

Mémoire révisé du Conseil du quartier Saint-Jean-Baptiste de
Québec

Commerce de proximité, Transport actif et Verdissement,
Enjeux incontournables de la réduction des gaz à effet de
serre provenant des transports

Commission sur les enjeux énergétiques du Québec

« De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique du Québec »

Octobre 2013

Laurie Vallières et Mireille Bonin, administratrices du C.A.

Du Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste

Table des matières

Contexte.....	p.3
Retour sur la dernière stratégie énergétique.....	p.3
Prochaine stratégie énergétique.....	p.4
L'implication des citoyens de Québec dans leur Conseil de quartier.....	p.5
• Adaptation aux changements climatiques.....	p.5
• Rues partagées, rues piétonnières et pistes cyclables.....	p.5
• Foresterie urbaine et agriculture urbaine.....	p.8
• Densité urbaine à échelle humaine et impact financier de la vie piétonnière.....	p.10
• Impact du transport ferroviaire en ville et du transbordement de minerais lourd dans le Port de Québec	p.11
• Perspective citoyenne sur les choix proposés en lien avec l'électrification des transports.....	p.12
• Conclusion.....	p.13
Réponse aux objectifs (6) cités au document de consultation	p.14-16
ADDENDUM.....	p.17
Proposition des citoyens du quartier Saint-Jean-Baptiste.....	p.18
Bibliographie.....	p.19

Mise en contexte

Les citoyens des quartiers centraux de Québec, impliqués dans leur Conseil de quartier, s'intéressent de plus en plus à participer, en amont, non seulement aux grands projets qui les touchent mais également aux consultations publiques des différents ordres de gouvernement susceptibles d'avoir un impact sur leur qualité de vie et sur la vitalité économique de leur quartier.

Les conseils de quartier de Québec existent depuis 20 ans et leur existence est enchâssée dans la *Charte de la Ville de Québec*; ceci a pour effet d'assurer leur pérennité et une expérience citoyenne d'une maturité grandissante. Leur rôle est consultatif et ils peuvent non seulement répondre aux exigences consultatives de la Ville de Québec, mais initier leurs propres consultations. Ils ont également un pouvoir d'initiative dont ils se servent de plus en plus.

Le présent mémoire est au nom des citoyens du conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste, faubourg de Québec, un quartier patrimonial qui s'apprête à fêter son 350^{ième} anniversaire.

Retour sur la dernière stratégie énergétique du Québec

Les citoyens ont vu dans la dernière stratégie énergétique un engagement du gouvernement du Québec à développer toutes les sources énergétiques possibles : l'éolien, l'uranium, le pétrole ou le gaz de schiste et ce, au profit des grandes entreprises et souvent au détriment des citoyens. Une série de confrontations avec les citoyens en a résulté et en bout de ligne peu d'impact sur la réduction des GES et peu de retombées significatives pour les gens, sauf pour ceux qui ont permis l'utilisation de leurs terres pour installer des éoliennes ou ceux qui ont eu un contrat de quelques mois pour abattre des arbres. Et a-t-on sauvé la Gaspésie avec l'éolien? A-t-on réduit son taux de chômage?

Les compagnies productrices de composants d'éoliennes se sont fait entendre et ont plaidé pour que le développement de l'éolien se poursuive afin de garder les emplois dans les usines. Combien nous coûtent chacun de ces emplois se demande-on? D'un point de vue citoyen, cela ressemble beaucoup à une exploitation artificielle d'un produit dont nous n'avons pas besoin, qui se vend à perte et augmentera nos factures d'électricité.

<http://www.lautjournal.info/default.aspx?page=3&NewsId=4783>

Le Québec voulait être un « chef de file » pour exporter ses composants d'éoliennes (Avis de la Régie de l'énergie, 1998). L'a-t-il été? Il voulait créer une bourse du carbone pour réduire ses GES. Est-ce qu'une bourse du carbone qui n'a que deux joueurs (Californie-Québec) aura un impact?

La prochaine stratégie énergétique

Il semble que le gouvernement du Québec ait fait son lit et qu'il se lance maintenant à l'assaut du transport, vrai pollueur depuis toujours selon l'avis de tous, et qu'il ait mis ses deniers dans les transports en communs et transports routiers électriques, en ayant déjà financé par exemple l'achat d'autobus électriques de Nova Bus (Presse canadienne, 2012).

Il faut bien plus que de l'électricité pour électrifier les transports si on en croit ce qu'on lit sur le web et dans les journaux. La batterie, par exemple, étant au centre de cette industrie mondiale et convoitée par beaucoup plus grands que le Québec. Sans parler de l'utilisation des terres rares qui a un impact sur l'environnement.

Selon nous, le rapport à la voiture est au cœur de la réduction des GES, de l'amélioration de la qualité de vie des gens et du développement économique de nos centres-villes, de nos banlieues et de nos régions. Pour cela il faudra travailler avec les gens pour changer des habitudes prises depuis que Ford a permis aux gens de se déplacer librement et confortablement. Il faudra qu'il soit plus avantageux pour les gens de se déplacer à pied, à vélo ou en autobus qu'en voiture; il faudra donc repenser notre urbanisme, notre design urbain, nos rues commerciales, nos espaces publics, nos lieux de travail, de loisirs et de sport, de manière à améliorer la qualité de vie des gens, la vitalité économique de tout le Québec et la protection de notre environnement.

