

## L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, CLÉ DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

MOBILISER, OUTILLER ET SOUTENIR LES CHANGEMENTS  
DANS LE MODE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR  
RÉUSSIR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LES  
TRANSPORTS ET LE BÂTIMENT

Présenté à Transition énergétique Québec dans le cadre de la  
consultation *Participez à la transition énergétique* sur le *Plan directeur  
en transition, innovation et efficacité énergétiques*

Décembre 2017



**VIVRE EN VILLE**

la voie des collectivités viables

---

## MISSION

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

---

## CRÉDITS

### COORDINATION ET RÉDACTION

Christian Savard, directeur général

Jeanne Robin, directrice principale

### SOUTIEN À LA RECHERCHE

Catherine Craig-St-Louis, conseillère Aménagement du territoire et urbanisme



# Recommandations phares

Ce mémoire dresse une liste détaillée des mesures que Vivre en Ville recommande de mettre en œuvre dans le cadre du Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques. Parmi ces mesures, les 11 suivantes ont été identifiées comme particulièrement structurantes.

## 9 recommandations phares pour l'État

**Mettre le virage en aménagement du territoire au cœur de la transition énergétique.**

**Adopter l'approche Réduire-Transférer-Améliorer (modèle ASI) pour l'intégration des questions d'aménagement et de transport dans le plan directeur de transition énergétique.**

**Doter le Québec d'une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme dont un des objectifs soit de soutenir la transition énergétique.**

**Intégrer à la révision des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) des attentes et des cibles précises en matière de transition énergétique.**

**Investir 100 m \$ par an en soutien à la requalification urbaine, la revitalisation des cœurs villageois et les écoquartiers.**

**Adopter une Politique québécoise de mobilité durable où l'État reconnaisse son rôle de leader.**

**Doubler d'ici 2030 l'offre de transport collectif au Québec.**

**Adopter un système de malus à l'achat de véhicules neufs énergivores.**

**Se doter d'une politique de localisation des bâtiments et des équipements publics prenant en compte les besoins énergétiques et le bilan carbone liés aux déplacements générés.**

## 2 recommandations phares pour les instances municipales

**Intégrer la transition énergétique aux documents d'urbanisme par l'évaluation de leur effet sur le bilan énergétique (schémas, plans d'urbanisme, règlements de zonage).**

**Orienter en priorité la croissance urbaine vers les milieux où la consommation énergétique par ménage est déjà la plus faible.**



# Avant-propos

Vivre en Ville remercie Transition énergétique Québec pour l'organisation de cette consultation qui lui a permis de contribuer à la réflexion sur le Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques.

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville a déjà eu l'occasion de publier ses réflexions sur les enjeux énergétiques dans le cadre de consultations ciblées sur cet enjeu ou l'abordant dans le cadre de réflexions connexes. Dans le présent, Vivre en Ville dresse une liste de mesures qui ont pour la plupart déjà été recommandées dans des publications antérieures.

**Pour alléger la lecture, seules les recommandations sont reportées ici. L'argumentaire et les nombreuses sources scientifiques à l'appui des mesures proposées sont disponibles dans la documentation d'intérêt, indiquée pour chaque section.**

Ce mémoire se concentre essentiellement sur les enjeux liés à l'aménagement du territoire et au transport des personnes.

## DOCUMENTATION D'INTÉRÊT

Pour approfondir la réflexion présentée ici, le lecteur pourra se référer aux publications suivantes.

Vivre en Ville et Équiterre (2017). *Pour un Québec leader de la mobilité durable : l'urgence d'agir pour dépasser la dépendance à l'automobile*. Mémoire présenté au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dans le cadre de la consultation sur la Politique de mobilité durable, 48 pages.

Vivre en Ville et Écobâtiment (2017). *Réussir l'habitat dense : dix clés pour des habitations compactes, attrayantes et performantes*, 132 p. (coll. Outiller le Québec; 9).

Vivre en Ville (2017). *Le poids de l'éparpillement : comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone*. Collection L'Index, 32 pages.

