

# CONSULTATION SUR LE PLAN CLIMAT

## VOLET ATTÉNUATION

COMPTE RENDU

Novembre 2025



Plan  
**CLIMAT**

MRC

ROUSSILLONRS

# Sommaire exécutif

Dans le cadre de l'élaboration de son plan climat, la MRC de Roussillon, accompagnée par la firme en urbanisme L'Atelier Urbain, a organisé une consultation publique. L'activité visait à informer et à échanger avec la population autour du volet d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre (GES) du plan climat de la MRC de Roussillon.

Le rapport suivant s'organise en deux sections :

- **Mise en contexte** des informations partagées lors de l'événement, offrant un aperçu de la démarche du plan climat ainsi que des principaux constats liés aux enjeux climatiques du territoire de la MRC.
- **Analyse des résultats** issus des activités participatives, mettant en lumière les idées convergentes et divergentes exprimées par les personnes participantes.

## Objectif de la consultation

- **Présenter l'avancement du volet atténuation du plan climat**
- **Identifier et discuter des solutions possibles pour diminuer les émissions de GES**
- **Prioriser certaines solutions envisagées par la MRC**

## Déroulement



7 octobre 2025  
19 h à 21 h



Centre  
municipal de  
Saint-Constant

**30**  
personnes  
participantes

### 30 min Kiosques informatifs et participatifs

Mise en contexte de la démarche globale du plan climat, offrant aux personnes participantes l'occasion de s'informer et d'échanger avec les professionnels sur place.

### 1 h 30 Atelier collaboratif

15 min Présentation du plan climat ainsi que les résultats du 1<sup>er</sup> inventaire des émissions de GES de la MRC et les cibles fixées à l'horizon 2035.

1 h 00 Exercice en sous-groupes : amorce autour des aspirations et préoccupations en matière de climat, suivie d'échanges et de la priorisation de solutions pour réduire les émissions de GES dans les domaines du transport et de la mobilité, ainsi que du bâtiment.

15 min Retour en plénière et clôture de l'atelier.



# Sommaire exécutif

## Faits saillants des résultats



### Transport et mobilité

Le transport collectif s'impose comme le domaine d'action le plus mobilisateur et le plus prometteur pour réduire les émissions de GES. Il est perçu comme un levier essentiel pour transformer durablement les habitudes de déplacement et générer des bénéfices collectifs à long terme. On relève toutefois plusieurs défis à la mise en oeuvre de solutions structurantes de transport collectif, comme le financement et la gouvernance.

Le transport actif constitue un domaine d'action secondaire offrant des retombées intéressantes. Toutefois, la culture locale des déplacements axée sur l'automobile, la structure suburbaine actuelle du territoire et les conditions hivernales limitent la possibilité de changements significatifs dans les habitudes de mobilité.

Les solutions alternatives de transport, comme le covoiturage ou l'autopartage, sont perçues comme complémentaires aux approches plus structurantes du transport collectif et actif. Elles devront faire partie d'un ensemble cohérent de mesures complémentaires. Leur efficacité et les bénéfices collectifs générés présentent des limites.

#### Les solutions identifiées comme prioritaires

- Optimiser le service du transport en commun et améliorer ce service dans les grands centres
- Favoriser des milieux de vie complets et accessibles à pied
- Bonifier le réseau cyclable à l'échelle municipale et régionale
- Stimuler l'adoption du covoiturage et promouvoir les initiatives existantes



### Bâtiment

Il y a un large consensus pour rehausser les normes d'efficacité énergétique des nouvelles constructions et des futurs quartiers.

Parallèlement, les personnes participantes soulignent l'importance d'assurer une transition énergétique équitable, en équilibrant mesures incitatives et restrictives.

Réduire l'usage des combustibles fossiles et encourager les sources d'énergie renouvelables sont jugés pertinents dans l'éventail de solutions à mettre en oeuvre pour réduire les émissions de GES générées par les bâtiments. Ces pistes d'action doivent s'accompagner d'incitatifs et de mesures de soutien pour assurer une adoption efficace.

Les solutions de communication sont identifiées comme incontournables pour sensibiliser et mobiliser les différents acteurs engagés dans la transition énergétique. Elles permettent aussi de suivre les progrès vers les objectifs de réduction des émissions de GES.

#### Les solutions identifiées comme prioritaires

- Fixer des normes ambitieuses pour les futurs bâtiments et quartiers
- Favoriser une transition énergétique équitable
- Limiter l'utilisation des combustibles fossiles
- Créer un guide du promoteur pour des bâtiments de faible empreinte énergétique
- Promouvoir les bonnes pratiques de rénovation pour transformer les bâtiments existants
- Mettre en place un système de communication efficace sur la consommation d'énergie



**MISE EN**

**CONTEXTE**

# Démarche du plan climat

## Qu'est-ce qu'un plan climat ?

La MRC de Roussillon se dote d'un plan climat, un outil de planification pour prévenir et mieux gérer les conséquences des changements climatiques sur le territoire.

