

# IMAGINONS LE QUÉBEC SANS PÉTROLE



## Rendez-vous de l'énergie en Estrie

*Principales recommandations issues des consultations publiques*

Sherbrooke                      11 novembre 2010

Magog                              17 novembre 2010

Lac-Mégantic                  24 novembre 2010

Automne 2010



## Mise en contexte

La phase I des Rendez-vous de l'énergie a été organisée dans le but de mobiliser et de consulter la population de toutes les régions du Québec au sujet des enjeux énergétiques et de notre dépendance au pétrole. Au cours de l'année 2010-2011, le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (CREE) a réussi grâce à un ensemble de moyens à rejoindre le grand public, les décideurs et les acteurs socio-économiques. Ce document fait le résumé des recommandations faites par les participants des consultations publiques auxquelles étaient conviés les décideurs et les acteurs socio-économique. Pour obtenir le bilan complet des Rendez-vous de l'énergie, visitez le site internet du CREE : [www.environnementestrie.ca/index.html](http://www.environnementestrie.ca/index.html)

Les consultations régionales visaient à réunir et mobiliser les acteurs socio-économiques de l'Estrie provenant de tous les secteurs d'activités en lien avec les enjeux de la dépendance au pétrole. Afin de maximiser la participation d'un grand nombre d'acteurs, estriens, nous avons établi 3 dates et 3 lieux de consultations : Sherbrooke, Magog et à Lac-Mégantic. L'animation a été réalisée par Jean-François Comeau du Centre universitaire de formation en environnement de l'Université de Sherbrooke.

## Les objectifs visés par les consultations :

- Identifier les problématiques et les enjeux prioritaires reliés à la consommation d'énergie, particulièrement le pétrole, pour l'Estrie
- Dégager des pistes de solution aux problématiques et obtenir un consensus régional

## Résultats :

Les prochaines pages reprennent chacun des quatre thèmes abordés avec les éléments de réflexion soumis aux participants. À la suite de ceux-ci se retrouvent les problèmes auxquels sont associés des recommandations soulevées par les participants.

La phase I des Rendez-vous de l'énergie étant terminée, l'information recueillie servira à la préparation du forum provincial qui se tiendra les 16, 17 et 18 novembre 2011 à Shawinigan. Cette grande rencontre sera ouverte à tous les acteurs intéressés par les enjeux liés à la production et à la consommation d'énergie. De plus, ce forum sera l'occasion de découvrir des initiatives régionales et de prendre connaissance des propositions des 14 000 Québécoises et Québécois qui ont participé aux consultations régionales des Rendez-vous de l'énergie.

## Consultations publiques (acteurs socio-économiques de l'Estrie)

### Thème 1 : Les modes de transport des personnes et des marchandises

**Éléments de réflexion** : La vaste étendue du territoire estrien et la petite densité de population, surtout hors Sherbrooke, ont **favorisé le développement d'une culture de l'automobile** et rendu **difficile la mise sur pied d'un service d'un transport collectif efficace, rentable pour la société et abordable pour l'individu**. La ville de Sherbrooke possède son système de transport en commun et il en existe aussi dans chacune des 6 autres MRC de la région de l'Estrie. Une **utilisation accrue des transports en commun** est certainement possible, tout comme le développement du « **transport actif** », c'est-à-dire la marche, le vélo et autres moyens de transport à propulsion humaine. En ce qui a trait au transport des marchandises, l'Estrie possède une **gare intermodale connectée au réseau du CN Rail et du CP Rail**. De plus, **l'éco-conduite et des technologies permettant d'économiser le carburant**, peuvent se refléter comme d'autres avantages économiques considérables.

