

Par notre **propre**
énergie
Bas-Saint-Laurent

Phase 3 - 7^e rencontre de la table régionale

13 avril 2018 – Hôtel Gouverneur Rimouski

Une initiative du



Regroupement
des conseils régionaux
de l'environnement

Déroulement de la rencontre

1. Mot de bienvenue et tour de table

2. Retour sur le forum

2.1. Rapport et faits saillants

3. Autres volets de PNPÉ phase 3

3.1. Adaptation aux changements climatiques

3.2. Nom de la table

3.3. Plateforme PHARE

10 h 15: Pause

4. Mise à jour du plan d'action

4.1. Présentation de la nouvelle version (forum)

4.2. Bonification et échanges

5. Attestation de la contribution des partenaires

6. Varia et évaluation de la rencontre

6.1. Prochaine rencontre

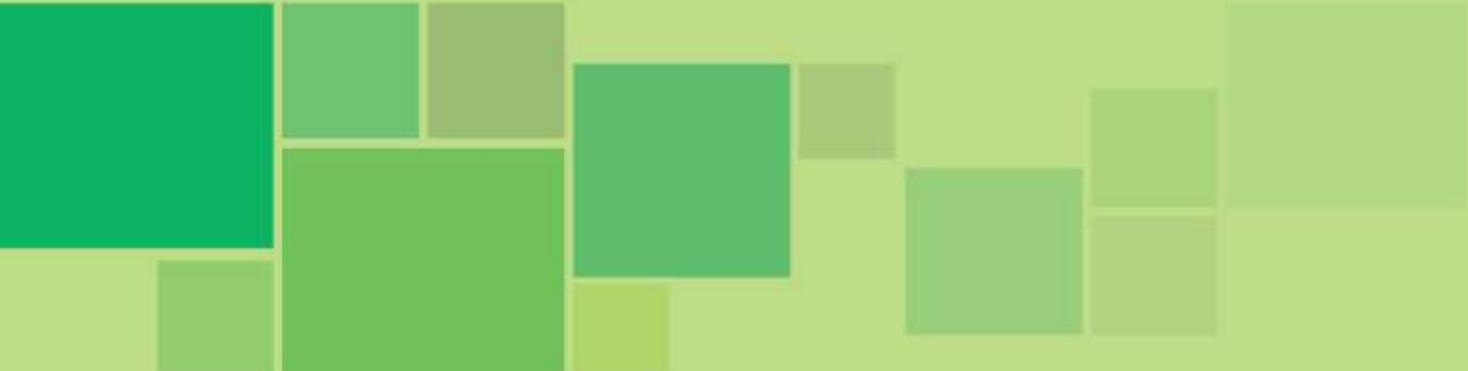
6.2.

6.3.

12 h: Dîner (libre, sur place si désiré)

Tour de table

- Nom
- Organisation
- Intérêt pour la démarche / attentes



2. RETOUR SUR LE FORUM

Par notre **propre**
énergie
Bas-Saint-Laurent

forum

Mobilité durable et changements climatiques

8 février 2018 • Hôtel Universel • Rivière-du-Loup

Par notre **propre**
énergie

Bas-Saint-Laurent

64 participants

Objectif double:

- informer sur l'énergie et la lutte aux changements climatiques.
- identifier un projet prioritaire régional de réduction des émissions de GES.



Animation: **Communagir**

2. Conférences



**Catherine-Anne Renaud -
Mot de bienvenue**

**CREBSL - Démarche *Par notre propre énergie* :
diagnostic et plan d'action**



**Steven Guilbeault
« L'enjeu climatique et la part
du transport au Québec »**



**Pierre-Olivier Pineau
« État de l'énergie au
Québec 2018 »**



**Guy Desbiens « Programmes d'efficacité
énergétique et de bioénergies chez TEQ »**

3. Événement électrification

Lancement de l'étude «Électrification des transports collectifs au Bas-Saint-Laurent »



**Allocution de Marc Bédard
Président, Compagnie Électrique Lion**

4. Atelier de priorisation

Volet 1 : Priorité régionale (Go/No Go)

CRITÈRES

- Est un **BESOIN PARTAGÉ** par plusieurs acteurs de la région
- Permet de **MOBILISER** et d'**ENGAGER** concrètement plusieurs acteurs de la région
- Permet de produire à court terme des **RETOMBÉES SIGNIFICATIVES ET TANGIBLES** en matière de réduction de GES

Maintenir et améliorer un système de transport collectif adapté à la faible densité de la population régionale	
GO	NO GO
C'est pertinent de choisir cette priorité PARCE QUE...	Ce n'est PAS pertinent de choisir cette priorité SI...
C'est pertinent de choisir cette priorité SI ...	Ce n'est PAS pertinent de choisir cette priorité PARCE QUE ...