Alliance ARIANE (2015). *Déclaration Pour une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme* [en ligne : [ww.ariane.quebec](http://ww.ariane.quebec)].

Vivre en Ville (2015). *De meilleures villes pour un meilleur climat : pour une croissance urbaine à faible impact climatique*. Collection L'Index, 32 pages.

Vivre en Ville (2015). *Pour une croissance à faible impact climatique : nos collectivités en première ligne*. Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des Consultations particulières et auditions publiques sur le document de consultation intitulé : Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030, 56 pages.

Vivre en Ville (2013). *L'aménagement du territoire dans la transition énergétique : se donner la peine de voir l'éléphant dans la pièce, clef de la réduction de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre*. Mémoire présenté à la Commission sur les enjeux énergétiques, 28 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, 32 pages.

Vivre en Ville et Équiterre (2011). *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030. Changer de direction : chantier Aménagement du territoire et transport des personnes*, 124 pages.



# Table des matières

RECOMMANDATIONS PHARES	3
AVANT-PROPOS	4
APPUI À LA DÉMARCHE	6
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, CLÉ DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	6
LE CHOIX JUDICIEUX DE L'APPROCHE RÉDUIRE-TRANSFÉRER-AMÉLIORER	6
MESURES RECOMMANDÉES	8
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	8
Vision d'ensemble et cohérence en aménagement du territoire	8
Croissance à faible bilan énergétique	9
Localisation des activités	10
TRANSPORT DES PERSONNES	12
Financement et responsabilités des réseaux de transport	12
Développement d'une offre de mobilité durable	13
Amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules	14
BÂTIMENT RÉSIDENTIEL	16
Trois clés pour des bâtiments confortables et performants	16
Un cadre normatif et réglementaire favorable à l'habitat durable	16
EXEMPLARITÉ DE L'ÉTAT	17
Localisation des édifices publics	17
Cohérence de l'action gouvernementale	17
CINQ CONDITIONS POUR RÉUSSIR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	18
PROFITER AU MAXIMUM DES COBÉNÉFICES	18
FIXER DES CIBLES PRÉCISES ET LUCIDES	18
PLANIFIER DÈS AUJOURD'HUI L'ATTEINTE DES CIBLES DE DEMAIN	18
MOBILISER LES MUNICIPALITÉS	19
SE DONNER LES MOYENS D'AGIR	19



# Appui à la démarche

Vivre en Ville tient tout d'abord à saluer deux éléments clés de la démarche proposée dans les documents présentés en consultation par Transition énergétique Québec.

## L'aménagement du territoire, clé de la transition énergétique

Champ d'action structurant, l'aménagement du territoire a une influence considérable sur la consommation énergétique dans les domaines du transport et du bâtiment. La place centrale qui lui a été accordée lors de la consultation est un excellent positionnement pour le Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques.

### **|** Recommandation

**|** **Mettre le virage en aménagement du territoire au cœur de la transition énergétique.**

### Documentation d'intérêt

Pour des détails sur le lien entre forme urbaine et portrait énergétique, se référer notamment aux documents suivant précédemment produits par Vivre en Ville :

Vivre en Ville (2015). *De meilleures villes pour un meilleur climat : pour une croissance urbaine à faible impact climatique*. Collection L'Index, 32 pages.

Vivre en Ville (2015). *Pour une croissance à faible impact climatique : nos collectivités en première ligne*. Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des Consultations particulières et auditions publiques sur le document de consultation intitulé : Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030, 56 pages.

Vivre en Ville (2013). *L'aménagement du territoire dans la transition énergétique : se donner la peine de voir l'éléphant dans la pièce, clef de la réduction de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre*. Mémoire présenté à la Commission sur les enjeux énergétiques, 28 pages.

## Le choix judicieux de l'approche Réduire-Transférer-Améliorer

Également à l'étude par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, l'approche Réduire-Transférer-Améliorer est reconnue par de nombreux acteurs et regroupements internationaux. Le choix, fait par Transition énergétique Québec, d'organiser les mesures en Aménagement du territoire et en Transport des personnes selon cette approche hiérarchisée est très porteur pour la mise en œuvre du Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques.



