurs attitrés pour permettre à leurs enfants d'accéder à leurs activités de loisirs.

Bien souvent, c'est la difficulté de pouvoir accéder à la propriété dans le centre urbain en raison des prix élevés des habitations qui repoussent les jeunes vers les banlieues. Or, ces prix élevés ne sont-ils pas l'indice d'une offre insuffisante d'habitations dans les milieux présentant une densité plus élevée ? Telle est notre prétention. Même avec des types de densification qui, à nos yeux, sont loin d'être des modèles du genre, il y a actuellement une demande pour des habitations dans des milieux plus densément

peuplés en raison de l'accès au transport en commun et de la présence de services de proximité. La densification concourant aux objectifs de la future politique énergétique, cette dernière doit identifier les mécanismes à mettre en œuvre pour répondre à la demande de ceux qui, notamment parce qu'ils veulent délaissier l'automobile, souhaitent vivre à proximité de leur lieu de travail et retrouver, dans un rayon relativement restreint, la plupart des services nécessaires à la vie quotidienne.

Faciliter la densification

Renforcement des cadres législatifs

L'aménagement du territoire est une responsabilité partagée entre le gouvernement du Québec et les municipalités. Le CRE – Capitale nationale estime malheureusement que le gouvernement assume mal sa responsabilité dans ce domaine. D'une part, les attentes contenues dans les orientations données par le gouvernement ne sont pas suffisamment claires. D'autre part, ces dernières sont le plus souvent perçues comme un guide des bonnes intentions dont on peut faire fi. Qui plus est, le gouvernement lui-même passe outre les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme ayant par exemple forcé à Beloeil la localisation d'un CLSC en-dehors du centre urbain. À Rivière-de-Loup, le siège social de la SQ, lui, a été construit en dehors du périmètre d'urbanisation. Autant de mauvais choix de localisation qui envoient de mauvais signaux.

Cela étant dit, la future politique énergétique doit identifier comme conditions de mise en œuvre certains ajustements qui devraient être apportés à des lois telles la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la *Loi sur l'aménagement du territoire* et la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* et ce, afin d'éliminer les pratiques qui nuisent à la densification et de stimuler les pratiques qui favorisent la densification.

Nous tenons ici à rappeler que l'avant-projet de *Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme* allait dans la bonne direction en attribuant comme première vocation au schéma d'aménagement de contribuer aux efforts en matières d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et, comme troisième vocation, de soutenir des modes d'urbanisation qui contribuent à diminuer le recours à l'automobile et à modifier les habitudes de déplacement. La future politique énergétique devrait comporter des cibles précises en matières de réduction de gaz à effet de serre et de réduction de la dépendance automobile. Ces cibles devraient trouver échos à la fois dans les schémas d'aménagement et dans les plans d'urbanisme. Inévitablement, l'atteinte de ces cibles passera par des modifications dans les pratiques d'aménagement du territoire.

RECOMMANDATION 1

Prévoir parmi les mécanismes de mise en œuvre de la future politique énergétique l'adoption d'une *Loi sur l'aménagement durable et l'urbanisme* précisant que la première vocation d'un schéma d'aménagement et du plan d'urbanisme est de contribuer aux efforts en matières d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

RECOMMANDATION 2

Prévoir parmi les mécanismes de mise en œuvre de la future politique énergétique l'adoption d'une *Loi sur l'aménagement durable et l'urbanisme* précisant que l'une des principales vocations d'un schéma d'aménagement et du plan d'urbanisme est de soutenir des modes d'urbanisation qui contribuent à diminuer le recours à l'automobile et à modifier les habitudes de déplacement.

