



PLAN D'ACTION RÉGIONAL DE RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DE PÉTROLE

Horizon 2013-2020

Dernière mise à jour effectuée le 10/02/2015

Par notre **propre**
énergie
Côte-Nord

Cette démarche est rendue possible grâce à la participation financière du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques via le Fonds vert du Québec et du Centre québécois d'actions sur les changements climatiques.



**Centre québécois
d'actions sur les
changements
climatiques**



Conseil régional de l'environnement de la Côte-Nord
818 boul. Laure, local 104
Sept-Îles, Québec
G4R 1Y8

T : (418) 962-6362
@ : info@crecn.org
Web : www.crecn.org

Table des matières

LISTE DES ACRONYMES	II
INTRODUCTION.....	1
1 POURQUOI RÉDUIRE NOTRE CONSOMMATION DE PÉTROLE?.....	2
2 DÉMARCHE D'ÉLABORATION	3
2.1 Objectifs généraux de la démarche.....	4
2.2 Table de concertation nord-côtière sur l'énergie.....	4
3 CONSTATS DU PORTRAIT ÉNERGÉTIQUE	5
4 AXES D'INTERVENTION, OBJECTIFS ET ACTIONS.....	6
4.1 Axe 1 : le transport de personnes.....	6
4.2 Axe 2 : le transport de marchandises.....	7
4.3 Axe 3 : les usages industriels	7
4.4 Axe 4 : l'efficacité énergétique et le chauffage des bâtiments.....	8
4.5 Axe 5 : les milieux isolés.....	8
4.6 Axe 6 : l'aménagement urbain	9
4.7 Axe 7 : l'acquisition de connaissances, innovation, sensibilisation et éducation	9
5 MISE EN ŒUVRE ET SUIVI	10
5.1 Partenaires potentiels	10
5.2 Horizon de mise en œuvre.....	10
5.3 Mesures de suivi	10
RÉFÉRENCES.....	11
ANNEXE 1 : PLAN D'ACTION	12
ANNEXE 2 : LEXIQUE.....	16

LISTE DES ACRONYMES

AFP : Agence France-Presse

CATE-CN : Centre d'aide technologique aux entreprises - Côte-Nord

CEDFOB : Centre d'expérimentation et de développement en forêt boréale

CEEQ : Commission sur les enjeux énergétiques du Québec

CPESI : Corporation de protection de l'environnement de Sept-Îles

CITEC : Consortium Innovation Technologie Énergie Côte-Nord

CRECN : Conseil régional de l'environnement de la Côte-Nord

CRÉCN : Conférence régionale des élus de la Côte-Nord

CRT: Commission régionale des transports

FIBO : Filière boréale

GES : gaz à effet de serre

ICI : Institutions, commerces et industries

ITMI : Institut Technologique de Maintenance industrielle

MAMOT : ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

MCE : ministère du Conseil exécutif

MDDELCC : ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

MTQ : ministère des Transports du Québec

OMS : Organisation mondiale de la santé

PNPE : Par notre PROPRE énergie

RNCREQ : Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec

SRF : Société des ressources de Forestville

TCNCÉ : Table de concertation nord-côtière sur l'énergie

TI-SHV : Table intersectorielle sur les saines habitudes de vie

ZEC : Zone d'exploitation contrôlée



INTRODUCTION

Constituant la pierre angulaire de la démarche Par notre PROPRE énergie (PNPE), ce plan d'action vise à présenter les pistes d'intervention afin d'amorcer des initiatives de réduction de la consommation de pétrole sur la Côte-Nord. Il constitue un outil de travail essentiel pour la Table de concertation nord-côtière sur l'énergie (TCNCÉ), car il permet d'effectuer un suivi rigoureux de chaque action priorisée à l'aide d'indicateurs de performance.

Afin de comprendre les orientations choisies pour la réalisation du plan d'action, une mise en contexte justifiant l'existence de la démarche PNPE est mise de l'avant en plus d'une description plus approfondie de cette dernière en chapitre 2. Un bref survol des constats du Portrait énergétique régional permet également de souligner les opportunités et défis énergétiques de la Côte-Nord. Ces mêmes constats sont d'ailleurs à la base de la détermination des axes et des grands objectifs du Plan d'action de réduction de la consommation de pétrole.

Les axes d'intervention accompagnés de leurs objectifs spécifiques sont d'ailleurs présentés plus en détail dans le chapitre 4. Le dernier chapitre, quant à lui, expose les mesures de mise en œuvre et de suivi qui seront utilisées pour évaluer les résultats obtenus d'année en année. Finalement, le plan d'action sous forme de tableau synthèse vous est présenté en annexe afin d'avoir une vue d'ensemble du travail à entreprendre par la TCNCÉ d'ici 2020.



1 POURQUOI RÉDUIRE NOTRE CONSOMMATION DE PÉTROLE?

Parce que le pétrole nous coûte de plus en plus cher, individuellement et collectivement ...