## Recommandations

**Adopter l'approche Réduire-Transférer-Améliorer (modèle ASI) pour l'intégration des questions d'aménagement et de transport dans le plan directeur de transition énergétique.**

**Respecter l'ordre de priorité de ces stratégies en concentrant les efforts, notamment financiers, sur « Réduire » et sur « Transférer ».**

## Documentation d'intérêt

Pour des détails sur l'approche Réduire-Transférer-Améliorer et sa mise à profit pour alléger le bilan énergétique dans le secteur des transports, se référer notamment aux documents suivant précédemment produits par Vivre en Ville :

Vivre en Ville et Équiterre (2017). *Pour un Québec leader de la mobilité durable : l'urgence d'agir pour dépasser la dépendance à l'automobile*. Mémoire présenté au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dans le cadre de la consultation sur la Politique de mobilité durable, 48 pages.

Vivre en Ville et Équiterre (2011). *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030. Changer de direction : chantier Aménagement du territoire et transport des personnes*, 124 pages.



# Mesures recommandées

Au fil de ses interventions sur le lien entre aménagement du territoire et portrait énergétique, Vivre en Ville a formulé plusieurs recommandations. Elles sont présentées ci-après, regroupées par thème de la consultation.

## Aménagement du territoire

### Vision d'ensemble et cohérence en aménagement du territoire

L'éclatement décisionnel qui prévaut actuellement en matière d'aménagement du territoire, où l'action est dispersée entre de nombreux acteurs et divers textes législatifs et politiques éparpillés entre autant de domaines, est responsable de nombreuses incohérences dont les conséquences se font notamment sentir sur le bilan énergétique. Au sein de l'alliance ARIANE, Vivre en Ville contribue à faire valoir la nécessité pour le Québec de se doter d'une vision d'ensemble en aménagement du territoire.

#### Documentation d'intérêt

Alliance ARIANE (2015). *Déclaration Pour une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme* [en ligne : [ww.ariane.quebec](http://ww.ariane.quebec)].

### Doter le Québec d'une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme

#### Recommandations

**Réunir, dans un même texte ayant statut de Politique nationale, une vision d'ensemble assortie de principes fondamentaux en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui puisse assurer la coordination de l'ensemble des lois, politiques et interventions de l'État et des instances municipales.**

**Doter le Québec d'une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme dont un des objectifs soit de soutenir la transition énergétique.**

### Réviser le cadre législatif et fiscal pour soutenir la transition énergétique

#### Recommandations

**Intégrer à la révision des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) des attentes et des cibles précises en matière de transition énergétique.**

**Intégrer dans les vocations des PMAD et des schémas d'aménagement et de développement les enjeux d'efficacité énergétique, de diminution du recours à l'automobile, d'utilisation rationnelle du territoire, etc.**

**Réviser la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme pour y intégrer des principes directeurs d'urbanisme durable et de transition énergétique.**

**Réformer le cadre fiscal et budgétaire des municipalités afin de favoriser des pratiques d'aménagement durable soutenant la transition énergétique.**





## Croissance à faible bilan énergétique

Réaliser la transition énergétique exige, d'une part, de s'assurer que le bilan énergétique des nouveaux ménages et activités soit le plus faible possible et, d'autre part, de mettre à profit la croissance urbaine attendue pour réparer les milieux existants. Cette double stratégie a notamment été développée par Vivre en Ville dans la publication « De meilleures villes pour un meilleur climat » (Vivre en Ville, 2017), dont sont issues les recommandations ci-après.

### Documentation d'intérêt

Vivre en Ville (2015). *De meilleures villes pour un meilleur climat : pour une croissance urbaine à faible impact climatique*. Collection L'Index, 32 pages.

Vivre en Ville (2015). *Pour une croissance à faible impact climatique : nos collectivités en première ligne*. Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des Consultations particulières et auditions publiques sur le document de consultation intitulé : Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030, 56 pages.