#### 1.1

<b>Problème constaté lors des consultations :</b> Les déplacements en voiture sont trop nombreux et un pourcentage pourrait être évité. Or, les déplacements en automobile sont faciles et efficaces. L'aménagement du territoire de la plupart des municipalités estriennes est fait en fonction de la voiture (grandes étendues développées, centres commerciaux éloignés des noyaux résidentiels), ce qui rend plus difficile pour le transport en commun de concurrencer l'automobile. Ce type d'aménagement rend également les transports actifs (vélo, à pied) et collectifs (autobus, covoiturage) difficiles, particulièrement l'hiver.	
<b>Pistes de recommandation pour aborder ce problème</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
Développement de systèmes de covoiturage et d'autopartage efficaces et intégration au transport en commun (vers les centres-villes, parcs industriels, grands employeurs, etc.) <i>Considérations particulières :</i> – <i>Des collaborations avec les gestionnaires de stationnement d'entreprises et des points de services de transport en commun peuvent inclure la réservation d'espaces pour les voitures partagées.</i>	Municipalités urbaines Organisme responsable du transport en commun Citoyen Institutions Grands employeurs
Subvention du transport en commun municipal et intermunicipal <i>Considérations particulières :</i> – <i>Le financement devrait tenir compte de la densité du territoire</i>	Gouvernement du Québec Municipalités urbaines

<p><b>Problème constaté lors des consultations :</b>  <b>Les déplacements en voiture sont trop nombreux et un pourcentage pourrait être évité. Or, les déplacements en automobile sont faciles et efficaces. L'aménagement du territoire de la plupart des municipalités estriennes est fait en fonction de la voiture (grandes étendues développées, centres commerciaux éloignés des noyaux résidentiels), ce qui rend plus difficile pour le transport en commun de concurrencer l'automobile. Ce type d'aménagement rend également les transports actifs (vélo, à pied) et collectifs (autobus, covoiturage) difficiles, particulièrement l'hiver.</b></p>	
<p><b>Pistes de recommandation pour aborder ce problème</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Une taxe plus élevée sur l'essence ou sur l'achat de véhicules à fortes émissions de GES pourrait contribuer au financement de cette mesure</li> <li>– une autre option de financement peut être une taxation plus élevée pour l'immatriculation d'un véhicule à forte émission de GES (indexée).</li> </ul>	<p><b>Acteur (s) visé (s)</b></p>
<p>Amélioration de l'efficacité du système de transport en commun</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Considérations particulières : C'est le <b>temps</b> et non le <b>coût</b> qui fait vraiment la différence</i></li> <li>– <i>Les obstacles aux transports en commun doivent être mieux compris et abordés : consulter la population à cet effet est primordial</i></li> <li>– <i>Des systèmes intelligents permettent de savoir en temps réel où se situent les véhicules sur le circuit et facilitent la gestion des transferts.</i></li> </ul>	<p>Municipalités urbaines Organisme responsable du transport en commun Citoyens</p>
<p>Développement de stationnements publics servant au rassemblement de covoitureurs et au transport en commun, s'il y a lieu</p> <p><i>Considérations particulières :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Associer une offre de services de base (commerces de proximité) pour rentabiliser chaque déplacement</i></li> <li>– <i>Offrir un incitatif tel que la réduction de taxes municipales pour l'utilisation de ces stationnements incitatifs.</i></li> </ul>	<p>Municipalités urbaines et rurales Organisme responsable du transport en commun</p>
<p>Au nom du principe « pollueur-payeur », instauration d'un système de type « BONUS MALUS » où un rabais est accordé à l'achat de voitures à faibles émissions, ce même rabais étant financé par une taxe payée par les acheteurs de voitures à fortes émissions de GES. Ce système connaît une grande popularité dans certains pays européens.</p>	<p>Gouvernement du Québec ONG nationaux Industrie automobile</p>
<p>Aménagements pour un vélo utilitaire sécuritaire aux abords des routes et entretien 4 saisons des trottoirs et des voies</p>	<p>Municipalités MRC</p>