- Dans les années 90, le prix du litre d'essence fluctuait entre 0,50 \$ et 0,75 \$ tandis qu'aujourd'hui, il atteint 1,50 \$ (Régie de l'énergie, 2014). Comme les ressources mondiales se raréfient alors que la demande est en croissance, le prix du pétrole continuera inévitablement d'augmenter.
- Les deux premiers postes d'importation au Québec sont le pétrole et les voitures. Les importations de pétrole ont, à elles seules, creusé de 14 milliards \$ le déficit commercial du Québec l'an dernier, soit deux fois plus qu'il y a dix ans (CEEQ, 2014). En réduisant la consommation de pétrole, plus d'argent serait dès maintenant disponible pour stimuler l'économie québécoise.
- 74,5 % de notre consommation de pétrole est associée à nos modes de transport (CEEQ, 2014). Or le transport représente la deuxième plus grande part des dépenses des ménages avec 19,5 %, derrière le logement, 25,8 % (Statistique Canada, 2012).
- Nos modes de transport et d'occupation du territoire, principalement centrés sur l'automobile, accaparent une énorme part de notre richesse individuelle et collective. Nous payons cher collectivement pour la construction et l'entretien des infrastructures ainsi que pour la congestion routière, qui sont des conséquences d'un mauvais aménagement du territoire et des transports.

Parce que le pétrole a des impacts négatifs sur la santé et l'environnement ...

- La priorité des Québécoises et des Québécois est la santé. Or, la combustion du pétrole contribue au smog et à la dégradation de la qualité de l'air, dont les impacts sur les maladies respiratoires et cardiaques sont bien connus. De plus, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a confirmé le lien entre la pollution de l'air et le cancer (AFP, 2013).
- Nos modes de transport et d'occupation du territoire, basés sur l'utilisation de l'automobile, favorisent la sédentarité et contribuent à l'augmentation du taux d'obésité et à d'autres problèmes de santé publique liés au manque d'exercice.
- Plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre au Québec proviennent de la combustion du pétrole. Ainsi, en réduisant la consommation de pétrole, on agit concrètement contre les changements climatiques.

Parce que sur la Côte-Nord c'est possible !

- La Côte-Nord a la chance de posséder un éventail impressionnant de sources énergétiques renouvelables : hydroélectricité, éolien, biomasse, solaire, rejets thermiques, hydrolien, ce qui lui confère un avantage indéniable pour mettre en place une stratégie de diminution de la consommation de pétrole.
- La présence d'infrastructures portuaires dans la plupart des municipalités de la région constitue également un moyen efficace pour la région de diminuer sa dépendance au transport routier des marchandises.



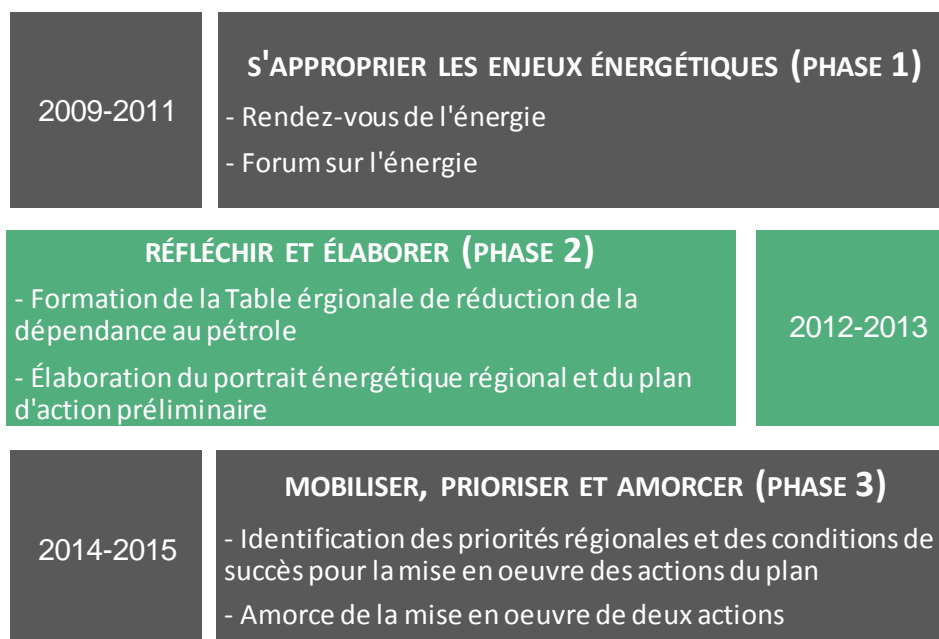
2 DÉMARCHE D'ÉLABORATION

Le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) et les CRE ont initié en 2009, grâce au soutien du gouvernement du Québec et de nombreux autres partenaires, une démarche visant la réduction de la consommation de pétrole, d'abord avec Les Rendez-vous de l'énergie, puis avec Par notre PROPRE énergie (PNPE).