La future politique énergétique devra aussi viser un renforcement de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* afin d'obliger un meilleur aménagement du territoire. L'incapacité des autorités municipales à imaginer des modèles de densification compatible avec les préférences de la population conduit trop souvent à des pressions pour accroître les périmètres d'urbanisation et à des demandes d'exclusion du territoire agricole. Aucun empiètement sur le territoire agricole ne devrait être permis à moins d'une démonstration sans équivoque de l'impossibilité d'accueillir le développement sur les territoires déjà urbanisés. Dans la même optique, le cadre législatif protégeant les milieux humides, qui jouent notamment un rôle essentiel dans la prévention des catastrophes causées par les inondations en régularisant l'effet des précipitations, doit également être renforcé.

RECOMMANDATION 3

Prévoir parmi les mécanismes de mise en œuvre de la future politique énergétique une révision de la *Loi sur la protection des territoires et des activités agricoles*.

RECOMMANDATION 4

Prévoir parmi les mécanismes de mise en œuvre de la future politique énergétique le renforcement du cadre législatif relatif à la protection des milieux humides.

Il n'y a aucun inconvénient à renforcer ces cadres législatifs puisque, de toute manière, il y a déjà trop de territoires ouverts à l'urbanisation dans les PMAD et les schémas d'aménagement. À titre indicatif, les périmètres d'urbanisation identifiés dans le PMAD de la CMQ sont basés sur la règle empirique d'une disponibilité de deux terrains offerts

pour un terrain demandé (ratio 2 pour 1) et ce, tenant compte d'un objectif de densité inférieur à celui que nous estimons optimal.

Nous ne pourrions briser la tendance à l'étalement urbain si des règles plus contraignantes ne sont pas utilisées dans la définition des périmètres d'urbanisation. Maintenir le ratio du 2 pour 1 sous prétexte de vouloir diminuer la pression sur le prix d'un terrain et ainsi contenir le prix des logements est un argument qui ne tient tout simplement pas la route. Tel que mentionné dans une étude du Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy (Nelson et coll., 2002), les prix des logements sont déterminés par un ensemble de facteurs interactifs et c'est la demande de logements, non la disponibilité de terrains, qui est leur principal déterminant. Tel que nous l'indiquons dans le mémoire déposé dans le cadre des consultations sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Québec, l'application du ratio 2 pour 1 multiplie les besoins en espaces urbains et sert de justification à des agrandissements exagérés de périmètres urbains. Or, ces agrandissements se font en bonne partie au détriment des terres agricoles et des espaces naturels. Le monde agricole, en raison de notre absence de volonté à induire le développement là où il devrait se localiser, subit, lui, les contrecoups de la spéculation.

Appuis techniques aux municipalités

Finalement, la future politique énergétique du Québec devra prévoir, à l'intention des municipalités, des appuis techniques facilitant des changements de pratique en matière d'aménagement du territoire. Il faut amener les municipalités à s'ouvrir à de nouvelles formes de densification et de mixité, à mieux les connaître et à se les approprier. Le CRE – Capitale nationale a été à même de constater que la densification est bel et bien intégrée dans les discours et les objectifs de plusieurs municipalités, mais ces dernières, faute de modèles de densification appropriés, se sentent démunies face aux résistances d'une certaine fraction de la population qui s'oppose aux changements proposés, mais pourtant nécessaires.

RECOMMANDATION 5

Prévoir parmi les mécanismes de mise en œuvre de la future politique énergétique des appuis techniques aux changements de pratique des municipalités en matière d'aménagement du territoire.

Rendre possible le choix des transports collectifs et actifs

En soi, la densification, lorsque correctement planifiée afin de créer des milieux de vie intéressants pour tous, constitue un facteur favorable au développement du transport

actif et collectif. Pour ce, la planification de la densification doit bien évidemment intégrer une analyse des infrastructures requises en transport.

Dans le cadre de la future politique énergétique dont l'objectif premier est la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le CRE – Capitale nationale tient à rappeler que les aménagements du territoire devraient toujours être pensés de manière à rendre possible, d'abord et avec tout, les déplacements piétonniers, puis les déplacements en vélo et transports collectifs et, ultimement, les déplacements en voiture.