Communagir



4. Atelier de priorisation

Volet 1 : Priorité régionale (Go/No Go)

Maintenir et améliorer un système de transport collectif adapté à la faible densité de la population régionale

GO

C'est pertinent de choisir cette priorité

PARCE QUE...

- Le transport des personnes est la plus grande **source de GES**. (6)
- Le **vieillessement de la population** entraînera des besoins particuliers et grandissants. Le transport collectif permettra aux personnes de vieillir dans leur milieu de vie et leur maison. (5)
- L'accessibilité aux services et l'**inclusion sociale** sont favorisées. (4)
- L'opportunité de **développement d'une expertise** et d'un créneau d'excellence. (3)
- **L'attrait** : pourrait être un incitatif pour que les jeunes s'établissent en région, puisqu'un pourcentage de jeunes a une bonne conscience environnementale. (3)

NO GO

Ce n'est PAS pertinent de choisir cette priorité

SI...

- Si le transport est **adapté aux besoins de la population** et en fonction de la masse critique qui a l'intention d'utiliser ce service (fréquence, horaire, trajet) (6)
- Si les véhicules sont **électriques** (5)
- Si les principaux usagers expriment leurs besoins et **adhèrent** en amont de la mise en place du service. (3)
- S'il y a des programmes financiers disponibles / **financement adéquat** (3)



4. Atelier de priorisation

Volet 1 : Priorité régionale (Go/No Go)

Maintenir et améliorer un système de transport collectif adapté à la faible densité de la population régionale

GO

C'est pertinent de choisir cette priorité

SI ...

- Si une autre action avait plus **d'effets sur les GES** que cette proposition. (3)
- Si les citoyens ne changent pas leurs **habitudes**. (2)
- Si le système de transport ne dessert pas les **petites communautés**. (2)

NO GO

Ce n'est PAS pertinent de choisir cette priorité

PARCE QUE ...

- Il est difficile de penser à un **horaire** qui répondrait à toutes les attentes (1)



4. Atelier de priorisation

Volet 1 : Priorité régionale (Go/No Go)

Le Forum régional sur la mobilité durable et les changements climatiques a identifié que le projet régional prioritaire devrait porter sur les transports collectifs, qui pourraient être avantageusement électrifiés.



4. Atelier de priorisation

Volet 2 : autres priorités (Mise collective)

- Choix individuel de 2 objectifs / Remplir 2 cartes (10 minutes)
- Échange collectif et choix de 3 objectifs (30 minutes)
- Remplir les cartes collectives (10 minutes)
- Vous pouvez créer une nouvelle carte (objectif) si un élément fondamental n'est pas sur la liste



4. Atelier de priorisation

Volet 2 : autres priorités (Mise collective)

OBJECTIFS DU PLAN D'ACTION

TRANSPORT DES PERSONNES

1. Participer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de **mobilité durable**
2. Maintenir et améliorer un système de **transport collectif** adapté à la faible densité de la population régionale

TRANSPORT DES MARCHANDISES

3. Contribuer à tirer le plein potentiel de **l'intermodalité** incluant le système ferroviaire et le transport maritime à courte distance **2**
4. **Réduire** la consommation de pétrole dans le transport des aliments et des marchandises **7** **3**
5. Faire progresser la production de **biocarburants** en région **2**

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET URBANISME

6. **Adapter** l'aménagement des villes, des villages et des campagnes à la **mobilité durable** **3**
7. S'inspirer de l'écologie industrielle (ou **économie circulaire**) dans l'implantation des bâtiments **2**

CHAUFFAGE DES BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS, INSTITUTIONNELS ET COMMERCIAUX

8. Diminuer la consommation de **mazout** pour le chauffage **3** **10**
9. Développer l'expertise régionale du BSL en **biomasse** pour remplacer le mazout **7**

DIVERS

10. Promouvoir la **mixité** des sources d'énergies de remplacement au pétrole **1**
11. Utiliser **l'électricité** en remplacement du pétrole
12. Réduire l'usage du pétrole dans **l'agriculture**
13. Réduire l'usage du pétrole dans les **industries**

4. Atelier de priorisation

Volet 2 : autres priorités (Mise collective)

Le Forum régional sur la mobilité durable et les changements climatiques a identifié la filière biomasse et le transport des marchandises comme deuxième et troisième secteurs prioritaires.