<b>Problème constaté lors des consultations :</b> Les déplacements en voiture sont trop nombreux et un pourcentage pourrait être évité. Or, les déplacements en automobile sont faciles et efficaces. L'aménagement du territoire de la plupart des municipalités estriennes est fait en fonction de la voiture (grandes étendues développées, centres commerciaux éloignés des noyaux résidentiels), ce qui rend plus difficile pour le transport en commun de concurrencer l'automobile. Ce type d'aménagement rend également les transports actifs (vélo, à pied) et collectifs (autobus, covoiturage) difficiles, particulièrement l'hiver.	
<b>Pistes de recommandation pour aborder ce problème</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
cyclables, qui favorisera l'essor de ce moyen de transport auprès de la masse citoyenne.	MTQ
Réflexion sérieuse sur le développement de l'axe ferroviaire Montréal/Sherbrooke, en chiffrant les retombées sur le développement de quartiers à proximité des gares.	MTQ, MRC, Municipalités, chambres de commerce CLD
Réflexions entre les MRC pour optimiser les interconnexions possibles des services de transports collectifs.	MRC Chambres de commerce CLD CRÉ ou table des MRC

## 1.2

<b>Problème constaté lors des consultations :</b> Les régions rurales sont davantage dépendantes et vulnérables aux fluctuations des coûts du pétrole, étant donné les plus longues distances à parcourir	
<b>Pistes de recommandations</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
La promotion d'Internet haute vitesse dans toutes les MRC proposerait de nouvelles opportunités : moins de déplacements, favoriserait les télé-conférences et le télé-travail. Promotion et éducation des nouvelles technologies facilitant le télé-travail et les téléconférences offertes aux entreprises et organismes.	Municipalités MRC CLD
Subventions aux municipalités pour un centre de conférences technologique ouvert gratuitement aux entreprises locales. Ou prêt de salle de téléconférence à la communauté (municipalités, universités, grandes entreprises, édifices gouvernementaux, etc.)	Gouvernement du Québec Municipalités urbaines MRC

<p><b>Problème constaté lors des consultations :</b>  <b>Les régions rurales sont davantage dépendantes et vulnérables aux fluctuations des coûts du pétrole, étant donné les plus longues distances à parcourir</b></p>	
<p><b>Pistes de recommandations</b></p> <p>Organisation de services de navettes pour les événements qui se font dans la région. (ex. navettes en partance de Sherbrooke pour les vendanges de Magog, navettes spéciales pour la journée Portes ouvertes de l'UPA, etc.)  <i>Considérations particulières :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Cette mesure pourrait s'inscrire à l'intérieur d'un concept plus englobant, comme la mise sur pied d'un centre de gestion des transports durables en Estrie, piloté par exemple, par le Conseil régional de l'environnement.</i></li> </ul>	<p><b>Acteur (s) visé (s)</b></p> <p>Cie. d'autobus  Municipalités et MRC  Organisateurs d'événement  TCE et Tourisme Sherb.  CREE</p>

### 1.3

<p><b>Problème constaté lors des consultations :</b>  <b>Le domaine des transports souffre du phénomène du « juste à temps », dans lequel l'on doit livrer le plus rapidement possible la marchandise. Les entrepôts ne stockent plus et les camions partent alors qu'ils ne sont remplis qu'au tiers de leur capacité. [extrait des éléments de réflexion]</b>  <b>Pourtant, des moyens alternatifs existent : Sherbrooke possède une gare intermodale connectée au réseau du CN Rail et du CP Rail. De plus, l'éco-conduite et des technologies permettant d'économiser le carburant, peuvent se refléter comme d'autres avantages économiques considérables.</b></p>	
<p><b>Pistes de recommandations</b></p> <p>Offrir des occasions de formation et de réseautage pour favoriser l'adoption de pratiques de conduite éco-énergétique chez les transporteurs.</p>	<p><b>Acteur (s) visé (s)</b></p> <p>MTQ et transporteurs  CREE  Association du camionnage du Québec</p>
<p>Une réflexion régionale ou une étude de marché avec des acteurs très ciblés en Estrie permettrait d'optimiser le transport des marchandises : points de livraison, centre de distribution des marchandises, amélioration du système ferroviaire, coupler un système de transport ferroviaire avec un transfert vers des camions « hybrides » pour les livraisons locales, etc.  <i>Considérations particulières :</i>  <i>Obtenir les résultats du plan d'action du plan de transport du MTQ de l'Estrie sur ces questions.</i></p>	<p>MTQ  CRÉ de l'Estrie  CLD  MRC  Association du camionnage du Québec</p>