Pour que cela soit possible, des changements importants doivent intervenir afin de briser notre culture du « tout à l'auto ».


Révision de normes et règlements

Comme l'enfer est souvent dans les détails, la mise en œuvre de la future politique énergétique devra prévoir une révision de plusieurs normes et règlements qui nuisent aux changements de pratique en matière d'aménagement du territoire et de développement du transport actif.

Mentionnons en exemple les normes de conception des rues qui imposent des largeurs induisant une vitesse de circulation des automobiles trop grande, donc incompatible avec la sécurité des piétons et des cyclistes. Or, en réduisant la largeur des rues, non seulement on améliore la sécurité, mais on peut aussi construire plus « compact » et accroître de 25 % à 30 % la densité. S'ensuit une économie appréciable sur le coût des infrastructures permettant du même coup de réduire le coût énergétique à leur construction.

Comparaison en infrastructures et coûts

Pour un développement de 2000 logements
Manière Lebourgneuf versus manière Vauban

	Style Lebourgneuf	Style Vauban		
Densité (Log./ha)	9	53		
Superficie (ha)	222	38		
Chaussée (82,50 \$/m ²)	405 800 m ² 33 478 500 \$	40 600 m ² 3 349 500 \$		
Trottoir (45 \$/m ²)	6800 m ² 306 000 \$	13 400 m ² 603 000 \$		
Aqueduc (391 \$/m)	68 000 m 26 588 000 \$	10 200 m 3 988 200 \$		
Égouts (554 \$/m)	101 800 m 56 397 200 \$	9600 m 5 318 400 \$		
				Différence
TOTAL	116 769 700 \$	13 259 100		103 510 600 \$

Source : Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale

Une étude comparative sur la quantité d'infrastructures nécessaire selon les modèles de développement réalisée par le CRE – Capitale nationale en 2011 a permis d'évaluer que le choix d'ériger un quartier de faible densité (Lebourgneuf, Québec) comportant 2000 logements comparativement à celui d'ériger un quartier de moyenne densité (Vauban, Allemagne) comportant le même nombre de logements entraîne un coût additionnel en infrastructures de plus de 100 millions de dollars !

On peut aussi mentionner les règlements municipaux qui imposent un nombre minimal de cases de stationnement pour les automobiles, sans avoir un réflexe équivalent pour les vélos... En fait, passer de la culture du « tout à l'auto » à une vision plus écologique, mais aussi plus santé de notre organisation du territoire, doit nous amener à régir non pas le nombre minimal de

cases de stationnement, mais bien uniquement le nombre maximal de cases de stationnement. Il faut imposer cette obligation aux municipalités, une obligation qui devrait être inscrite dans la *Loi sur les compétences municipales*. On se doit même d'aller un peu plus loin et prévoir que le nombre maximal de cases de stationnement devra être diminué lors de la mise en place de services additionnels en transport en commun.

RECOMMANDATION 6

Prévoir parmi les mécanismes de mise en œuvre de la future politique énergétique un mécanisme de révision des normes et des règlements en vigueur dans les municipalités de s'assurer de leur cohérence avec le développement de pratiques compatibles avec l'aménagement durable du territoire.

Changements aux règles de financement des infrastructures de transport

Ceci nous amène par ailleurs à parler du financement des infrastructures de transport. Nous nous permettons ici d'attirer votre attention sur une analyse récente réalisée par Vivre en Ville qui démontre clairement qu'en cette matière, nous faisons face à deux poids, deux mesures. Cette analyse souligne que les villes ont le choix entre deux modes d'urbanisation soit une urbanisation: (1) Desservie par le réseau autoroutier entièrement financé par l'État ou (2) articulée avec le transport en commun, dont elles devront assumer l'essentiel des dépenses d'exploitation, en plus de contribuer aux dépenses d'immobilisation.