### S'assurer du caractère exemplaire de chaque nouvelle construction.

#### 3 recommandations pour les instances municipales

**S'assurer que la croissance future de nos villes et villages soit à faible bilan énergétique, afin que chaque nouveau ménage, chaque nouvelle entreprise, chaque nouveau commerce pour lequel un bâtiment est construit présente un bilan énergétique exemplaire dans tout son cycle de vie.**

**Intégrer la transition énergétique aux documents d'urbanisme par l'évaluation de leur effet sur le bilan énergétique (schémas, plans d'urbanisme, règlements de zonage).**

**Généraliser la réalisation d'écoquartiers intégrant services du quotidien, espaces publics de qualité et accès à une offre de transport diversifiée.**

### Consolider les milieux dont le bilan énergétique est bon et réparer les milieux au bon potentiel de réduction du bilan énergétique.

#### 4 recommandations pour les instances municipales

**Reprendre la responsabilité de la planification urbaine en mobilisant les acteurs privés et les citoyens autour d'un projet urbanistique détaillé et concerté.**

**Identifier les secteurs à requalifier et fixer des cibles de consolidation appropriées (corridors structurants de transport en commun, centralités, cœurs de quartier).**

**Orienter en priorité la croissance urbaine vers les milieux où la consommation énergétique par ménage est déjà la plus faible.**

**En second lieu, tirer profit de la croissance urbaine pour requalifier les secteurs ayant le potentiel de se transformer en milieux de vie complets au bilan énergétique soutenable (premières banlieues, *strip* commerciales, centralités potentielles, etc.).**



### 3 recommandations pour l'État

**Bonifier les programmes de soutien à la décontamination des sols.**

**Investir 100 m \$ par an en soutien à la requalification urbaine, la revitalisation des cœurs villageois et les écoquartiers.**

**Apporter un soutien technique aux municipalités notamment pour l'intégration de mesures de croissance à faible bilan énergétique à leurs documents de planification et de réglementation.**

## Localisation des activités

L'impact de la localisation des entreprises et des institutions sur le bilan énergétique en transport de leurs employés et visiteurs a notamment été démontré par Vivre en Ville dans la publication récente « Le poids de l'éparpillement » (Vivre en Ville, 2017), dont sont issues les recommandations ci-après.

Voir aussi les recommandations spécifiques à l'État dans la section [Exemplarité de l'État](#).

### Documentation d'intérêt

Vivre en Ville (2017). *Le poids de l'éparpillement : comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone*. Collection L'Index, 32 pages.

## Bureaux : concentrer les emplois là où ils seront accessibles pour tous, en privilégiant la centralité d'agglomération

### 5 recommandations pour les instances municipales

**N'autoriser les édifices de bureaux que dans les centralités et de préférence au centre-ville.**

**En présence d'un réseau de transport collectif structurant, exiger une localisation à moins de 200 m d'un arrêt du réseau.**

**Éviter de multiplier les centralités secondaires.**

**Proscrire l'installation de bureaux dans les parcs d'affaires, a fortiori dans les parcs industriels.**

**Éviter de transformer les zones spécialisées à vocation commerciale en pôles d'emploi.**

**Donner aux centralités les qualités qui les rendront attractives : desserte en transport en commun, accès cyclable, échelle humaine, parcs, fiscalité avantageuse.**

### 3 recommandations pour les entreprises et institutions

**S'installer dans la centralité d'agglomération, et à défaut, dans une centralité secondaire.**

**Choisir un site bien desservi en transport en commun.**

**Pour une entreprise comportant à la fois des activités à forte concentration d'emploi et d'autres à forte consommation d'espace (stockage, manutention, etc.), dissocier ces activités et choisir pour chacune la localisation la plus adaptée aux besoins et la plus propice à l'allègement du bilan énergétique.**