Le plan climat a pour rôle de guider l'action climatique à la fois des instances municipales et de la collectivité. Il s'arrime avec les autres outils de planification afin de favoriser une planification intégrée et cohérente.

La démarche du plan climat de la MRC est soutenue par le gouvernement du Québec, par l'entremise du programme Accélérer la transition climatique locale, qui exige que toutes les MRC du Québec adoptent un plan climat d'ici 2027.

## Les objectifs du plan climat



**Comprendre les changements climatiques et leurs impacts**



**S'adapter pour mieux faire face aux impacts inévitables des changements climatiques**



**Réduire les GES et notre empreinte sur l'environnement**



**Mobiliser et accompagner la communauté dans la transition climatique**

## L'action climatique, une responsabilité collective



**Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs**

**et Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation**

Fixe les normes et les délais pour le plan climat



**MRC de Roussillon**

Élabore le plan climat d'ici mars 2027, définit les actions prioritaires et les met en oeuvre



**Municipalités**

Réalisent les actions du plan et les intègrent à la planification locale



**Population**

Participent à la réduction des GES et aux initiatives d'adaptation

# Démarche du plan climat

## Une démarche en trois volets

### ATTÉNUATION

Réduire nos émissions de GES

*Limiter les conséquences du climat en changement*



Mobilité durable



Réduction de la consommation d'énergie fossile



Gestion de la matière organique



Bâtiments sobres en carbone et résilients



Mobilisation de la population



Forêt urbaine



Prévention des inondations



Surveillance et mesure de l'érosion côtière



Sensibilisation aux vagues de chaleur

### ADAPTATION

Réduire notre vulnérabilité aux conséquences réelles ou prévues du climat

*Vivre dans la nouvelle réalité climatique*

Source: Ouranos et MELCCFP (2024)

## Les grandes étapes de la démarche

1

Nous sommes ici!

### Volet Atténuation

- Inventaire des émissions de GES sur le territoire de la MRC
- Plan d'action

2

### Volet Adaptation

- Portrait des effets des changements climatiques sur le territoire de la MRC
- Analyse des risques climatiques
- Mesures d'adaptation

3

### Planification de la mise en œuvre et des indicateurs de suivi

### Volet Mobilisation

Différentes initiatives de mobilisation alimentent la démarche.

# Impacts locaux des changements climatiques

## Des impacts déjà observables sur le territoire de la MRC

« Saint-Isidore: des rangs fermés près de 3 jours »  
Le Soleil, Février 2025



Vents violents et tempêtes de neige  
Saint-Isidore

« Multiples pannes d'électricité sur le territoire »  
Le Soleil, Avril 2023



Tempêtes de verglas  
MRC de Roussillon

« Nouvelle carte des zones inondables :  
Saint-Constant et Sainte-Catherine  
davantage touchées »  
Le Reflet, Octobre 2024



Inondations fluviales  
Sainte-Catherine

« Règlement contre les îlots de chaleur :  
La Prairie serre la vis »  
Le Reflet, Février 2025



Vagues de chaleur  
MRC de Roussillon

« Pesticides dans la rivière Châteauguay :  
présents dans l'eau potable »  
Le Soleil de Châteauguay, Mai 2025



Santé des cours d'eau  
MRC de Roussillon

« Avec des précipitations de 138 mm le 9  
août, plusieurs résidences ont été inondées à  
Châteauguay »  
Le Reflet, Octobre 2024



Pluies abondantes  
MRC de Roussillon

## Des projections climatiques pour la MRC qui rappellent l'urgence d'agir



Nombre de jours où la  
température > 30 °C

6,5 → 23,4 (+260%)  
JOURS JOURS

1991-2020 2041-2070 \*



Précipitations accumulées

1 079 → 1 180 (+9%)  
MM MM

1991-2020 2041-2070 \*



Température hivernale  
moyenne

-6,5 → -3,0 (+117%)  
°C °C

1991-2020 2041-2070 \*

\* Scénario d'émissions élevées.

Source: Ouranos, Portrait climatique pour la MRC de Roussillon.