#### 1.4

<b>Problème constaté lors des consultations :</b> <b>Le secteur des transports est la principale source d'émission de GES et tout le secteur de l'alimentation (incluant l'agriculture) est grandement tributaire du transport</b>	
<b>Pistes de recommandations</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
- Favoriser l'essor de la participation citoyenne à leur alimentation, par la mise sur pied de marchés de proximité la création de marchés locaux <i>Considérations particulières :</i> <i>Continuer à promouvoir le tourisme agricole afin de créer un attachement à la région et le développement touristique rural.</i>	Municipalités et MRC Institutions et Grands employeurs CLD CRÉ ONG (CREE, ATE) MAPAQ, UPA
Favoriser le développement de l'agriculture urbaine et l'autonomie alimentaire par de la formation, des séances d'informations et des sites de démonstration	ATE CREE Municipalités
Encourager les grands générateurs (d'emplois) à offrir un point de chute pour la livraison de produits locaux	Employeurs Amis de la terre de l'Estrie, Équiterre UPA

#### 1.5

<b>Problème constaté lors des consultations :</b> <b>Le réseau routier coûte cher à entretenir à la société et la taxation est une mesure difficile à adopter, peu attrayante pour les élus comme pour les citoyens.</b>	
<b>Pistes de recommandations</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
Imputer au camionnage les coûts associés au réseau routier	MTQ
Augmentation du coût des stationnements ou réduire les places en stationnement	Municipalités
Introduction d'un système de péage sur les autoroutes	MTQ

## Thème 2 : L'efficacité énergétique et l'amélioration du bâti

**Éléments de réflexion :** L'une des manières d'obtenir une meilleure efficacité énergétique serait **d'adapter le code du bâtiment aux nouvelles normes et technologies dans le domaine de la construction**. L'obtention de la **certification LEED ou du programme Novoclimat**, encore très peu populaire au Québec, pourrait influencer considérablement la performance énergétique des bâtiments. Les **normes de construction dans le domaine commercial, institutionnel et industriel pourraient être rehaussées**, notamment en permettant une utilisation du bois pour les bâtiments de quatre étages et plus. Les solutions de **chauffage géothermique et à l'énergie solaire** pourraient être davantage exploitées. L'apport solaire reçu au sud du Québec est tout à fait comparable à celui de l'Allemagne ou du Japon, chefs de file dans le domaine du solaire. De plus, il existe de nombreux **programmes issus de l'Agence de l'efficacité énergétique** qui ont pour objectif de financer des projets de substitution au mazout ou comportant un bon potentiel d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### 2.1

<b>Problème constaté lors des consultations : Il y a un manque de savoir-faire et d'expertise en construction éco-énergétique, ainsi qu'un manque au niveau du transfert des connaissances vers les professionnels de la construction.</b>	
<b>Pistes de recommandations</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
Une refonte du code du bâtiment au Québec qui mettrait en évidence des pratiques d'efficacité énergétique et qui serait plus sévère au niveau des normes d'efficacité.	APCHQ 3RMCDQ Régie du bâtiment Municipalités
Des programmes de formation au niveau collégial permettraient de développer une expertise et ce savoir-faire en matière de construction éco-énergétique	MEQ APCHQ
Meilleure documentation de l'impact du chauffage au bois et promotion des options qui émettent moins de particules.	Coalition Bois MSSS Industrie CREE
Une réglementation plus stricte au niveau des diagnostics industriels pour mieux cibler les pertes d'énergie	APCHQ
Mise en place d'un système de cotation énergétique des bâtiments. <i>Considération particulière :</i> <i>Permettrait de comparer les bâtiments entre eux et donnerait un « plus value » aux bâtiments éco-énergétiques.</i>	Gouvernement du Québec APCHQ BNQ