## Commerces : limiter la taille des pôles commerciaux en consolidant plusieurs pôles au cœur des bassins de population

### 4 recommandations pour les instances municipales

**Limiter les superficies zonées « commercial ».**

**Éviter les grandes affectations qui mélangent industriel, affaires ou institutionnel, et commercial.**

**Limiter la taille des épiceries.**

**Aménager les secteurs commerciaux à échelle humaine pour y favoriser les déplacements actifs.**

### 3 recommandations pour les entreprises et institutions

**Limiter la superficie des locaux projetés et privilégier le multi format.**

**Favoriser les déplacements actifs par l'implantation judicieuse des bâtiments.**

**Privilégier la proximité à l'accessibilité routière.**

## Loisirs : localiser les activités de loisirs selon leur aire d'influence en renforçant les synergies avec les pôles d'emploi et de commerce à consolider

### 3 recommandations pour les instances municipales

**Adopter une politique de localisation pour les équipements publics communautaires.**

**Négocier avec les institutions et les promoteurs privés, pour l'implantation des activités ayant une grande aire d'influence. NB : un cinéma, un musée ne devraient jamais s'implanter au bord d'une autoroute.**

**Exiger le choix d'un site desservi par le réseau structurant de transport en commun lors de l'implantation de tout équipement majeur.**

### 2 recommandations pour les entreprises et institutions

**Miser sur la proximité d'un bassin de population dense.**

**Choisir un site déjà desservi par le transport en commun plutôt que de réclamer par la suite une nouvelle ligne.**



# Transport des personnes

## Financement et responsabilités des réseaux de transport

Le deux poids deux mesures qui prévaut actuellement en matière de financement des réseaux de transport constitue un frein au développement de la mobilité durable, et donc un obstacle à la transition énergétique dans le transport des personnes. Vivre en Ville a notamment détaillé cette analyse dans la publication « Deux poids, deux mesures : comment le financement des réseaux de transport stimule l'étalement urbain » (Vivre en Ville, 2013).

Les recommandations de cette section s'adressent prioritairement à l'État.

### Documentation d'intérêt

Vivre en Ville (2013). *Deux poids, deux mesures : comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain*. Collection L'Index, 32 pages.

## Réviser les règles de financement des réseaux de transport pour mettre fin au deux poids deux mesures entre transports routiers et transports collectifs.

### Recommandations

- 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.**
- Réviser les programmes de soutien et les pratiques gouvernementales.**

## Cesser l'augmentation de la capacité routière aux fins de navettage

### Recommandations

- Mettre en place un moratoire sur l'augmentation de la capacité routière.**
- Réallouer la majeure partie des sommes 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.**

## Freiner le resquillage du réseau routier supérieur

Notamment en partageant le financement du réseau supérieur avec les acteurs qui en tirent profit.

### Recommandations

- 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.**
- Mettre en place des servitudes de non-développement commercial et résidentiel aux abords du réseau routier supérieur.**
- Ouvrir un chantier de réflexion sur le partage des coûts du réseau routier supérieur avec les municipalités, les promoteurs et les navetteurs.**



## Développement d'une offre de mobilité durable

La transition énergétique en transport passe par le développement massif d'une offre de mobilité durable qui pâtit depuis des décennies d'un manque de financement aux divers paliers de gouvernement. Vivre en Ville a récemment eu l'occasion de mettre à jour ses recommandations en la matière dans le mémoire déposé au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, en collaboration avec Équiterre.

### Documentation d'intérêt

Vivre en Ville et Équiterre (2017). *Pour un Québec leader de la mobilité durable : l'urgence d'agir pour dépasser la dépendance à l'automobile*. Mémoire présenté au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dans le cadre de la consultation sur la Politique de mobilité durable, 48 pages.