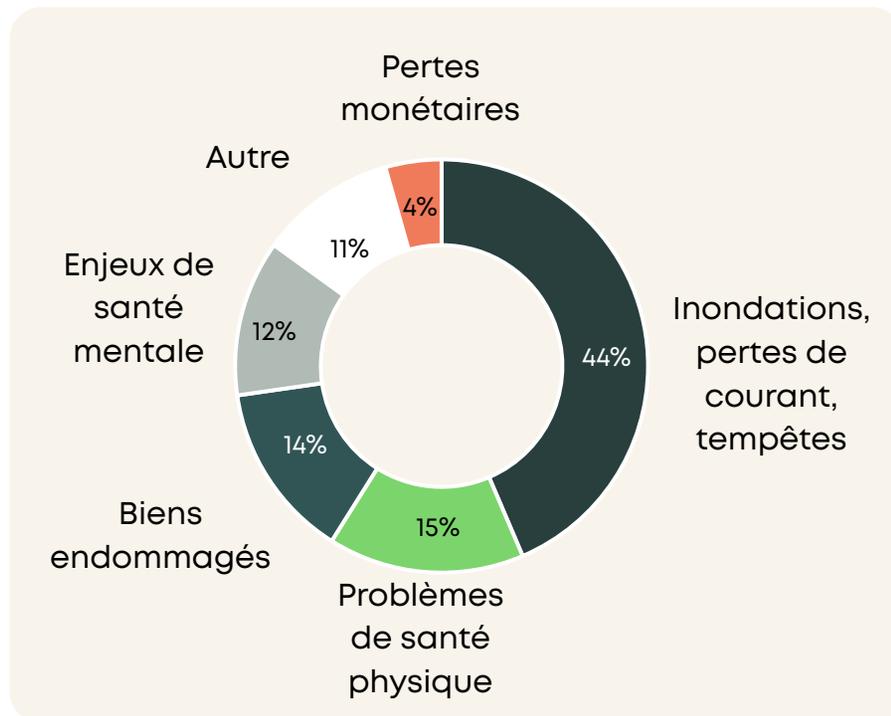
# Résultats du sondage en ligne

Plus de 275 personnes ont répondu au sondage en ligne, contribuant à alimenter la réflexion autour du plan climat

## Les effets vécus des changements climatiques

2/3

des personnes participantes affirment avoir subi les effets des changements climatiques



## Les événements climatiques les plus ressentis



Vagues de chaleur et sécheresses



Redoux hivernaux  
(gel-dégel, pluie sur neige, diminution couverture de neige et glace)



Orages et vents violents



Précipitations abondantes/fréquentes  
(liquide, solide et mixte)

## Les domaines les plus vulnérables à prioriser dans le plan climat selon les personnes participantes



- Environnement et biodiversité (milieux naturels, forêts, cours d'eau, etc.)
- Services publics et réseaux essentiels (eau potable, traitement des eaux, énergie, etc.)
- Bâtiments et infrastructures (résidentiels, municipaux, installations collectives, etc.)
- Activités économiques (entreprises, commerces, production locale)
- Transport et mobilité (routes, chemins de fer, ports, aéroports)

# Éventail de moyens pour passer à l'action

## Gestion durable des ressources



Mesures de gestion durable des eaux pluviales (noues, bassins de rétention)



Protection et restauration des milieux naturels



Corridors écologiques pour la biodiversité



Réduire, Réutiliser, Réparer, Recycler, Valoriser



Réduction du gaspillage alimentaire et valorisation organique

## Mobilité et milieux de vie



Se déplacer autrement qu'en voiture (transport collectif, marche, vélo)



Électrification des transports



Verdissement



Réduction des distances à parcourir par la mixité des usages

## Bâtiments et infrastructures



Réduire l'utilisation de l'énergie fossile des bâtiments



Mesures d'efficacité énergétique des bâtiments



Mesures de résilience des bâtiments et des infrastructures aux événements climatiques

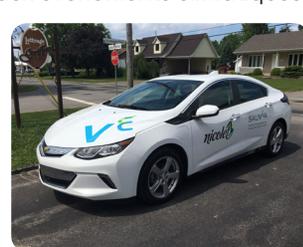
## Industries et innovations



Économie circulaire



Amélioration de l'efficacité énergétique et récupération de chaleur



Mutualisation d'équipements

## Les moyens d'action identifiés comme prioritaires lors de la consultation



Laisser une importante place à la nature et la biodiversité



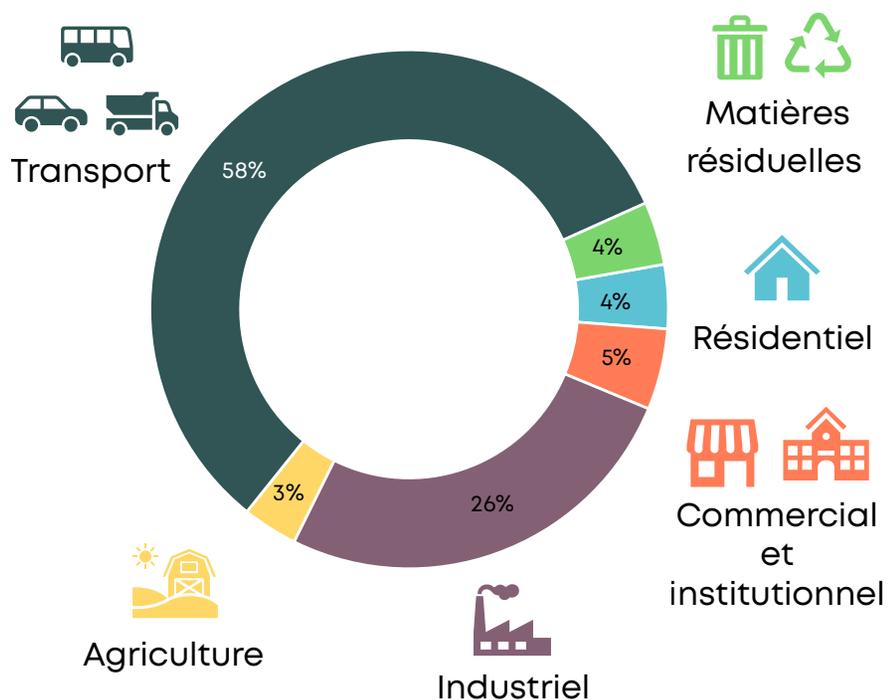
Favoriser des déplacements durables et de courte distance