« Il prévaut ainsi, en matière de financement des transports, un système de « deux poids, deux mesures » qui incite les municipalités à tirer parti du réseau routier supérieur, payé par le gouvernement, pour poursuivre leur développement résidentiel et commercial et ce, de manière moins efficace qu'elles ne le feraient si elles devaient en assumer le coût réel. Ces règles de financement inéquitables entre le réseau routier supérieur et le transport en commun stimule le cercle vicieux de l'étalement urbain et vont à l'encontre des intentions, exprimées par ailleurs, de mettre en œuvre un mode de déplacement urbain compact et axé sur les transports collectifs.»¹

Nous reprenons ici les recommandations portant sur le financement émises par Vivre en Ville à l'issue de son analyse² :

- Réaffirmer le rôle majeur de l'État dans le développement du transport en commun :
 - ✓ arrimer les choix budgétaires en transport aux objectifs des grandes politiques de l'État;

¹ Vivre en Ville (2013), p. III.

² Ibid, p. III.

- ✓ réviser les programmes de soutien et les pratiques gouvernementales;
 - ✓ réviser le partenariat fiscal État-municipalités.
- Augmenter substantiellement le financement du transport en commun afin de corriger le déficit historique :
 - ✓ Rééquilibrer les investissements dans les immobilisations afin qu'au moins 30 % du Fonds des réseaux du transport terrestre (FDRT) soient consacrés aux transports collectifs;
 - ✓ Augmenter les revenus du Fonds Vert – finançant l'augmentation de l'offre de service – à un milliard de dollars à l'horizon 2020;
 - ✓ Augmenter les ressources consacrées au financement des transports collectifs.
 - Freiner le resquillage du réseau routier supérieur, notamment en partageant le financement du réseau supérieur avec les acteurs qui en tirent profit :
 - ✓ Imposer aux commerces situés à proximité une surtaxe à l'utilisation du réseau routier supérieur, qui sera versée au fonds des réseaux de transport terrestre;
 - ✓ Ouvrir un chantier de réflexion sur le partage des coûts du réseau supérieur avec les municipalités, les prometteurs et les navetteurs.

RECOMMANDATION 7

S'assurer que le Ministère du transport mette fin au régime du « deux poids, deux mesures » prévalant en matière de financement des infrastructures routières.

Mettre fin à l'augmentation de la capacité routière

Il faut le dire haut et fort : on ne peut véritablement tirer bénéfice d'un accroissement des investissements en transport en commun si, simultanément, on continue d'ajouter à la capacité routière en construisant de nouvelles autoroutes ou en ajoutant des voies aux autoroutes existantes. Ici le CRE – Capitale ne peut être plus clair : c'est non à toute construction d'autoroute, sauf s'il s'agit d'apporter des améliorations à quelques tronçons interurbains. Ici encore, le CRE – Capitale nationale endosse la position de *Vivre en Ville* contenue dans *Deux poids, deux mesures*³, à savoir :

- Cesser l'augmentation de la capacité routière aux fins de navettage, ce qui permettra de concentrer les ressources sur l'entretien des infrastructures existantes :
 - ✓ Mettre en place un moratoire sur l'augmentation de la capacité routière;

³ Ibid., p.III

- ✓ Réallouer la majeure partie des sommes consacrées au développement routier vers la réfection du réseau routier existant et le développement des transports collectifs;
- ✓ Mettre fin à l'arbitraire en matière de dépenses de transport par une plus grande transparence des décisions, notamment en se dotant de critères rigoureux pour les projets de mobilité des personnes et des marchandises.

RECOMMANDATION 8

Mettre fin aux augmentations des capacités routières, sauf lorsqu'il s'agit d'améliorations à quelques tronçons interurbains.