## Engager l'ensemble de l'État dans le développement de la mobilité durable

### Recommandations

**Adopter une Politique québécoise de mobilité durable où l'État reconnaisse son rôle de leader.**

**Réaffirmer le rôle majeur de l'État dans le développement du transport en commun et de la mobilité durable.**

**Faire en sorte que le soutien gouvernemental à la mobilité durable ait un effet aussi décisif sur son développement que l'a été, dans les dernières décennies, le financement gouvernemental du réseau routier supérieur.**

## Assurer un financement dédié, suffisant et récurrent

### Recommandations

**Rééquilibrer les investissements prévus au plan québécois des infrastructures (PQI) afin qu'une majorité des investissements se dirigent en mobilité durable :**

- **Dès 2018, atteindre un ratio réel de 40% des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs.**
- **D'ici 2030, consacrer plus des deux tiers des investissements en transport terrestre aux transports collectifs, comme c'est déjà le cas en Ontario.**

**Bonifier le financement gouvernemental au maintien des actifs en transport collectif pour atteindre un taux de financement d'au moins 90%.**

**Mettre en place un cocktail de fonds dédiés à la mobilité durable, pour le gouvernement du Québec et pour les villes, incluant par exemple péage, droits d'immatriculation, taxe sur le stationnement, contributions du secteur privé, taxes régionales sur l'essence, bonus-malus, taxe kilométrique, etc.**



## Augmenter l'offre de transport collectif

### Recommandations

**Doubler d'ici 2030 l'offre de transport collectif au Québec.**

**Prioriser le développement de réseaux structurants de transport collectif en site propre (métro, tramway, SRB).**

**Viser, à long terme, le développement d'un réseau de transport collectif interurbain qui desserve les principales villes du Québec et toutes ses régions avec des fréquences suffisantes pour constituer une option attractive.**

## Amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules

L'amélioration de la performance énergétique des véhicules est la troisième stratégie de l'approche Réduire-Transférer-Améliorer. Vivre en Ville a notamment proposé des recommandations relatives à cette stratégie dans le rapport « Changer de direction » (Vivre en Ville et Équiterre, 2011), en collaboration avec Équiterre.

Des recommandations relatives à l'efficacité et à la substitution énergétique figurent également dans le mémoire de Vivre en Ville présenté à la Commission sur les enjeux énergétiques en 2013.

### Documentation d'intérêt

Vivre en Ville et Équiterre (2011). *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030. Changer de direction : chantier Aménagement du territoire et transport des personnes*, 124 pages.

Vivre en Ville (2013). *L'aménagement du territoire dans la transition énergétique : se donner la peine de voir l'éléphant dans la pièce, clef de la réduction de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre*. Mémoire présenté à la Commission sur les enjeux énergétiques, 28 pages.

## Reconnaître les limites des solutions technologiques

### Recommandations

**Considérer l'électrification des transports comme stratégie complémentaire à des mesures de réduction des besoins de déplacements motorisés et au développement des transports collectifs.**

**Prioriser de meilleures pratiques d'aménagement et d'urbanisme de même que le développement de l'offre en transports collectifs, électriques ou pas.**

## Électrifier prioritairement le transport en commun et les flottes de véhicules partagés

### Recommandations

**Faire en sorte que les autorités organisatrices de transport aient transformé leurs lignes à plus haut débit en réseaux électrifiés d'ici 2030.**

**Accompagner l'évolution des flottes d'autobus vers l'électrification complète ou partielle.**

**Financer l'électrification du transport collectif via des fonds dédiés, en supplément des montants prévus pour l'augmentation de l'offre de service.**

**Opter pour des flottes gouvernementales et municipales de véhicules électriques**



## Établir un cadre réglementaire sur les normes d'émissions de véhicules neufs et sur la teneur en carbone des carburants

### Recommandations

- Établir une norme québécoise sur la teneur en carbone des carburants.
- Renforcer la norme québécoise sur les émissions des véhicules neufs.
- Adopter un programme d'inspection obligatoire des véhicules.

## Agir sur le marché automobile pour diminuer l'achat de véhicules énergivores

### Recommandations

- Adopter un système de malus à l'achat de véhicules neufs énergivores.
- Se fixer l'objectif de limiter la part des camions légers (VUS, camionnettes, fourgonnettes) à 25% du parc de véhicules de promenade à l'horizon 2030.