Tendre vers une utilisation plus responsable et judicieuse des ressources

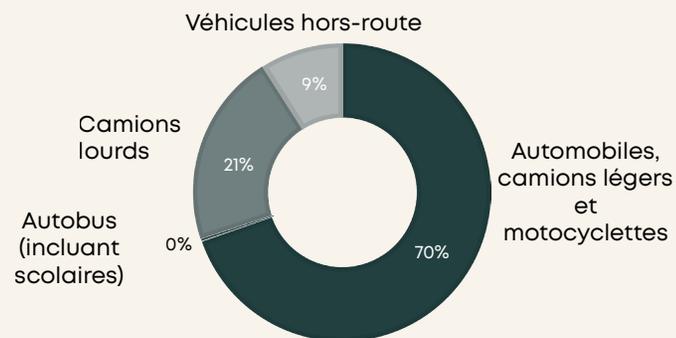
# Bilan de l'inventaire collectif en GES

Pour l'année 2023, les émissions de GES de la MRC de Roussillon s'élèvent à plus de 1 030 000 tCO<sub>2</sub>éq pour le volet collectif

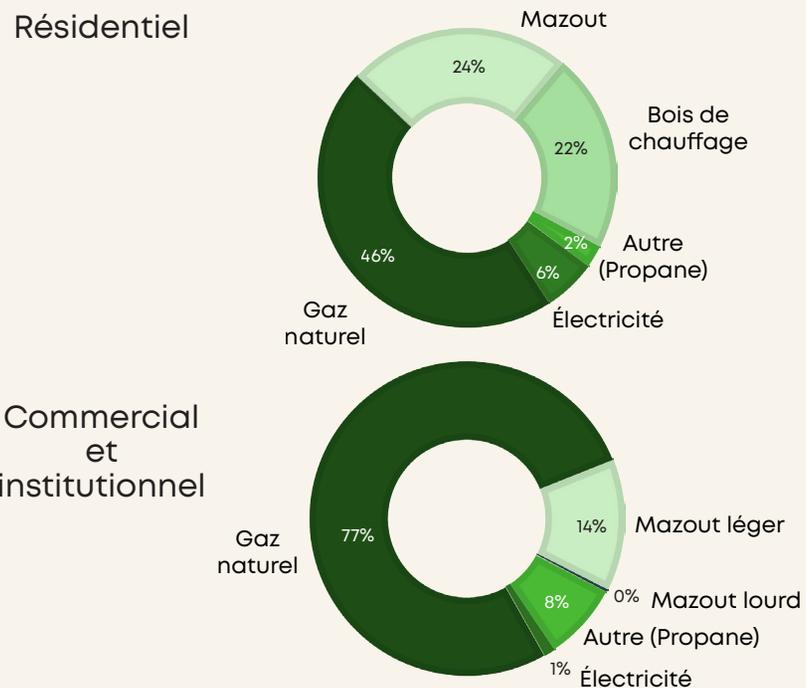


Les secteurs agricole et industriel relèvent déjà du Plan pour une économie verte 2030 et ne sont donc pas visés par les actions du plan climat. La cible de réduction des GES exclut ainsi les émissions provenant de ces secteurs.