3. AUTRES VOILETS DE PNPÉ – PHASE 3

Par notre **propre**
énergie
Bas-Saint-Laurent

3.1 ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

PNPÉ - Objectif spécifique 2:

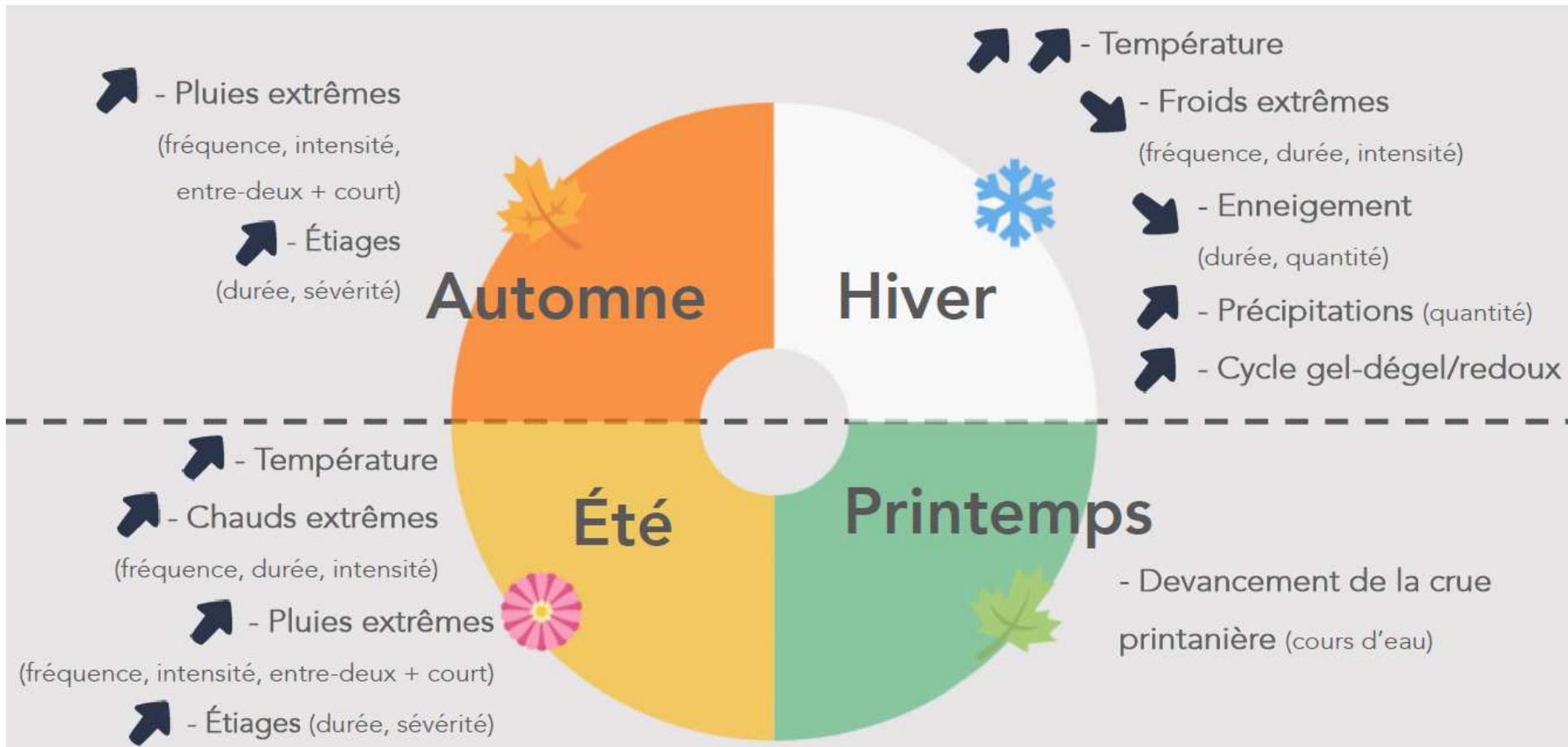
« Sensibiliser les acteurs du milieu à l'adaptation aux impacts des changements climatiques et dresser un portrait des perceptions de l'adaptation en région »

Chaque CRE:

- Communicateur scientifique en formation sur l'adaptation aux CC
- Activités d'information et de sensibilisation à l'intention des acteurs et décideurs régionaux dès l'automne

3.1 ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Les impacts en fonction des saisons au Québec