À la suite des Rendez-vous de l'énergie et du Forum québécois sur l'énergie, le Conseil régional de l'environnement de la Côte-Nord (CRECN) a amorcé la démarche PNPE dans le but de passer de la réflexion à l'action. Ainsi, une Table régionale de réduction de la dépendance au pétrole a été créée en 2012 composée d'acteurs régionaux provenant d'une multitude de secteurs afin d'en assurer la transversalité. Les travaux de cette Table ont permis la réalisation d'un portrait énergétique régional accompagné de son plan d'action préliminaire pour réduire la consommation de pétrole sur la Côte-Nord. Ce portrait, dont le dévoilement officiel a eu lieu à l'automne 2013, a permis de dresser l'état de la consommation et de la production énergétique pour identifier les facteurs influençant la dépendance au pétrole, dégager les principaux enjeux énergétiques et pointer les axes d'intervention prioritaires.

Depuis la relance de la démarche PNPE au printemps 2014, le CRECN a mobilisé les membres de la Table régionale de réduction de la dépendance au pétrole afin de solliciter leur collaboration dans le but d'assurer la mise en œuvre et le suivi du Plan d'action. Pour englober un plus grand spectre d'enjeux énergétiques, tout en gardant le même mandat, cette instance a été renommée sous le nom de Table de concertation nord-côtière sur l'énergie (TCNCÉ).

Figure 1 : Phases de la démarche Par notre PROPRE énergie



2.1 Objectifs généraux de la démarche

La finalité de la démarche Par notre PROPRE énergie est celle d'un Québec réduisant significativement sa consommation de pétrole. Cela s'avère un véritable projet de société truffé d'opportunités.

L'approche prise par le RNCREQ et les CRE mise sur :

- la mobilisation des décideurs et influenceurs nationaux et régionaux;
- la modulation et la prise en charge régionales;
- la transversalité des secteurs d'activité à cibler et des types d'organisation à réunir.

Les objectifs généraux de la démarche sont les suivants :

- Poursuivre la réflexion sur les enjeux de dépendance au pétrole;
- Promouvoir et favoriser des initiatives innovantes qui proposent des alternatives concrètes à l'utilisation du pétrole et des moyens de diminuer notre consommation;
- Favoriser l'intégration des enjeux de dépendance au pétrole dans les processus de développement locaux et régionaux;
- Poursuivre la prise en charge régionale de la réduction de la consommation de pétrole et de la lutte aux changements climatiques par la mise en œuvre d'actions structurantes.

2.2 Table de concertation nord-côtière sur l'énergie

Sous la coordination du CRECN, la TCNCÉ est composée de membres provenant de différents secteurs d'activités (transports, foresterie, urbanisme, environnement, énergie renouvelable, etc.) et également de milieux distincts (ministériel, organisme à but non lucratif, municipal, éducation, privé). Une représentativité territoriale est également recherchée au sein des membres de la TCNCÉ.

La TCNCÉ a pour mandat :

- d'assurer le suivi du plan d'action régional ;
- d'identifier les conditions nécessaires à mettre de l'avant pour l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre d'un plan régional de réduction de la consommation de pétrole ;
- de promouvoir l'intégration de mesures de réduction de consommation du pétrole à l'échelle régionale ;
- d'agir comme plate-forme d'information sur les enjeux liés à la consommation de pétrole.