## 2.2

<p><b>Problème constaté lors des consultations :</b>  <b>Il reste beaucoup d'amélioration à apporter aux infrastructures et équipements commerciaux, institutionnels et résidentiels pour atteindre un niveau respectable d'efficacité énergétique.</b></p>	
<b>Pistes de recommandations</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
Généralisation des opérations d'entretien des équipements et remplacement des équipements désuets par des options moins énergivores	Agence d'efficacité énergétique (MRNF) Industries Maison régionale de l'industrie
Meilleure pénétration des programmes d'efficacité énergétique chez les grands consommateurs d'énergie, notamment en diffusant largement un guide des meilleures pratiques en termes d'efficacité énergétique.  <i>Considérations particulières :</i> <i>Mise en valeur des modèles à suivre (gestionnaires de bâtiments éco-énergétiques).</i>	Institutions Municipalités – MRC MRNF (AEE...) CREE CRÉ de l'Estrie Maison régionale de l'industrie
Conversion des systèmes de chauffage au mazout pour des systèmes de chauffage à l'énergie renouvelable  <i>Considérations particulières :</i> <i>une région ressource telle que l'Estrie devrait mettre de l'avant sa capacité de répondre à une plus grande partie de ses besoins énergétiques.</i>	Sherbrooke Innopole Créneau ACCORD CRÉ de l'Estrie CREE Gouvernement du Québec
Essor d'entrepreneurs « verts », avec l'expérience en aménagements éco-efficaces.	

## 2.3

<p><b>Problème constaté lors des consultations :</b>  <b>L'utilisation de toutes les surfaces d'un bâtiment et d'un terrain n'est pas optimale : nos habitations créent des îlots de chaleur et ne sont pour la plupart pas éco-énergétique, hiver comme été. De plus, l'orientation traditionnelle des maisons ne leur permettent pas de profiter pleinement des rayons de soleil.</b></p>	
<b>Pistes de recommandations</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
Modification du code du bâtiment pour pouvoir créer et installer des toits végétaux.	Régie du bâtiment Municipalités et MRC
Sensibilisation accrue aux avantages de l'énergie solaire passive et de l'impact de l'orientation des maisons et des rues comme éléments de base en architecture/urbanisme	Architectes MRC, Municipalités MAMROT

<b>Problème constaté lors des consultations :</b> <b>L'utilisation de toutes les surfaces d'un bâtiment et d'un terrain n'est pas optimale : nos habitations créent des îlots de chaleur et ne sont pour la plupart pas éco-énergétique, hiver comme été. De plus, l'orientation traditionnelle des maisons ne leur permettent pas de profiter pleinement des rayons de soleil.</b>	
<b>Pistes de recommandations</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
Modification de la réglementation municipale afin de permettre des dérogations mineures pour orienter la maison de 15 à 20 degrés pour aller chercher plus de soleil.	MRC, Municipalités MAMROT

#### 2.4

<b>Problème constaté lors des consultations :</b> <b>Des matériaux comme le bois, qui est abondant dans la région et 400 fois plus isolant que l'acier, n'est pas encore la norme dans la construction industrielle.</b>	
<b>Pistes de recommandations</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
Favoriser l'utilisation du bois en construction, particulièrement en construction industrielle	SADC, Coalition Bois Maison de l'industrie Code de la construction MDEIE
Favoriser la signature de la charte de la coalition bois	ICI Municipalités Maison de l'industrie