3.1 ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Impacts sur l'Agriculture

Opportunités
Impacts « positifs »

Risques
Impacts négatifs

- Augmentation
(↑ température)

- Introduction
nouvelles

- Possibilité de planter
espèces plus au nord

- Diminution
en chaleur

Impacts sur la Foresterie

Opportunités
Impacts « positifs »

Risques
Impacts négatifs

- Augmentation
croissance et
productivité
(↑ température)

- Introduction
nouvelles
hybrides

- Possibilité de planter
espèces plus

Impacts sur l'environnement côtier

4

facteurs climatiques
en changement

Glaces

Tempêtes

Gel-Dégel

Niveau de la mer



3.1 ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Définition

Adaptation aux changements climatiques

« Démarche d'ajustement au climat actuel ou attendu, ainsi qu'à ses conséquences.

Dans les systèmes humains, il s'agit d'atténuer ou d'éviter les effets préjudiciables et d'exploiter les effets bénéfiques.

Dans certains systèmes naturels, l'intervention humaine peut faciliter l'adaptation au climat attendu qu'à ses conséquences ». (GIEC, 2014)

**Systèmes
Humains**

Ajustement



Atténuer

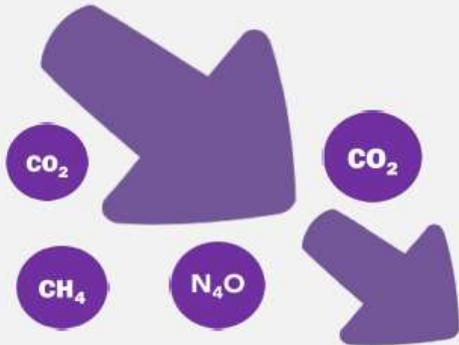
Ou

Éviter

3.1 ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Face aux changements climatiques