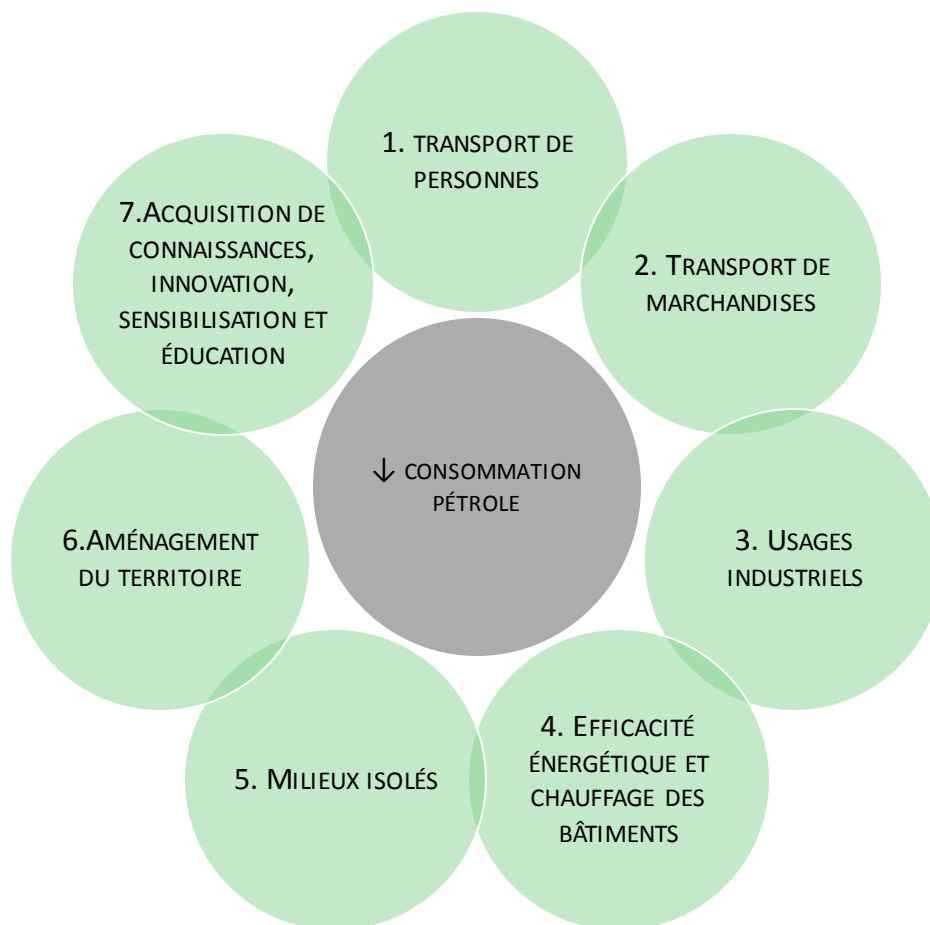
3 CONSTATS DU PORTRAIT ÉNERGÉTIQUE

Le portrait énergétique régional a permis de constater que, d'une part, la Côte-Nord est confrontée à de nombreux défis pour diminuer sa consommation de pétrole et, d'une autre part, qu'elle possède d'abondants atouts pour le développement des énergies renouvelables. La réalisation de ce portrait a permis d'identifier les opportunités, mais aussi les défis liés à la réduction de la consommation de pétrole dans la région. Voici les principaux défis et opportunités répertoriés :

- La Côte-Nord possède un territoire immense et peu peuplé ;
- Une dépendance importante de la région envers les autres régions pour s'approvisionner en denrées alimentaires et produits de base est observée ;
- D'importantes disparités socio-économiques entre les communautés persistent : alors que certaines prospèrent grandement, d'autres sont aux prises avec des économies et populations fortement en déclin ;
- L'urbanisme et l'aménagement du territoire sont réalisés avec peu d'égard aux principes de mobilité durable ;
- Des différences importantes quant aux infrastructures de transport persistent puisque certaines localités sont toujours isolées du reste du territoire par voie terrestre ;
- La présence de quelques pôles de services dans la région génère des déplacements importants pour se prévaloir des services offerts ;
- Une consommation énergétique liée de manière importante au domaine du transport est constatée : la situation géographique éloignée et les difficultés d'accès au territoire constituant des contraintes majeures à la substitution rapide du pétrole dans le secteur des transports ;
- Une forte dépendance de certains secteurs industriels envers le mazout est remarquée ;
- Certains combustibles utilisés dans les procédés de production sont difficilement remplaçables et des projets de recherche à cet effet seraient requis ;
- Plusieurs industries produisent des rejets thermiques qui pourraient être valorisés et/ou réutilisés ;
- La biomasse forestière pourrait constituer une alternative intéressante pour remplacer le mazout utilisé à des fins de chauffage dans le milieu institutionnel. Les défis liés au développement de cette filière résident entre autres dans la sécurité des approvisionnements et la mise au point de certains aspects techniques ;
- Une émergence de plusieurs filières énergétiques est observable dans la région. Les impacts de ces dernières doivent être analysés a priori de leur mise en service ;
- Le transport maritime est une option bien accessible pour plusieurs pôles de la région due à la présence d'infrastructures portuaires de qualité. L'accès au transport ferroviaire demeure toutefois limité dans la plupart des secteurs de la région ;
- La Côte-Nord compte de nombreux sites et communautés isolés qui ont recours à de l'énergie fossile pour répondre à leur besoin énergétique faute d'être reliés au réseau principal de distribution d'Hydro-Québec.

4 AXES D'INTERVENTION, OBJECTIFS ET ACTIONS

À la lumière des constats effectués grâce au portrait énergétique, sept axes d'intervention ont été identifiés. Ces derniers, étant représentés dans le diagramme ici-bas, constituent les assises de l'élaboration et de la mise en place du plan d'action régional de réduction de la consommation de pétrole.



4.1 Axe 1 : le transport de personnes

L'automobile est de loin le moyen de déplacement le plus utilisé sur la Côte-Nord. La géographie, la démographie, l'aménagement du territoire de même que le peu d'alternatives disponibles font en sorte que cette situation demande que l'on s'attarde particulièrement à l'intégration des principes de la mobilité durable dans la planification du transport de personnes. Bien que certaines communautés montrent un bilan un peu plus intéressant du côté des transports actifs (les communautés autochtones, particulièrement), la part du transport actif demeure très limitée dans la région.

En raison des particularités régionales, il est difficile, voire impossible, de cibler à court ou moyen terme, une diminution drastique des déplacements automobiles. Dans ce contexte, diminuer la consommation de pétrole veut aussi dire utiliser des véhicules automobiles plus efficaces en termes énergétiques.

Les enjeux soulevés dans le transport de personnes ont amené la TCNCÉ à identifier deux objectifs spécifiques pour cet axe au plan action :

- 1.1 : promouvoir et encourager la mobilité durable sur le territoire nord-côtier;
- 1.2 : améliorer la performance globale du parc automobile nord-côtier (existant et futur).

Les actions à mettre en œuvre afin d'atteindre ces objectifs sont décrites en annexe 1.