# Bâtiment résidentiel

## Trois clés pour des bâtiments confortables et performants

La construction de bâtiments efficaces sur le plan énergétique permet d'assurer le confort de leurs occupants tout en conservant une empreinte écologique modeste. Vivre en Ville a approfondi cet aspect dans une publication récente réalisée en collaboration avec Écobâtiment, « Réussir l'habitat dense » (Vivre en Ville et Écobâtiment, 2017). Ces recommandations s'appliquent prioritairement aux concepteurs et gestionnaires de bâtiments.

### Documentation d'intérêt

Vivre en Ville et Écobâtiment (2017). *Réussir l'habitat dense : dix clés pour des habitations compactes, attrayantes et performantes*, 132 p. (coll. Outiller le Québec; 9).

### Prioriser l'architecture bioclimatique et les stratégies passives

#### Recommandations

**Grâce à la compacité du bâti, réaliser des gains énergétiques en limitant les pertes de chaleur par les murs exposés.**

**Concevoir une enveloppe étanche et isolante.**

**Miser sur la ventilation naturelle.**

**Profiter du gain solaire.**

### Sélectionner et combiner les systèmes mécaniques en vue d'optimiser les ressources

#### Recommandations

**Modéliser la demande énergétique.**

**Choisir les sources d'énergie les plus appropriées.**

**Combiner les systèmes pour des performances accrues.**

**Optimiser l'utilisation des systèmes mécaniques avec des contrôles intelligents.**

### Sélectionner les matériaux à l'aide d'une approche « cycle de vie »

#### Recommandations

**Privilégier, autant que possible, la rénovation à la démolition/reconstruction.**

**Employer les outils d'aide à la décision basés sur l'approche cycle de vie.**

**Se poser les bonnes questions afin de sélectionner le bon produit au bon endroit.**

**Prendre en considération le nettoyage et l'entretien.**

## Un cadre normatif et réglementaire favorable à l'habitat durable

#### Recommandations

**Planifier une mise à jour régulière des codes du bâtiment pour y intégrer des exigences élevées d'efficacité énergétique et de qualité du bâti.**





# Exemplarité de l'État

## Localisation des édifices publics

L'impact de la localisation des entreprises et des institutions sur le bilan carbone en transport de leurs employés et visiteurs a notamment été démontré par Vivre en Ville dans la publication récente « Le poids de l'éparpillement » (Vivre en Ville, 2017), dont sont issues les recommandations ci-après.

Voir aussi les recommandations selon le type d'activité dans la section [Aménagement du territoire \(Localisation des entreprises et des institutions\)](#).

### Documentation d'intérêt

Vivre en Ville (2017). *Le poids de l'éparpillement : comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone*. Collection L'Index, 32 pages.

## État : faire preuve d'exemplarité et exercer son leadership

### Recommandations

**Se doter d'une politique de localisation des bâtiments et des équipements publics prenant en compte les besoins énergétiques et le bilan carbone liés aux déplacements générés.**

**Intégrer systématiquement des critères de localisation bas carbone et faible consommation énergétique aux programmes de soutien gouvernementaux.**

## Cohérence de l'action gouvernementale

### Recommandation

**Assurer la cohérence de l'action gouvernementale à travers une évaluation systématique de l'impact carbone des programmes, normes et politiques, ainsi que de toutes les décisions de chacun des ministères et organismes d'État (test climat)**



# Cinq conditions pour réussir la transition énergétique

## Profiter au maximum des cobénéfices

La transition énergétique en aménagement du territoire présente l'avantage d'être porteuse de nombreuses retombées positives, pour la qualité de vie de la population, mais aussi pour l'optimisation des infrastructures, la protection de l'environnement, etc.

En plus des mesures efficaces et peu coûteuses, il apparaît judicieux de donner la priorité aux mesures de transition énergétique qui profitent à d'autres aspects du développement durable.

### Recommandation

**Mettre à profit la transition énergétique en aménagement et en urbanisme pour obtenir des cobénéfices dans d'autres domaines, sur le plan environnemental, social et économique.**

## Fixer des cibles précises et lucides

Les cibles visées pour chacun des secteurs devront être cohérentes avec les objectifs que s'est donnés le Québec en matière de transition énergétique et de lutte contre les changements climatiques, à court et à moyen terme.