Atténuation

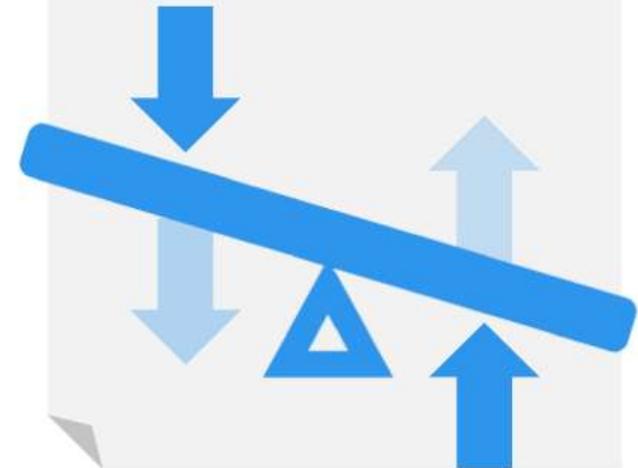


Atténuation et Adaptation vont de pair

Si nous ne limitons pas la hausse des températures par la réduction des GES

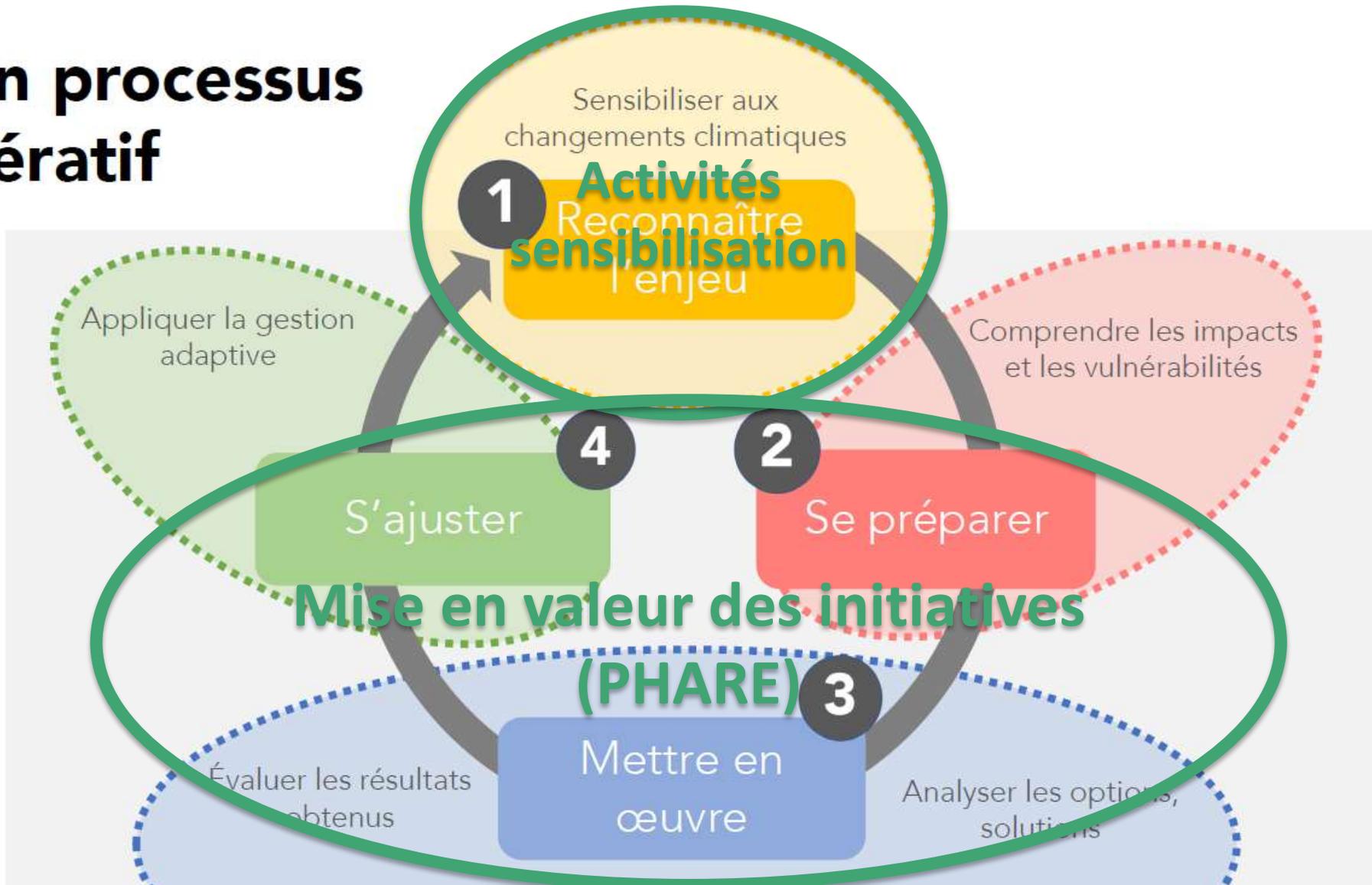
Nous serons contraint de nous ajuster constamment et plus fortement au climat

Adaptation



3.1 ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Un processus itératif



3.1 ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Exemple de solutions d'adaptation pour les bâtiments et infrastructures

Modification de la conception des chaussées pour faire face à l'augmentation des précipitations



Réf. Doré et al. (2014)

Implantation de systèmes de gestion des eaux pluviales



Réf. BNQ (2013); Boucher (2010); Giguère (2009); Dagenais (2014)

Traitements sur les sols et les chaussées pour les rendre moins sensibles à l'eau



Réf. Doré et al. (2014)

Et autres... ?

3.1 ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Étapes à venir:

- Activités de formation / sensibilisation:
 - aide à la diffusion
- Portrait
- Mise en valeur des initiatives (PHARE)

3.1 ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Discussion:

- ~~Table pétrole~~ → Changement de nom

2 scénarios:

1

Table actuelle (réduction de GES/transition énergétique)

Séparée de:
Démarche en adaptation aux CC

2

Table CC
incluant démarche en adaptation aux CC

Quels intervenants ACC ? GES ?

3.2 NOM DE LA TABLE

Discussion:

- Table ~~pétrole~~ → >> Changement de nom

Table régionale sur la réduction de la consommation de pétrole

>> Table régionale de réduction de GES

OU

>> Table régionale de transition énergétique

3.3 PLATEFORME PHARE DES INITIATIVES RÉGIONALES

PNPÉ phase 2 (2014-2015)
Vitrine des initiatives



PNPÉ phase 3 (2017-2020) - Plateforme PHARE

- Catégories:
 - Réduction de GES
 - Adaptation aux CC
- Initiatives récentes
 - Infos recherchées:
 - Type d'énergie et impacts
 - Coûts et retours sur investissement
 - Financement
 - Images



4. MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION RÉGIONAL

Par notre **propre**
énergie
Bas-Saint-Laurent

Faits saillants du plan d'action

■ Principes directeurs

- | | |
|------------|--|
| P1. | Doter le Bas-Saint-Laurent d'une vision exprimée par des objectifs ambitieux mais réalistes. |
| P2. | Prioriser la réduction de la consommation du pétrole ainsi que l'efficacité énergétique et ensuite, proposer des énergies renouvelables de substitution. |
| P3. | Appuyer la prise de décisions sur des informations crédibles. |
| P4. | Diminuer les distances de transport en développant des circuits courts. |
| P5. | Orienter les capitaux disponibles vers des projets qui réduisent notre dépendance au pétrole. |

4.1 Nouvelle version

5 axes et 3 actions priorisées:

1. Transport de personnes

- sécuriser le financement et améliorer les services de **transport collectif**
 - Électrification des transports
 - Transport collectif adapté à la faible densité de la population

2. Transport de marchandises

3. Aménagement du territoire et urbanisme

4. Chauffage de bâtiments

- remplacement du chauffage au mazout par des **énergies renouvelables**
- stratégie d'utilisation des terres pour les **cultures énergétiques** (potentiel agroalimentaire, cycles courts d'énergie)

5. Divers



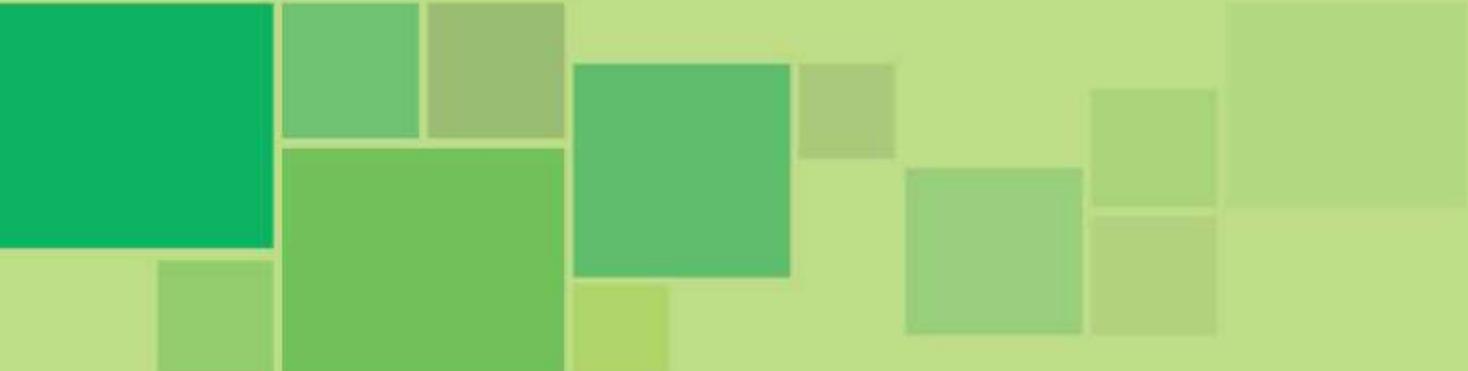
4.2 Bonification et échanges

Plan d'action régional sur la réduction de la dépendance au pétrole

>> Plan d'action régional de réduction de GES
OU

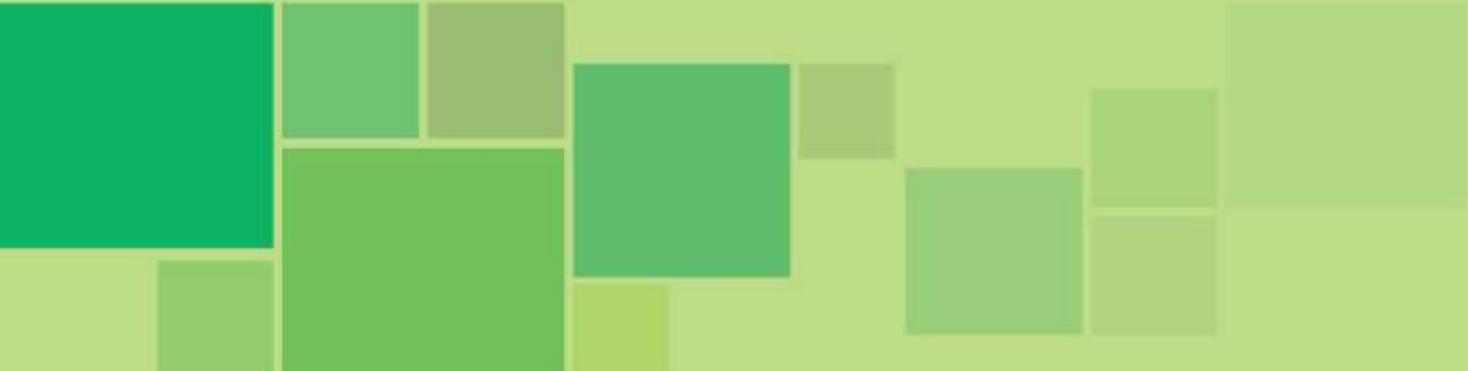
>> Plan régional de transition énergétique