4.2 Axe 2 : le transport de marchandises

Bien que la plupart des modes de transport de marchandises soient accessibles, du moins ponctuellement, dans la région, le transport routier occupe une place largement prédominante. S'il est vrai que certains produits industriels (minerai, concentré et boulettes de fer, lingots d'aluminium, produits du bois et papier dans une moindre mesure) utilisent presque exclusivement le transport maritime et/ou ferroviaire, ce qui représente une part importante du transport interrégional en tonnage, ces modes de transport sont peu utilisés pour d'autres usages. Or, ils sont beaucoup moins polluants et énergivores que le transport routier, en plus de nécessiter moins d'investissements en infrastructures. Il nous apparaît donc essentiel d'en encourager l'utilisation. De plus, des opportunités pour améliorer la performance énergétique des véhicules servant au transport routier de marchandises sont également à entrevoir pour ce secteur.

Les enjeux soulevés dans le transport de marchandises ont amené la TCNCÉ à identifier deux objectifs spécifiques pour cet axe au plan action :

- 2.1 : encourager les modes de transport des marchandises les plus efficaces en termes énergétiques;
- 2.2 : améliorer le bilan énergétique du transport de marchandises par voie routière.

Les actions à mettre en œuvre afin d'atteindre ces objectifs sont décrites en annexe 1.

4.3 Axe 3 : les usages industriels

Certains procédés industriels (bouletage du fer, cuisson d'anodes) nécessitent une utilisation importante d'énergie calorifique. Cette énergie est généralement fournie par des hydrocarbures lourds polluants et émetteurs de gaz à effet de serre (GES). Les alternatives moins énergivores sont actuellement non disponibles dans la région (gaz naturel) ou issues de filières encore peu matures (biocharbon et autres produits issus de la biomasse forestière). Les besoins industriels et les options de substitution demandent donc à être évalués plus en profondeur.

Il existe des opportunités de récupération d'énergie dans les procédés industriels, soit pour le chauffage de bâtiments, l'utilisation dans les procédés mêmes ou la production d'électricité. Bien que certaines technologies aient été développées à cet égard, davantage de recherche et d'innovation sont nécessaires pour développer pleinement le potentiel de cette filière. La machinerie lourde ainsi que les équipements nécessaires au bon

fonctionnement des industries de la Côte-Nord constituent également un poste de consommation de pétrole dont la performance pourrait être améliorée.

Les enjeux soulevés dans les usages industriels ont amené la TCNCÉ à identifier trois objectifs spécifiques pour cet axe au plan action :

- 3.1 : réduire la consommation d'hydrocarbures (lourds et légers) dans les usages industriels (procédés);
- 3.2 : favoriser la récupération d'énergie dans les procédés industriels;
- 3.3 : améliorer le bilan énergétique des flottes de machinerie lourde et des équipements.

Les actions à mettre en œuvre afin d'atteindre ces objectifs sont décrites en annexe 1.

4.4 Axe 4 : l'efficacité énergétique et le chauffage des bâtiments

Bien que l'efficacité énergétique ne soit pas nécessairement directement en lien avec la réduction de la consommation de pétrole, il demeure important d'inclure des objectifs touchant cet élément, car certains bâtiments, particulièrement dans le secteur des ICI, utilisent des produits pétroliers tels que le mazout pour le chauffage de leurs installations. De plus, si ces bâtiments utilisent des sources renouvelables pour le chauffage, l'énergie non consommée due à une meilleure efficacité énergétique peut servir à des usages plus appropriés et qui permettront de réduire la consommation de pétrole dans d'autres secteurs comme l'électrification du transport. Au-delà de l'efficacité énergétique, il existe également un potentiel de conversion ou de mise à niveau des installations pour le chauffage des bâtiments dans la région.

Les enjeux soulevés dans le domaine de l'efficacité énergétique et du chauffage des bâtiments ont amené la TCNCÉ à identifier deux objectifs spécifiques pour cet axe au plan action :

- 4.1 : promouvoir l'efficacité énergétique dans les bâtiments;
- 4.2 : réduire la consommation de mazout attribuée au chauffage des bâtiments.

Les actions à mettre en œuvre afin d'atteindre ces objectifs sont décrites en annexe 1.

4.5 Axe 5 : les milieux isolés

Plusieurs communautés nord-côtières et autres sites isolés ne sont pas reliés au réseau principal de distribution d'Hydro-Québec. Ces sites ou communautés sont principalement desservis par des centrales au diesel qui consomment des quantités importantes d'hydrocarbures et engendrent des coûts importants (entre 0,40 \$ et 0,50 \$ le kilowattheure) pour la société. Le plan d'action suggère d'évaluer les alternatives afin de proposer, à terme, des options pour le remplacement de ces installations.

Les enjeux soulevés dans les milieux isolés ont amené la TCNCÉ à identifier deux objectifs spécifiques pour cet axe au plan action :



- 5.1 : favoriser la mise en place d'alternatives aux génératrices et centrales thermiques dans les communautés et les sites industriels isolés;
- 5.2 : favoriser la substitution des hydrocarbures dans les résidences isolées.