## La source principale : Transport

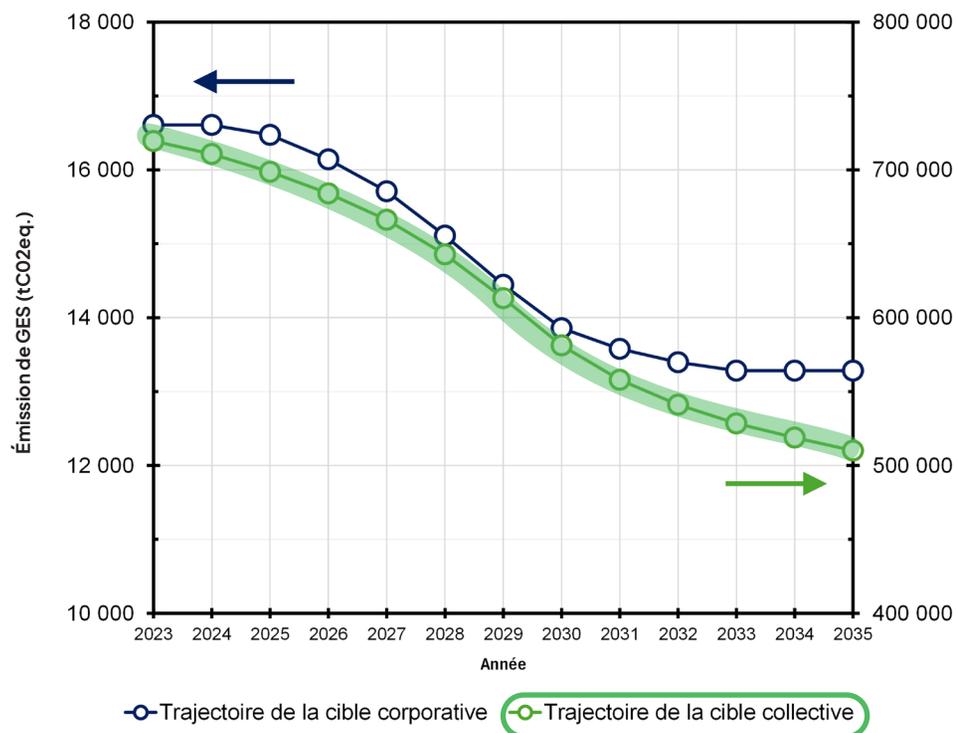


## La source secondaire : Bâtiment



# Cibles et objectifs de réduction à l'horizon 2050

## Cible de réduction de 30% d'ici 2035 par rapport à 2023 pour le volet collectif



### Les objectifs de réduction : Transport et mobilité

- **Transport actif** : Intégrer la mobilité durable dans la planification territoriale et favoriser le transport actif
- **Transport collectif** : Améliorer l'attrait du transport collectif et du covoiturage
- **Transport alternatif** : Encourager la population à repenser la mobilité

### Les objectifs de réduction : Bâtiment

- **Efficacité énergétique** : Diminuer la consommation énergétique dans les bâtiments
- **Alimentation énergétique** : Réduire la dépendance des bâtiments aux combustibles fossiles
- **Communication** : Sensibiliser la population sur la consommation énergétique

A photograph of a man in a light-colored shirt and a blue lanyard standing and speaking to a group of people seated around a table. The setting appears to be a public consultation or meeting. In the background, there are posters, one of which features a building and the text 'Prochain'. Another poster partially shows the words 'GRANDE' and 'EN VILLE'. The image has a green tint and a white banner at the bottom containing the text.

# RÉSULTATS DE LA CONSULTATION

# Déroulement de l'atelier

Réunis en sous-groupes de 6 à 8 personnes et accompagnés par une animatrice ou un animateur, les personnes participantes ont été invitées à discuter des mesures de réduction des émissions de GES proposées dans le plan d'action, à les prioriser et à proposer des mesures additionnelles.

L'objectif était d'identifier les solutions les plus porteuses, à la fois bénéfiques pour la collectivité et jugées réalistes.

Présentées sous forme de cartes à jouer, les mesures ont été classées par les personnes participantes sur une matrice de priorisation, illustrée ci-contre, organisée en fonction des bénéfices attendus et de leur faisabilité.

L'atelier s'est déroulé en deux temps, afin d'explorer les thématiques du transport et de la mobilité ainsi que du bâtiment, identifiées comme deux principales sources d'émissions de GES dans la MRC.

Les résultats présentés dans les pages suivantes sont organisés selon les grandes thématiques et les sous-thèmes, et visent à faire ressortir les points de convergence et de divergence exprimés lors des échanges. Les solutions prioritaires identifiées sont celles pour lesquelles il y a un fort consensus établissant un bon rapport entre bénéfices collectifs et faisabilité.