5. ATTESTATION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES

Par notre **propre**
énergie
Bas-Saint-Laurent

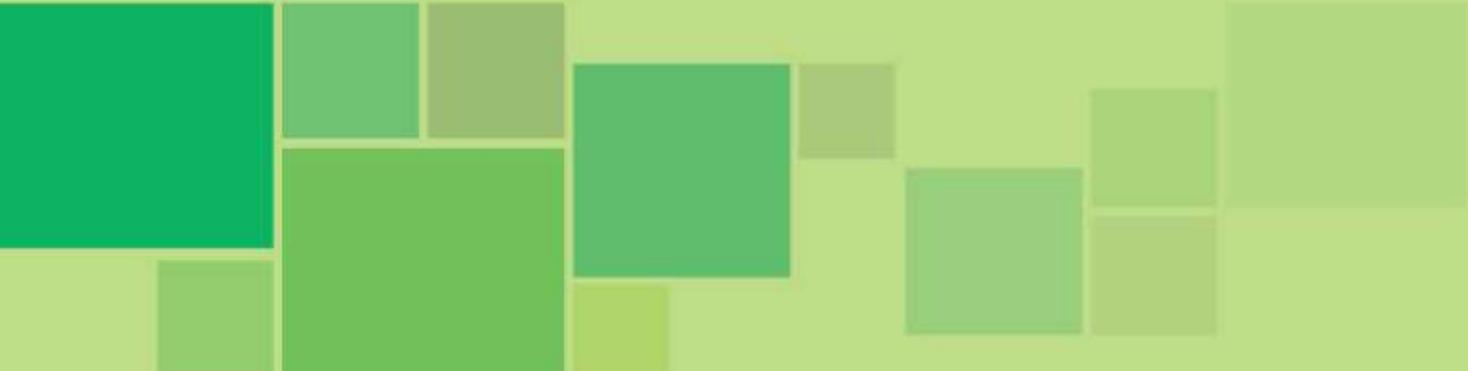


6. VARIA

Par notre **propre**
énergie
Bas-Saint-Laurent

Varia

■ Prochaine rencontre



MERCI!

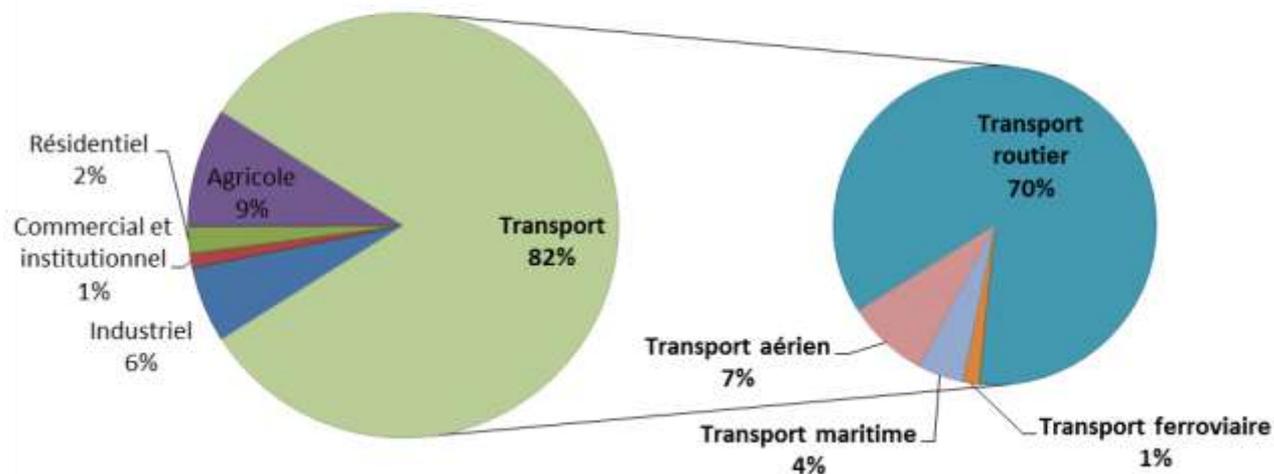
Par notre **propre**
énergie
Bas-Saint-Laurent