Les actions à mettre en œuvre afin d'atteindre ces objectifs sont décrites en annexe 1.

4.6 Axe 6 : l'aménagement urbain

Avec une densité de population aussi faible, l'immensité du territoire et la présence de quelques pôles de services régionaux, les enjeux d'aménagement du territoire sont d'envergure. De plus, la compréhension des liens entre l'aménagement et les enjeux soulevés par la consommation de pétrole demeure limitée dans certains milieux. Il faut donc poursuivre la sensibilisation des acteurs politiques, notamment dans les communautés en croissance démographique.

Les enjeux soulevés quant à l'aménagement urbain ont amené la TCNCÉ à identifier un objectif spécifique pour cet axe au plan action :

- 6.1 : assurer l'intégration des principes de mobilité durable à l'urbanisme des villes et villages

Les actions à mettre en œuvre afin d'atteindre ces objectifs sont décrites en annexe 1.

4.7 Axe 7 : l'acquisition de connaissances, innovation, sensibilisation et éducation

Certains acteurs régionaux sont engagés dans des activités d'éducation, de recherche et de développement visant à répondre à différents enjeux identifiés par la TCNCÉ. Nous croyons que, lorsque ces projets sont porteurs et permettent d'envisager l'atteinte des objectifs inscrits au plan d'action, il faut les encourager.

Bien que cette phase de la démarche ainsi que la précédente aient permis de sensibiliser certains acteurs clés aux enjeux liés à la consommation de pétrole, il est évident que les efforts de sensibilisation et d'éducation doivent être maintenus. Il faut entre autres diffuser les outils et les études réalisés dans le cadre de la démarche.

À cet égard, la TCNCÉ a identifié trois objectifs spécifiques qui seront continuellement à atteindre tout au long de la démarche :

- 7.1 : encourager la recherche et le développement sur les alternatives aux hydrocarbures dans la région
- 7.2 : sensibiliser les acteurs clés et la population nord-côtière aux énergies renouvelables et aux alternatives aux hydrocarbures
- 7.3 : encourager la réalisation de formations en lien avec les énergies renouvelables et les alternatives aux hydrocarbures

Les actions à mettre en œuvre afin d'atteindre ces objectifs sont décrites en annexe 1.



5 MISE EN ŒUVRE ET SUIVI

Afin d'assurer la mise en œuvre de son plan d'action, la TCNCÉ a procédé à l'identification de partenaires potentiels qui pourraient éventuellement aider à la réalisation des actions. Dans un second temps, une priorisation annuelle est effectuée par la Table afin de déterminer les actions qui seront mises en œuvre dans l'année à venir. Finalement, des mesures de suivi sont décrites afin de mesurer le niveau d'atteinte des objectifs fixés.

5.1 Partenaires potentiels

Pour chaque action du plan, des partenaires potentiels sont ciblés dans le but d'établir une collaboration éventuelle, soit pour bénéficier de leur expertise ou encore pour un financement ou une contribution en ressources humaines.

5.2 Horizon de mise en œuvre

L'horizon de mise en œuvre est le moment où l'amorce de l'action sera entreprise par le responsable de l'action. Quatre horizons ont été définis pour la mise en œuvre de ce plan :

Horizon	Moment de l'amorce
Très court terme (TCT)	D'ici mars 2015
Court terme (CT)	D'ici mars 2016
Moyen terme (MT)	D'ici mars 2017
Long terme (LT)	D'ici mars 2018

Dans le but de concentrer nos efforts et d'optimiser les résultats, la TCNCÉ a procédé à la priorisation de deux actions à très court terme lors d'une rencontre tenue à l'automne 2014.

Sur une fréquence annuelle, à chaque début de printemps, la TCNCÉ procédera à la priorisation des actions qu'elle prévoit mettre en œuvre pour l'année à venir. Cette planification annuelle permettra de se fixer des objectifs réalistes et appropriés selon le contexte régional (ex : profiter des nouvelles opportunités dans secteurs émergents).

5.3 Mesures de suivi

Chaque action priorisée est rattachée à des indicateurs qui permettent d'effectuer un suivi de l'état d'avancement des mesures concrètes de mise en œuvre. Pour chaque indicateur, une cible à atteindre sera également fixée.

De plus, toute action priorisée devra être portée par un responsable, il peut s'agir de la TCNCÉ, d'un ou plusieurs membres de la TCNCÉ ou encore un partenaire de cette dernière.

Un indicateur est un outil de mesure qualitative ou quantitative permettant de vérifier l'atteinte des résultats attendus (MCE, 2010).



RÉFÉRENCES

Agence France-Presse (AFP), 2013. « L'OMS classe la pollution de l'air comme cancérigène ». La Presse. Tiré de <http://www.lapresse.ca/environnement/pollution/201310/17/01-4700473-loms-classe-la-pollution-de-lair-comme-cancerigene.php>

Commission sur les enjeux énergétiques du Québec (CEEQ), 2014. Maîtriser notre avenir énergétique – Pour le bénéfice économique, environnemental et social de tous. Page 79. Tiré de <http://consultationenergie.gouv.qc.ca/pdf/Rapport-consultation-energie.pdf>

CPCS, 2013. Étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable- chapitre 20 : caractérisation du transport des marchandises pour le territoire du PTMD de la Côte-Nord.