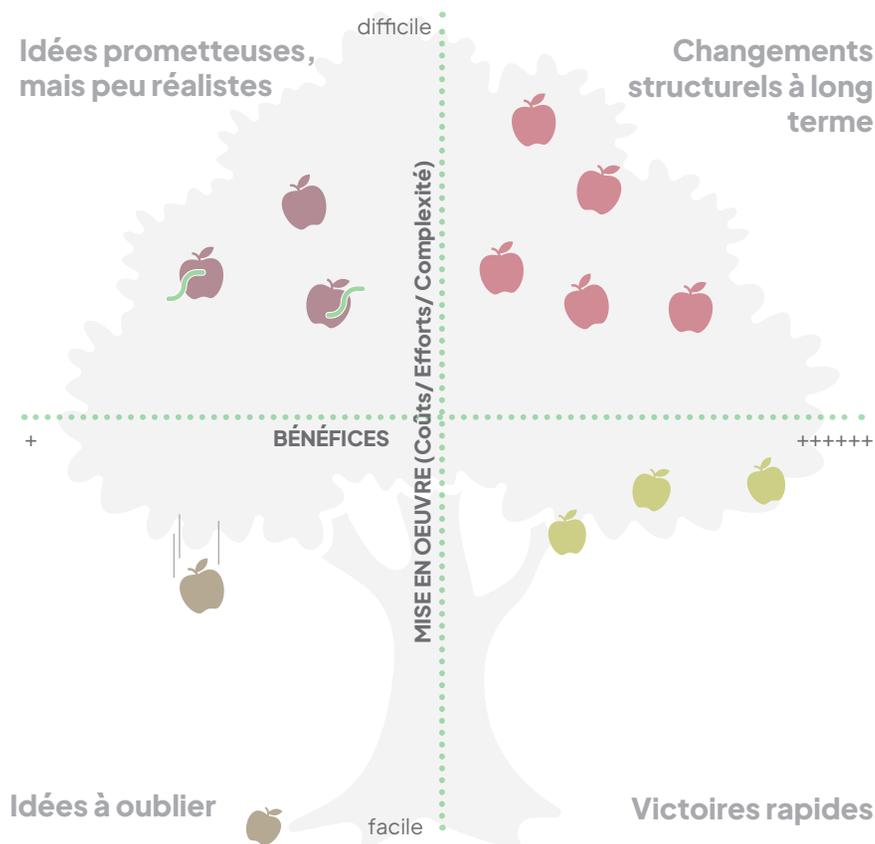
## Transport et mobilité



## Bâtiment



## Matrice de priorisation



# Transport et mobilité

## Transport collectif

### Points de convergence



SOLUTION  
PRIORITAIRE

**Optimiser le service du transport en commun et améliorer ce service dans les grands centres**

La solution phare consensuelle consiste à améliorer et optimiser le service de transport en commun, en particulier dans les grands centres. Les personnes participantes souhaitent pallier les enjeux de desserte actuels, tels que la faible fréquence des trajets et la perte de services depuis la mise en service du Réseau Express Métropolitain (REM).

Cette solution suscite un fort engouement, bien que certains soulignent des défis de financement et de gouvernance. L'intérêt d'une **tarification sociale** est également mentionnée pour assurer une équité territoriale.

→ **Développer des navettes intermunicipales et le transport à la demande**

Une autre solution consensuelle consiste à créer des **navettes intermunicipales** reliant les principaux pôles d'intérêt de la MRC. Bien accueillie, cette mesure demeure conditionnelle à un financement adéquat du transport collectif. Elle permettrait de mieux relier l'est et l'ouest du territoire.

Dans le même esprit, la mise en place d'un service de transport à la demande est envisagée, une option plus flexible et adaptée aux municipalités éloignées, comme Saint-Isidore, permettant d'ajuster les trajets et les horaires selon les besoins des utilisateurs, généralement via une application mobile ou un site web.

### En bref...

*Le transport collectif s'impose comme le domaine d'action le plus mobilisateur et le plus prometteur pour réduire les émissions de GES.*

*Il est perçu comme un levier essentiel pour transformer durablement les habitudes de déplacement et générer des bénéfices collectifs à long terme.*

### Points de divergence

→ **Des opinions partagées sur les stationnements incitatifs pour le transport collectif et le covoiturage**

La proposition de développer des stationnements incitatifs pour le transport collectif et le covoiturage évoquent des avis mitigés. Pour certaines personnes, cette solution est déjà mise en place et constitue un outil efficace pour encourager l'usage du transport collectif.

D'autres estiment que les bénéfices de cette solution demeurent limités, en raison des enjeux associés aux stationnements de surface, tels que la gestion des eaux pluviales, les îlots de chaleur et la sous-utilisation du sol près des pôles d'activité. En ce sens, il est suggéré de **privilégier les stationnements étagés**.

# Transport et mobilité

## Transport actif

### Points de convergence



#### Favoriser des milieux de vie complets et accessibles à pied

Conscientes que le développement suburbain actuel favorise peu les déplacements à pied, les personnes participantes souhaitent tendre vers des milieux de vie complets, où les destinations du quotidien sont rapprochées et accessibles à distance de marche. À cet effet, il est suggéré que les futurs développements résidentiels s'implantent prioritairement dans les secteurs déjà établis, où les conditions de marche sont favorables. La consolidation des milieux de vie existants permettrait d'introduire commerces et services à proximité des habitations, contribuant ainsi à limiter l'étalement urbain et à préserver les milieux naturels.



#### Bonifier le réseau cyclable à l'échelle municipale et régionale

Au niveau municipal, les personnes participantes soutiennent que le réseau devrait mieux relier les lieux de destination du quotidien (travail, école, commerces) et faciliter l'accès au transport collectif. Le développement d'un réseau cyclable utilitaire, complémentaire au réseau récréatif et arrimé aux corridors verts, est jugé prioritaire pour renforcer la mobilité durable. Cela passe par une vision d'ensemble à l'échelle régionale où les connexions structurantes entre municipalités sont renforcées grâce à la MRC.

#### → Faciliter l'usage du vélo au quotidien

Le développement d'infrastructures pour vélos, comme des systèmes de vélo-partage, est perçu comme une mesure intéressante, mais dont les retombées varient selon le contexte urbain. Ces actions peuvent favoriser la connexion avec les points d'accès au transport collectif, bien que leur impact soit moindre dans les milieux plus éloignés. Des initiatives de sensibilisation et des mesures établies en tenant compte des résultats de l'enquête Origine-Destination aideraient à cibler les besoins et à promouvoir l'usage du vélo.

### En bref...

Le transport actif constitue un domaine d'action secondaire offrant des retombées intéressantes. Toutefois, la culture des déplacements axée sur l'automobile, la structure suburbaine actuelle du territoire et les conditions hivernales limitent la possibilité de changements significatifs dans les habitudes de mobilité.