Faits saillants du diagnostic

Au Bas-Saint-Laurent

- Consommation totale annuelle estimée entre 421 et 507 millions de litres

Répartition de la consommation estimée de pétrole au Bas-Saint-Laurent par secteurs



www.crebsl.com

Publié en avril 2013. Sources de données:

Ressources Naturelles Canada, Statistiques Canada, Régie de l'énergie, Institut de la statistique, MTQ, SAAQ

Faits saillants du diagnostic

■ Déplacements des personnes

- Majoritairement (60 %) pour les loisirs, affaires personnelles et le magasinage
- 32 % pour les études et le travail
- 8 % pour les secteurs gouvernemental et commercial

Kilomètres parcourus travail-domicile (**Données disponibles pour 3 villes du BSL**)

	Rimouski	Rivière-du-Loup	Matane	TOTAL
Moins de 5 km	11 995	7 275	4 120	23 390
5 à 9,9 km	4 365	1 820	860	7 045
10 à 14,9 km	1 070	865	560	2 495
15 à 19,9 km	460	185	195	840
20 à 24,9 km	365	75	155	595
25 à 29,9 km	505	20	40	565
30 km ou plus	1 235	705	440	2 380
Distance médiane de navettage	3,7	2,8	2,8	3,1
Total de navetteurs	20 000	10 950	6 365	37 315

Statistique Canada. 2006. Distance de navettage. <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2006/dp-pd/tbt/Rp-fra.cfm?LANG=F&APATH=3&DETAIL=0&DIM=0&FL=A&FREE=0&GC=0&GID=0&GK=0&GRP=1&PID=90655&PRID=0&PTYPE=88971,97154&S=0&SHOWALL=0&SUB=0&Temporal=2006&THEME=76&VID=0&VNAMEE=&VNAMEF=>

Faits saillants du diagnostic

■ Types de véhicules

Nombre de véhicules en circulation au Bas-Saint-Laurent

Catégorie		2006	2007	2008	2009	2010	2011	Variation %
Promenade	Voitures*	78 426	78 844	79 845	80 060	79 588	78 963	0,7
	Camion léger**	37 113	38 602	39 697	41 778	44 763	46 786	26,1
	Moto	4 666	4 914	4 932	4 443	4 212	4 325	-7,3
Institutionnelle, professionnelle ou commerciale		17 863	17 851	17 995	18 126	18 632	18 397	3,0
Hors réseau		40 861	42 437	43 884	45 570	46 981	47 656	16,6
Autre		232	256	322	396	518	587	153,0
Toutes catégories		179 161	182 904	186 675	190 373	194 694	196 714	9,8

* En 2015, le nombre de voitures était de 75 695 (-4% 2011-2015 ou -4% 2006-2015)

**** En 2015, le nombre de camions légers était de 54 348 (+16% 2011-2015 ou +46% 2006-2015)**

SAAQ. 2012. Dossier statistique bilan 2011, accidents, parc automobile, permis de conduire.

<http://www.saaq.gouv.qc.ca/rdsr/sites/files/12012003.pdf>

Faits saillants du diagnostic

■ Pétrole: tableau sommaire

Estimation de la consommation annuelle en pétrole (mégalitres) par type selon le secteur au Bas-Saint-Laurent

Secteur	Essence			Diésel			Mazout léger	Mazout lourd	Carbu-réacteur	Essence d'aviation	Propane	
Transport	Transport routier											
	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes			206,4			7,2					
	Camions de 4,5 à 14,9 tonnes			1,0			6,6					
	Camions de 15 tonnes et plus			..			29,7					
	Sous-total automobiles et camions*			207,4	-	231,5	43,6	-	100,7			0,6
	Autobus			0,2	-	0,3	3,6	-	7,6			
	Véhicules hors-route			39,1								
	Motocyclettes			1,2								
	Véhicules-outils routier				
	Transport ferroviaire**											
	voyageurs						0,3					
	marchandise						5,4					
Transport maritime**							2,9			12,9		
Transport aérien**										27,6		
Industriel						11,8			1,1			
Commercial et institutionnel**									7,1			
Résidentiel									4,2			
Agricole			12,1			25,3			0,7			
TOTAL			259,9	-	284,2	92,8	-	154,0	14,6	20,6	27,6	0,7
									4,5			
									8,6			
									0,2			
									5,1			

*Les valeurs élevées pour l'essence et le diésel ainsi que le propane sont issues des calculs de validation

**Ces valeurs pourraient être significativement plus élevées