#### 2.5

<b>Problème constaté lors des consultations :</b> <b>Au prix de l'énergie, les retours sur l'investissement de projets éco-énergétiques sont plus longs que pour une construction traditionnelle.</b>	
<b>Pistes de recommandations</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
Développer une vision à long terme et supporter l'amortissement des projets de construction éco-énergétiques	MDEIE
Mettre en place un principe d'utilisateur-payeur et bien le communiquer aux citoyens, particulièrement à ceux à faible revenu. Au-delà d'un seuil (ex. 20 000 wkh), le prix au kwh est augmenté.	Hydro-Québec ACEF

### Thème 3 : L'aménagement du territoire

**Éléments de réflexion :** L'aménagement d'une ville a un impact sur les habitudes de vie et la santé des personnes. La pratique d'activités physiques est favorisée par un quartier résidentiel aménagé pour la pratique de celles-ci : des trottoirs piétonniers, des sentiers pédestres, des pistes cyclables, des parcs, des terrains de jeux et des clubs sportifs. De plus, considérant que la croissance urbaine et la gestion du développement urbain devront être planifiée par une stratégie cohérente, l'objectif sera de **minimiser l'étalement urbain et d'augmenter le renforcement – l'optimisation – des quartiers existants** et des secteurs déjà desservis par les infrastructures, et favoriser les **infrastructures sécuritaires pour le transport collectif et actif**. Cette stratégie entraînera des modifications notamment aux limites des périmètres d'urbanisation, au type de zonage, à l'architecture urbaine, etc.

#### 3.1

<b>Problème constaté lors des consultations :</b> <b>Les quartiers résidentiels ne sont pas aménagés de façon à favoriser les rencontres et sont séparés des centres commerciaux, des principaux lieux de travail et des centres de santé. Les communautés où les jeunes utilisent le moins les transports actifs sont les endroits où les parents sont les plus inquiets sur le plan de la sécurité.</b>	
<b>Pistes de recommandations</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
Favoriser la mixité des quartiers et s'assurer que ces quartiers demeurent des endroits agréables (parcs de quartier, animation/activités/spectacles de quartier, etc.)	MRC et Villes
Repenser « la ville » en priorisant les transports actifs. (Hiérarchiser et prioriser les modes de transports) <i>Considérations particulières :</i> <i>Fournir des infrastructures et promouvoir des modes actifs.</i>	MRC et Villes
Favoriser l'implantation d'un écoquartier ou adapter les quartiers existants.	MRC et Villes

#### 3.2

<b>Problème constaté lors des consultations :</b> <b>Les municipalités sont souvent dépendantes des revenus provenant des taxes foncières. Conséquemment, celles-ci finissent par céder à la pression de promoteurs qui veulent construire dans des zones non occupées.</b>	
<b>Pistes de recommandations</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
Développement d'outils fiscaux autres que les taxes aux citoyens qui puissent diminuer la dépendance des municipalités aux revenus tirés des taxes foncière.	Gouvernement du Québec et Municipalités.

### 3.3

<b>Problème constaté lors des consultations :</b> <b>On associe souvent l'occupation du territoire et l'étalement urbain. Or, la réalité rurale fait en sorte qu'une crise du pétrole pourrait augmenter l'exode vers les milieux urbains et entraîner la dévitalisation des villages.</b>	
<b>Pistes de recommandations</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
Optimisation de la planification du territoire rural pour assurer une multifonctionnalité du milieu à moyen et long terme	MAMROT-MAPAQ MRC-Municipalités CPTAQ
Développement de mesures pour éviter la dévitalisation des villages et la fermeture des commerces et des services de proximités.	MRC – Municipalités ONG (CREE, ATE)