À titre d'exemple, dans leur mémoire conjoint sur la Politique de mobilité durable, Vivre en Ville et Équiterre recommandent d'adopter pour l'horizon 2030 les cibles suivantes en vue d'alléger le bilan carbone en transport (et le portrait énergétique) selon une tendance cohérente avec les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre :

- Faire baisser de 20% le kilométrage total annuel parcouru en automobile
- Doubler la part modale des transports collectifs et actifs
- Améliorer de 25% l'efficacité énergétique des véhicules et électrifier 30% du parc automobile

### Recommandations

**Fixer des cibles sectorielles cohérentes avec les cibles globales.**

**Moduler les actions et les budgets réservés en fonction des cibles à atteindre.**

## Planifier dès aujourd'hui l'atteinte des cibles de demain

Transition énergétique Québec propose des cibles relativement prudentes pour la période couverte par le premier plan directeur. Les mesures mises en œuvre et soutenues doivent néanmoins viser dès à présent les cibles, plus ambitieuses, de 2030.



Travailler à l'atteinte des objectifs immédiats ne doit pas faire perdre de vue l'engagement à moyen terme, sans quoi il sera trop tard pour le réaliser. Cette mise en garde est particulièrement cruciale pour les domaines de l'aménagement du territoire et des transports, où les décisions ont des conséquences pour des décennies.

En urbanisme, **chaque année qui passe sans changement de cap n'est pas une année de retard : c'est une année de recul**, durant laquelle auront été construits des milieux encore dépendants de la voiture et dans lesquels il est illusoire de penser opérer une optimisation énergétique.

#### Recommandations

**Fixer des cibles spécifiques pour les mesures dont les résultats sur le bilan énergétique sont attendus à moyen terme.**

**Réserver un budget spécifique aux mesures dont les résultats sur le bilan énergétique sont attendus à moyen terme.**

## Mobiliser les municipalités

Si l'État doit jouer un rôle de leader pour la transition énergétique, il ne pourra la réaliser seul. La mobilisation des autres acteurs publics et privés est cruciale, que ce soit pas la sensibilisation, le développement d'outils, le soutien financier ou la réglementation.

En matière d'aménagement du territoire, les municipalités sont un acteur incontournable. Leur mobilisation dans la transition énergétique est une condition indispensable de son succès.

#### Recommandation

**Mobiliser les municipalités dans la transition énergétique, notamment par l'inclusion dans les documents de planification de l'effet des choix de développement sur le portrait énergétique et la mesure de leur écart par rapport aux cibles nationales.**

## Se donner les moyens d'agir

Le succès de la stratégie de transition énergétique dépend des moyens – techniques, financiers, organisationnels – qui seront mis à contribution. Puisqu'il s'agit non seulement d'une priorité gouvernementale mais aussi d'une responsabilité collective, notamment vis à vis des générations futures, il est indispensable que ces moyens soient suffisants et maintenus dans le temps.

Force est de constater que plusieurs des mesures présentées dans le plan directeur en consultation figurent déjà dans d'autres politiques gouvernementales, à commencer par le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. La mise en œuvre de plusieurs d'entre elles a notamment été retardée par un manque de moyens au sein des ministères et organismes porteurs.

Considérant l'urgence d'agir et les retombées positives attendues, il serait dramatique que la mise en œuvre de cette stratégie reste à la merci de la fluctuation des priorités gouvernementales.

#### Recommandation

**Garantir des moyens suffisants et récurrents à la mise en œuvre de la transition énergétique, notamment au sein des ministères et organismes gouvernementaux.**





**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org) | [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org) | [twitter.com/vivreenville](https://twitter.com/vivreenville) | [facebook.com/vivreenville](https://facebook.com/vivreenville)

■ **QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT  
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue De Salaberry, bureau 311  
Québec (Québec) G1R 2T9

■ **MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480  
Montréal (Québec) H2X 3V4

■ **GATINEAU**

MAISON AUBRY

177, Promenade du Portage, 3<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec) J8X 2K4