### Points de divergence

#### → Améliorer la sécurité et la cohabitation des déplacements à pied avec les autres modes

L'exploration d'alternatives aux trottoirs pouvant être coûteux à construire, comme les corridors de marche avec marquage au sol, est jugée intéressante et rapidement réalisable pour renforcer la sécurité et le confort des piétons. Les avis sur les bénéfices sur les émissions de GES restent toutefois mitigés, car ces aménagements ont un impact limité sans destinations accessibles à proximité.

Or, les retombées de ce type de mesure sont autres. La délimitation claire des espaces dédiés à la marche et à la circulation automobile dans les quartiers résidentiels contribuerait à renforcer la vie de quartier et à favoriser un partage harmonieux de l'espace public. Enfin, une sensibilisation accrue à la cohabitation entre usagers de la route est considérée essentielle pour garantir un environnement sécuritaire et agréable pour tous.

# Transport et mobilité

## Transport alternatif

### Points de convergence



#### Stimuler l'adoption du covoiturage et promouvant les initiatives existantes

Le covoiturage suscite une bonne adhésion et est perçu comme une solution porteuse à court terme. Les personnes participantes suggèrent de miser sur la plateforme existante Embarque Montérégie pour créer une masse critique d'utilisateurs. Il est aussi proposé d'en faire la **promotion auprès des grands employeurs**. En complément, des incitatifs au covoiturage vers et depuis les stationnements incitatifs pourraient renforcer l'adoption de cette pratique.

### Points de divergence

#### → Explorer le potentiel de l'autopartage en complément d'autres modes

Le déploiement de services d'autopartage, comme Communauto, est considéré comme une idée prometteuse, déjà présente dans certaines municipalités. Cette mesure permet de réduire la dépendance à une deuxième voiture par ménage, mais ses effets demeurent limités. Elle gagne en efficacité lorsqu'elle est combinée à d'autres solutions de mobilité, comme le transport collectif et le transport actif.

#### → Revoir les exigences réglementaires de stationnements en complément d'autres solutions

La révision des exigences réglementaires en matière de stationnement (minimums, maximums, stationnements souterrains, taxation) est vue par plusieurs comme une action prioritaire à entreprendre dès maintenant de manière à orienter les futurs projets immobiliers. Toutefois, pour réellement retirer des voitures des routes, il faut des alternatives pour se déplacer. Sans cela, la mesure risque d'entraîner des effets de débordement sur les rues voisines. L'idée de mutualiser les stationnements entre villes ou partenaires reçoit un intérêt plutôt neutre.

### En bref...

Les solutions alternatives de transport sont perçues comme complémentaires aux approches plus structurantes du transport collectif et actif.

Elles devront faire partie d'un ensemble cohérent de mesures complémentaires. Leur efficacité et les bénéfices collectifs générés présentent des limites.

#### → Envisager l'écofiscalité pour financer d'autres mesures de mobilité

Les mesures d'écofiscalité liées aux stationnements suscitent des avis partagés, notamment l'idée de taxer les stationnements de surface ou d'utiliser des radars photo pour ralentir la circulation. Ces propositions visent à financer des mesures de mobilité durable plus structurantes.

#### → Considérer les bénéfices et les limites des mesures d'électrification des transports

Les mesures de soutien aux transports électriques, par l'ajout de bornes publiques ou de stationnements réservés, est accueilli avec un intérêt mitigé. Bien que ces mesures permettent de réduire les émissions directes de GES, elles bénéficient surtout aux propriétaires de véhicules électriques, souvent plus coûteux, ce qui soulève des enjeux d'équité. De plus, la production des batteries soulèvent des préoccupations environnementales, comme la production de batteries et l'augmentation de la demande énergétique à long terme qui génèrent d'autres impacts sur le territoire.

# Bâtiment

## Efficacité énergétique

### Points de convergence



#### Fixer des normes ambitieuses pour les futurs bâtiments et quartiers

L'élévation des normes d'efficacité énergétique pour les nouvelles constructions fait consensus et est perçue comme une priorité. Les personnes participantes souhaitent des standards ambitieux afin de limiter au maximum l'empreinte énergétique du cadre bâti à venir. Il y a un appui consensuel envers le rehaussement des exigences minimales d'efficacité énergétique pour les constructions et agrandissements, de même que pour l'imposition d'exigences accrues pour limiter la consommation d'énergie liée à l'éclairage et la consommation d'eau dans les nouveaux secteurs.

Certaines propositions vont plus loin, suggérant la mise en place de boucles énergétiques entre bâtiments et un verdissement accru des constructions pour réduire les besoins en chauffage et en climatisation.



#### Favoriser une transition énergétique équitable

L'adaptation du parc immobilier existant est reconnue comme un défi majeur. Les bâtiments plus anciens, potentiellement occupés par des ménages à plus faible revenu, sont plus difficiles à moderniser sur le plan énergétique. On insiste sur la nécessité d'un équilibre entre les mesures incitatives et punitives. L'objectif est de s'assurer que la transition énergétique demeure accessible et équitable pour tous.

L'adhésion mitigée aux solutions d'écofiscalités reflète cette priorité.