## Thème 4 : Les nouvelles technologies et les sources alternatives d'énergie

**Éléments de réflexion :** Des projets d'éoliennes, de gaz de schistes, de centrales électriques, de production de biomasse, etc. sont proposés et possèdent une série d'avantages et d'inconvénients. Devant la volonté de réduire notre dépendance au pétrole et les cibles ambitieuses que s'est fixé le gouvernement en matière de diminution de GES d'ici 2020, nous n'aurons d'autres choix que de **favoriser de nouvelles sources d'énergie** sur notre territoire, en addition aux efforts de réduction globale de consommation énergétique. Pour cette filière, Sherbrooke possède de nombreux avantages concurrentiels. Elle possède un **créneau ACCORD sur les bio-industries environnementales**. Plusieurs entreprises et institutions utilisant des biotechnologies, des bioprocédés ou de la biomasse sont regroupées pour offrir des produits et des services qui ont un impact positif sur l'environnement. Pour favoriser l'essor de cette industrie, des **programmes d'aides financières** sont maintenant de plus en plus accessibles, dont les programmes du ministère du Développement Économique, de l'Innovation et de l'Exportation. Il ne faut pas oublier que l'Estrie possède aussi de bons **potentiels concernant l'énergie éolienne et la transformation de la biomasse**.

4.1

<b>Problème constaté lors des consultations :</b>	
<p><b>Comme dans le secteur des transports, le développement des sources d'énergies alternatives ont de la difficulté à concurrencer avec les énergies fossiles bien établies (gaz naturel, pétrole, mazout). Les coûts de l'énergie au Québec sont trop bas et ne suscitent pas d'investissements majeurs dans d'autres types d'énergie.</b></p>	
<b>Pistes de recommandations</b>	<b>Acteur (s) visé (s)</b>
<p>Supporter le développement du créneau Accord sur les bio-industries environnementales qui met en évidence les développeurs de technologies tels qu'Énergex, Biocardel, Énerkem, Bio-Terre Systems, Val-bio.</p>	<p>créneau Accord MDEIE</p>
<p>Supporter le développement du Centre d'excellence de valorisation des matières résiduelles, tant pour la réduction des matières vouées à l'enfouissement (diminution des émissions de méthane) que pour l'évaluation du potentiel de débouchés énergétiques rentables (biométhanisation, valorisation des boues municipales).</p> <p><i>Considération particulière :</i> <i>Malgré le potentiel lucratif de la valorisation, continuer à faire la promotion de la réduction à la source <u>comme première étape de la gestion des matières résiduelles</u></i></p>	<p>MDEIE MRC, Municipalités CRÉ de l'Estrie Créneau ACCORD CREE</p>
<p>Favoriser le développement d'une stratégie de pénétration du marché pour les véhicules hybrides et électriques.</p> <p><i>Considérations particulières :</i> <i>l'implantation de bornes de recharge pour les voitures hybrides et électriques doit être synchronisée avec le développement du marché de l'automobile électrique</i> <i>Évaluer le concept « Vehicle to grid » (V2G) où les voitures électriques deviennent des réservoirs intermédiaires offrant une énergie de réglage.</i></p>	<p>Gouvernement du Québec</p>
<p>Évaluation du bilan énergétique global des nouvelles technologies, approche par analyse du cycle de vie tant au niveau de la consommation d'énergie que de la production d'énergie.</p> <p><i>Considérations particulières :</i> <i>Une évaluation du potentiel des nouvelles technologies doit également tenir compte de l'impact environnemental, des coûts d'implantation et de l'acceptabilité sociale.</i></p>	<p>Créneau ACCORD</p>
<p>Évaluer par une approche régionale, planifier et exploiter le potentiel éolien de l'Estrie en se préoccupant des potentiels conflits d'usage et des impacts sur les milieux naturels.</p>	<p>MRNF CRRNT Citoyens ONG - environnement</p>