Ministère du Conseil exécutif (MCE), 2010. Éléments du plan stratégique. Tiré de : <http://www.mce.gouv.qc.ca/planification-Strategique/elements/index.html>

Régie de l'énergie, 2014. Prix de l'essence ordinaire (données mensuelles) - Région de Montréal. Tiré de http://www.regie-energie.qc.ca/energie/archives/graphiques/ordinaire_graph_historique_mtl2014.pdf

Statistique Canada, 2012. Dépenses moyennes courantes des ménages, par province (Québec). Tiré de <http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l02/cst01/famil130a-fra.htm>

ANNEXE 1 : PLAN D'ACTION

Objectif général : réduire significativement la consommation de pétrole sur la Côte-Nord d'ici 2020

Axe 1 : transport des personnes		
Objectifs spécifiques Les buts que l'on cherche à atteindre	Actions Action pour assurer l'atteinte de l'objectif	Horizon
1.1 Promouvoir et encourager la mobilité durable sur le territoire nord-côtier	1.1.1 Faire connaître et diffuser les principes de mobilité durable (population, décideurs, etc.)	TCT
	1.1.2 Inciter les élus à doter leur municipalité de plan de mobilité durable	
	1.1.3 Encourager les démarches visant à accroître l'écomobilité (transport collectif et adapté, transport actif, covoiturage, etc.)	
	1.1.4 Mobiliser et appuyer les acteurs clés afin de compléter le réseau cyclable régional	
	1.1.5 Évaluer les alternatives à l'autosolo dans les secteurs à fort débit journalier (ex. : arrivée et départ des employés de grandes entreprises)	
1.2 Améliorer la performance globale du parc automobile nord-côtier (existant et futur)	1.2.1 Inciter la population, les entreprises privées et/ou les municipalités à se doter de flottes de véhicule plus écoproductives (ex. : véhicule hybride, sous-compacte, etc.)	
	1.2.2 Promouvoir les comportements de conduite écoresponsable (ex: écoconduite, éviter marche au ralenti) et courtois (piétons, cyclistes) au sein de la population, des entreprises privées et des municipalités	

Axe 2 : transport de marchandises		
Objectifs spécifiques Les buts que l'on cherche à atteindre	Actions Action pour assurer l'atteinte de l'objectif	Horizon
2.1 Encourager les modes de transport des marchandises les plus efficaces en termes énergétiques	2.1.1 Encourager l'intermodalité et la multimodalité pour le transport des marchandises et en promouvoir les bénéfices	
	2.1.2 Effectuer un suivi de la Stratégie maritime et mobiliser les acteurs régionaux autour de l'enjeu	
2.2 Améliorer le bilan énergétique du transport de marchandises par voie routière	2.2.1 Évaluer les possibilités d'optimisation des retours à vide dans le secteur du transport routier de marchandises	
	2.2.2 Sensibiliser les intervenants de ce secteur à l'écocoefficiency (ex.: écoconduite, dispositifs pour réduire la consommation de pétrole, marche au ralenti, etc.).	
Axe 3 : usages industriels		
3.1 Réduire la consommation d'hydrocarbures (lourds et légers) dans les usages industriels (procédés)	3.1.1 Évaluer le potentiel de substitution de diverses sources énergétiques pour certains procédés industriels	
	3.1.2 Promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables pour les usages industriels	
3.2 Favoriser la récupération d'énergie dans les procédés industriels	3.2.1 Évaluer les potentiels de récupération de chaleur ainsi que les usages locaux qui pourraient s'y rattacher	
	3.2.2 Mobiliser les intervenants afin de favoriser les projets de récupération de chaleur	
3.3 Améliorer le bilan énergétique des flottes de machinerie lourde et des équipements	3.3.1 Sensibiliser les industriels à l'amélioration de la performance énergétique de la machinerie lourde et des équipements	

Axe 4 : efficacité énergétique et chauffage des bâtiments		
Objectifs spécifiques Les buts que l'on cherche à atteindre	Actions Action pour assurer l'atteinte de l'objectif	Horizon
4.1 Promouvoir l'efficacité énergétique dans les bâtiments	4.1.1 Promouvoir et encourager la pérennité des programmes d'aide pour l'amélioration de l'efficacité énergétique	
	4.1.2 Faire connaître les certifications liées à l'efficacité énergétique dans le bâtiment	
	4.1.3 Promouvoir les mesures d'efficacité énergétique	
4.2 Réduire la consommation de mazout attribuée au chauffage des bâtiments	4.2.1 Encourager le remplacement des systèmes de chauffage au mazout par des sources énergétiques renouvelables	
	4.2.2 Soutenir la recherche et le développement dans le domaine du chauffage à la biomasse	TCT
Axe 5 : milieux isolés		
5.1 Favoriser la mise en place d'alternatives aux génératrices et centrales thermiques dans les communautés et les sites industriels isolés	5.1.1 Évaluer les alternatives possibles (éolienne, petite hydraulique, hydrolienne, biomasse, cogénération, etc.)	
	5.1.2 Favoriser la réalisation de projets visant à remplacer les génératrices et les centrales thermiques	
5.2 Favoriser la substitution des hydrocarbures dans les résidences isolées	5.2.1 Réaliser un portrait sommaire sur l'utilisation énergétique autonome dans la région	
	5.2.2 Promouvoir les alternatives aux hydrocarbures auprès des propriétaires de résidences isolées (ex : solaire thermique et photovoltaïque, éolienne, biomasse, etc.)	