### En bref...

Il y a un large consensus pour rehausser les normes d'efficacité énergétique des nouvelles constructions et des futurs quartiers.

Parallèlement, les personnes participantes soulignent l'importance d'assurer une transition énergétique équitable, en équilibrant mesures incitatives et restrictives.

### Points de divergence

#### → Trouver le juste équilibre des outils fiscaux pour encourager une performance énergétique équitable

Les opinions sont partagées concernant les mesures d'écofiscalité.

De manière générale, il y a une bonne adhésion à l'idée de taxes ciblées sur les résidences de luxe ou les équipements à forte capacité énergétique.

D'avantages de réserves émergent pour l'idée d'instaurer des taxes pollueurs-payeurs pour les résidences émettant beaucoup de GES, craignant une pression financière accrue pour certains ménages moins nantis.

D'autres idées sont évoquées, comme la création d'un registre d'intensité énergétique permettant d'ajuster les taxes selon la performance des bâtiments, et la taxation rétroactive de systèmes d'irrigation ou d'équipements susceptibles de surconsommer l'eau ou l'énergie.

# Bâtiment

## Alimentation énergétique

### Points de convergence



#### Limiter l'utilisation des combustibles fossiles

La réduction, voire l'interdiction, progressive des combustibles fossiles, notamment le mazout et le gaz naturel conventionnel, fait l'objet d'un large consensus.

L'appui est particulièrement fort envers l'idée de restreindre l'usage du mazout, à condition qu'elle s'accompagne de mesures de soutien adaptées, comme des subventions, des actions de sensibilisation et un suivi personnalisé reposant sur un registre des bâtiments.

### Points de divergence

#### → Favoriser progressivement l'adoption d'énergies alternatives

L'assouplissement de la réglementation pour encourager le recours aux énergies alternatives, comme le solaire, l'éolien ou la géothermie, reçoit un appui modéré. Pour certaines personnes, la démocratisation de panneaux solaires sur les toits ou de batteries de secours est prometteuse à long terme. Elle permettrait de mieux gérer les pointes de demande en électricité. Pour d'autres personnes, leur efficacité est davantage intéressante pour les institutions et les commerces et requiert des incitatifs et un cadre clair pour accélérer leur adoption.

#### En bref...

Réduire l'usage des combustibles fossiles et encourager les sources d'énergie renouvelables sont jugés pertinents dans l'éventail de solutions à mettre en oeuvre pour réduire les émissions de GES générés par les bâtiments.

Ces pistes d'action doivent s'accompagner d'incitatifs et de mesures de soutien pour assurer une adoption efficace.



### En bref...

Les solutions de communication sont identifiées comme incontournables pour sensibiliser et mobiliser les différents acteurs engagés dans la transition énergétique. Elles permettent aussi de suivre les progrès vers les objectifs de réduction des émissions de GES.

## Points de convergence



SOLUTION  
PRIORITAIRE

**Créer un guide du promoteur pour des bâtiments de faible empreinte énergétique**

La création d'un guide destiné aux promoteurs est jugée prioritaire pour favoriser la construction de bâtiments à faible consommation énergétique. On estime que cette mesure peut être réalisée à court terme, de manière complémentaire à la révision des normes minimales d'efficacité énergétique pour les nouvelles constructions.

Les personnes participantes suggèrent d'orienter cet outil de communication pour expliquer à la fois les bénéfices des bonnes pratiques et les impacts négatifs si elles ne sont pas appliquées. Le guide permet d'accompagner les acteurs du milieu de la construction à mieux appliquer les bonnes pratiques et même d'aller au-delà des minimums requis.



SOLUTION  
PRIORITAIRE

**Promouvoir les bonnes pratiques de rénovation pour transformer les bâtiments existants**

La rénovation du parc de bâtiments existants afin de réduire les émissions de GES liées à l'énergie constitue un défi majeur.

À l'instar du guide pour les promoteurs, des outils de sensibilisation destinés aux propriétaires visant à promouvoir les bonnes pratiques de rénovation et d'efficacité énergétique est identifié comme prioritaire à court terme. Ces outils peuvent aussi orienter vers les ressources disponibles, comme les programmes Rénoclimat.

Des synergies pourraient être développées avec les écocentres pour diffuser des conseils et des ressources pratiques.



SOLUTION  
PRIORITAIRE

**Mettre en place un système de communication efficace sur la consommation d'énergie**

Établir un système pour informer résidents et les entreprises sur leur consommation d'énergie est perçu comme porteur de bénéfices à long terme.

Ce type d'outil favorise une prise de conscience collective et contribue à la mobilisation. Certaines personnes y voient l'occasion de communiquer sur le suivi et l'avancement des objectifs et des cibles de réduction des émissions de GES.

Des exemples concrets incluent des alertes sur l'usage de l'eau en période de sécheresse ou un suivi continu pour mieux gérer les ressources.

# Plan CLIMAT

MRC

## ROUSSILLON

Rapport réalisé par



Une initiative appuyée par

Plan pour une  
économie  
verte



Québec 