<p>Le prix et la quantité disponible font de la biomasse une source d'énergie avec beaucoup de potentiel.</p> <p><i>Considérations particulières :</i>  <i>Des volumes additionnels de biomasse forestière pourraient être récoltés lors de coupes forestières</i>  <i>Un système de livraison en vrac de granules (qui élimine du plastique et augmente l'efficacité du transport contrairement aux sacs)</i></p>	Créneau ACCORD
<p>L'utilisation de la biomasse forestière à des fins de chauffage doit être normée, notamment à cause des émissions de particules fines qu'elle suscite.</p>	Gouvernement du Québec
<p>Suivi du développement de l'énergie photovoltaïque et mise en valeur d'exemples d'applications concrètes dont la rentabilité a été prouvée.</p>	SADC, CLD CREE Maison régionale de l'industrie MDEIE

#### 4.2

<p><b>Problème constaté lors des consultations :</b>  <b>Devant le tollé que soulèvent certains projets, l'acceptabilité sociale des projets devient un critère indispensable à se prévaloir. Pourtant, malgré qu'il existe des processus de consultations, le taux de participation est encore faible et les enjeux parfois mal compris ou interprétés.</b></p>	
<p>Prévoir davantage de mécanismes de consultations et faire la distinction entre les projets d'intérêt collectif et ceux qui ne profitent qu'à l'exploitant.</p>	Gouvernement du Québec ONG CRÉ de l'Estrie
<p>Redéfinition du rôle du BAPE en amont des projets (commissaires élus, consultation du public sur le processus même, pouvoirs, etc.) et dans la promotion des activités de consultation.</p> <p><i>Considérations particulières :</i>  <i>Le BAPE pourrait intervenir plus tôt dans le processus d'un d'élaboration de projet, soit avant que le projet ne soit présenté aux citoyens par les promoteurs.</i></p>	Gouvernement du Québec ONG nationaux
<p>Meilleure diffusion des connaissances sur les risques environnementaux et sur la santé, ou lorsque l'information n'existe pas, mener les études nécessaires à l'acquisition de connaissances et ce, en amont des projets.</p>	MSSS BAPE

4.3

<p><b>Problème constaté lors des consultations :</b>  <b>Pour plusieurs petites municipalités il est très difficile d'être tenu à jour concernant les nouvelles technologies. Fonctionnant avec peu de ressources compétentes sur ce sujet, il est difficile pour elles de déterminer quelles technologies sont le mieux adaptées à leurs besoins.</b></p>	
<p>Formation des élus et des employés (ressources humaines) des municipalités sur les avantages, les inconvénients et les moyens d'intégrer les nouvelles technologies dans les réseaux municipaux et promotion auprès des grands consommateurs d'énergie et des citoyens et entreprises.</p>	<p>MRC et MAMROT            CRÉ de l'Estrie            CREE            CLD, SADC</p>

4.4

<p><b>Problème constaté lors des consultations :</b>  <b>Certaines technologies présentent un potentiel intéressant, mais leur efficacité n'a pas encore été complètement démontrée, qu'elle soit d'ordre financier, que des débouchés ou un approvisionnement stable ne sont pas assurés ou que des résidus doivent être gérés.</b></p>	
<p><b>Pistes de recommandations</b></p>	<p><b>Acteur (s) visé (s)</b></p>
<p>Procéder à une évaluation du potentiel de valorisation énergétique des plastiques ou textiles</p> <p><i>Considérations particulières :</i>  <i>L'élément à considérer dans cette filière inclut notamment la gestion des contaminants issus du processus de valorisation (captation, débouchés)</i></p>	<p>Créneau ACCORD            Groupes de recherche            MDEIE            Maison de l'industrie</p>
<p>Évaluation du potentiel de la biométhanisation en Estrie, incluant une étude de marché pour l'utilisation du digestat.</p>	<p>Créneau ACCORD            Centre d'excellence de la GMR            CRAAQ, UPA, MAPAQ</p>