Axe 6 : aménagement urbain		
Objectifs spécifiques Les buts que l'on cherche à atteindre	Actions Action pour assurer l'atteinte de l'objectif	Horizon
6.1 Assurer l'intégration des principes de mobilité durable à l'urbanisme des villes et villages	6.1.1 Faire connaître et diffuser les principes de mobilité durable (population, décideurs, etc.)	TCT
	6.1.2 Favoriser la mise en place d'initiatives structurantes	
Axe 7 : acquisition de connaissances, innovation, sensibilisation et éducation		
7.1 Encourager la recherche et le développement sur les alternatives aux hydrocarbures dans la région	7.1.1 Appuyer les initiatives structurantes et innovantes en matière de R&D sur les alternatives aux hydrocarbures	Continu
	7.1.2 Appuyer la mise en place de projets pilotes et de banc d'essai en énergétique dans la région	Continu
7.2 Sensibiliser les acteurs clés et la population nord-côtière aux énergies renouvelables et aux alternatives aux hydrocarbures	7.2.1 Sensibiliser la population et les acteurs clés aux enjeux liés à la consommation d'hydrocarbures	Continu
	7.2.2 Diffuser le portrait et le plan d'action régional	Continu
	7.2.3 Promouvoir les initiatives innovantes existantes en matière d'énergie sur la Côte-Nord	Continu
7.3 Encourager la réalisation de formations en lien avec les énergies renouvelables et les alternatives aux hydrocarbures	7.3.1 Organiser ou appuyer des activités de formation de transfert de connaissances en lien avec les objectifs du plan	Continu
	7.3.2 Encourager l'offre des programmes de formation en lien avec les énergies renouvelables dans la région	Continu

ANNEXE 2 : LEXIQUE

Mobilité durable : la mobilité représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés. Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement. *(Définition utilisée par le MTQ pour ses publications à venir)*

Déplacements durables	Mobilité durable
Densité	Volume de mouvements (motorisés ou non)
Fluidité et rapidité	Rapprochement et ralentissement
Offre de transport efficace et capacité accrue (quantité)	Offre de transport satisfaisante, mais fiable (qualité)
Distance/temps	Proximité/accessibilité
Centré sur les véhicules (privés et collectifs) et les déplacements physiques	Centré sur l'accessibilité et les dimensions sociales
Automobilité (privée et collective)	Substitution vers les technologies offrant les meilleurs rendements énergétiques
Modèle de Gestion de l'offre/demande	Modèles de réduction des besoins en automobilité
Dépendance aux solutions techniques	Solutions éthiques et sociales
Large échelle	Échelle locale
Rue vue comme un corridor de transport	Rue vue comme un espace de vie (circulation, habitat, socialisation, consommation, etc.)
Déplacements comme un mal nécessaire (demande dérivée)	Déplacements comme une valeur ajoutée (ex. exercice physique ; faire les courses)
Centré sur la circulation routière	Centré sur le déplacement des personnes
Centré sur le transport motorisé	Inclusif à tous les modes de transports (y compris les modes non motorisés/plus lents)
Prévision de la circulation routière (ingénieurs)	Vision plus intégrée de la ville (urbanisme)
Centralisation du savoir	Décentralisation de la connaissance
Expansion des systèmes de production	Régionalisation des systèmes de production
Participation du public aux décisions limitée	Participation active du public aux décisions
Processus de planification des transports	Intégration de la planification du territoire urbain (urbanisme) et des transports (ingénieurs)
Changement modal (modes de transport)	Changement culturel (attitude citoyenne)
Changement d'habitudes minimal	Changements radicaux et systémiques des habitudes
Expansion de l'espace/territoire	Contraction de l'espace/territoire
Gestion et développement de la société industrielle	Gestion et développement des sociétés urbaines
Évaluation des coûts économiques	Analyses des coûts indirects et cumulatifs (ex. environnementaux et sociaux)
Vision à court et moyen terme	Vision à moyen et long terme

Source : Jade Bourdages et Éric Champagne, *École d'Études Politiques, Université d'Ottawa, 2010*



Transport intermodal : transport de marchandises dans une seule et même unité de chargement par des modes de transport successifs et sans manipulation des produits eux-mêmes lors du changement de modes (conteneurisées ou sur des palettes). (CPCS, 2013)

Transport multimodal : transport de la même marchandise par plus d'un mode de transport. (CPCS, 2013)