Mobiliser afin de susciter des changements de comportements

Passer d'un mode de développement axé sur l'automobile à un mode de développement s'inscrivant dans une logique de mobilité durable relève en Amérique du Nord d'une révolution culturelle. Les commentaires ci-dessus étaient principalement tournés vers les décideurs et sont justifiés par le constat qu'une partie de la population est prête à effectuer des choix plus judicieux en matière de mobilité durable, mais que bien souvent, ces choix ne sont tout simplement pas disponibles. Ils sont également justifiés par le fait qu'en matière de transports, l'offre crée la demande. C'est pourquoi nous avons intentionnellement mis l'accent sur l'importance d'amener les décideurs politiques à opter pour des avenues qui concourront à la lutte contre les changements climatiques.

Il va de soi cependant qu'il faut aussi amener l'ensemble des décideurs et les citoyens à passer à l'action. À l'instar du RNCREQ et des autres CRE, le CRE – Capitale nationale invite donc la Commission à s'inspirer de l'approche développée par les CRE afin de proposer au gouvernement du Québec, à travers sa future politique énergétique, une stratégie reposant sur l'engagement et la mobilisation des acteurs à l'échelle régionale. En plus de politiques publiques et de programmes de soutien, il faut une mécanique pour stimuler et accompagner le changement à la base.

RECOMMANDATION 9

Prévoir, dans les conditions de mise en œuvre de la future politique énergétique, un soutien à des stratégies reposant sur l'engagement et la mobilisation des acteurs à l'échelle régionale.

Conclusion générale

Le CRE – Capitale nationale tient ici à réitérer qu'il est heureux que l'aménagement du territoire est identifié comme l'un des moyens qui permettra au Québec d'atteindre les objectifs sa future politique énergétique.

L'objectif principal de la future politique énergétique est la réduction des gaz à effet de serre et l'atteinte de cet objectif passe nécessairement par une réduction de la consommation de pétrole.

Étant donné que le secteur des transports est le principal générateur de gaz à effets de serre, étant donné que les besoins de transport sont étroitement liés à l'aménagement du territoire, des modèles novateurs d'aménagement du territoire doivent être mis de l'avant.

Le CRE – Capitale nationale invite donc le gouvernement de Québec, dans l'élaboration de la future politique énergétique ou dans celle de toute autre politique ou initiative gouvernementale en matière d'aménagement du territoire, de transports ou de lutte contre les changements climatiques, à recourir à son expertise de même qu'à celle des groupes d'intérêt public spécialisés sur les questions de transport ou d'aménagement.

Bibliographie

Communauté métropolitaine de Québec (Février 2013). *Bâtir 2031 Structurer, Attirer, Durer. Le plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec*, 183 pages.

Conseil régional de l'environnement d'environnement de la région de la Capitale-Nationale (Décembre 2011). *Étude comparative sur la quantité d'infrastructures nécessaire aux nouveaux développements dans la ville de Québec et à Fribourg, en Allemagne*. Rapport de recherche, 37 pages.

Conseil régional de l'environnement d'environnement de la région de la Capitale-Nationale (Juillet 2011) *Consolider le territoire : un objectif ambitieux, des moyens à bonifier*. Mémoire dans le cadre des consultations sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Québec, 39 pages.

Nelson, Arthur C., Pendall, Rolf, Dawkins, Casey J., Knaap, Gerrit J. (Février 2002). *The Link Between Growth Management and Housing Affordability : The Academic Evidence*, A Discussion Paper Prepared for The Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy. Disponible sur <http://www.brookings.edu/reports/2002/02housingaffordability.aspx>. (Consulté le 05.07.11)

Québec (2010). *Avant-projet de Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme*, Éditeur officiel du Québec, 39^e législature, 1^{ère} session, 100 pages.

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement (Septembre 2013). *Future politique énergétique du Québec : un projet de société attendu*. Mémoire déposé à la Commission sur les enjeux énergétiques. 40 pages.

Vivre en Ville (2013). *Deux poids, deux mesures. Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain*. Collection l'Index, 31 pages.