L'implication des citoyens de Québec dans leurs conseils de quartier :

Les citoyens des quartiers centraux de Québec se considèrent comme vivant au sein d'écoquartiers dont voici quelques éléments clés : ils peuvent se rendre à pied ou à vélo au travail, leurs enfants peuvent aller à pied à l'école et ils peuvent acheter biens et services à proximité. Il y a aussi une grande mixité sociale et ceux-ci sont conscients de l'efficacité énergétique pour en être partie, non seulement par le choix de leur lieu d'habitation mais par leurs actions au quotidien. Voici quelques dossiers sur lesquels les conseils de quartier collaborent ou qui sont inscrits à leur plan de travail :

Adaptation aux changements climatiques :

Les citoyens de plusieurs conseils de quartier participent à la recherche entreprise par la faculté d'architecture de l'Université Laval sur l'adaptation aux changements climatiques, avec un regard particulier sur l'adaptation des centre-ville aux effets des changements climatiques.

Ainsi le design urbain, la réduction des îlots de chaleur, la composition des rues et des trottoirs pour favoriser l'écoulement des eaux de pluie, la captation du dioxyde de carbone par le verdissement et beaucoup d'autres actions auraient le pouvoir d'influencer non seulement la réduction des GES mais d'améliorer la qualité de vie des citoyens de manière à rendre les centre-ville attractifs pour les gens, les commerçants et pour les visiteurs.

Rues partagées, rues piétonnières et pistes cyclables

Repenser l'urbanisme et la structure de nos rues pour marcher en toute sécurité, où le piéton a priorité, a le pouvoir de changer la mentalité des gens de tout un quartier. Le tout-à-la-voiture n'aura plus de sens s'il est plus plaisant, plus efficace et meilleur marché de se rendre là où on veut par le transport actif.

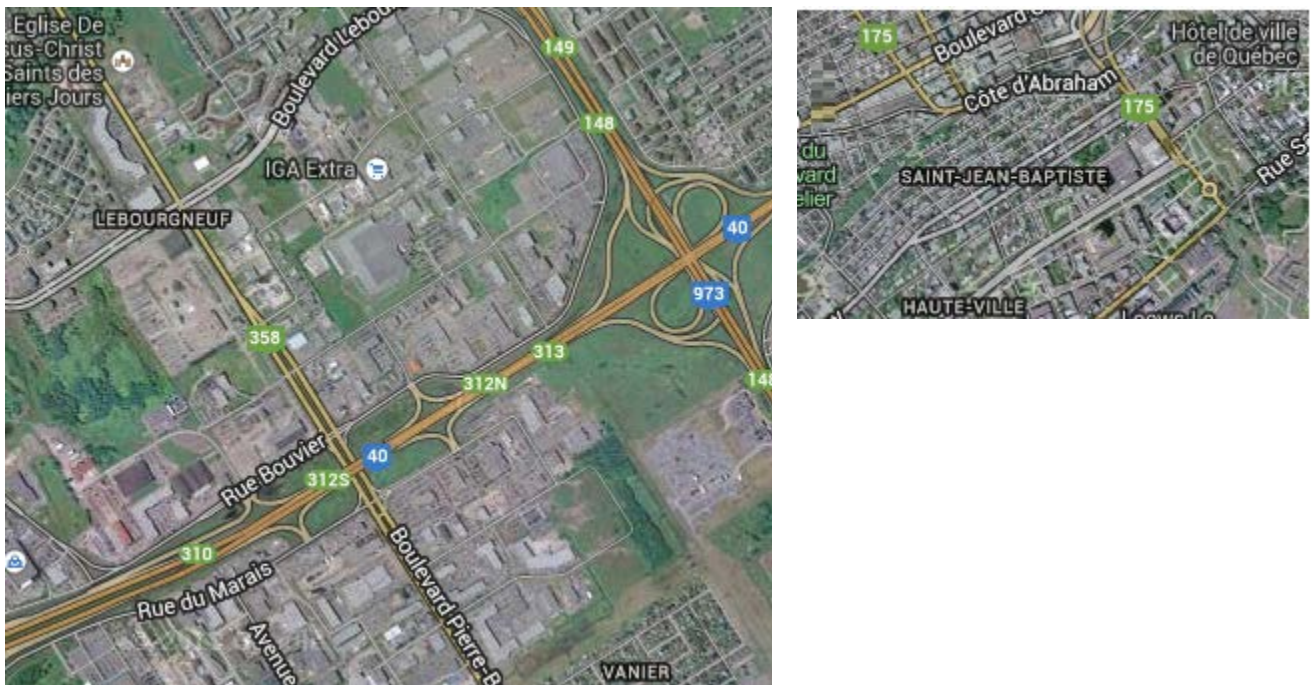
Repenser une rue c'est aussi en profiter pour la verdir, vivre en façade de sa maison, créer une appartenance avec les gens du voisinage et contrer la solitude et l'isolement. C'est aussi de faciliter le commerce car des gens à pied sont plus susceptibles de voir les commerces et de s'y arrêter.

Dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, nous avons notre première rue partagée, la rue Sainte-Claire. Bien que plusieurs compromis y aient été faits, elle demeure un exemple à suivre et plusieurs autres quartiers s'y intéressent.

Ce type de rue est également une prémisse selon nous pour repenser les banlieues. La chaire de recherche du GIRBa de l'Université Laval a beaucoup d'enseignements à nous donner à cet égard. Pour éviter aux gens des banlieues d'avoir constamment à se déplacer et à se rendre en ville pour tout, avoir à posséder plusieurs voitures par famille, la banlieue doit pouvoir offrir une qualité de vie comparable à celle d'un écoquartier.

On est loin du but lorsqu'on regarde des secteurs comme celui de Lebourgneuf. Il n'y a aucun souci d'aménagement de proximité. Les magasins, bien que regroupés dans une zone, ont une superficie si grande, avec tant de stationnements, qu'il est impensable de magasiner à pied. Quel non-sens que de prendre sa voiture pour aller à la boutique d'en face, mais c'est une réalité! Sans parler du peu d'attrait esthétique qu'il exerce pour la région. La comparaison ci-dessous entre le secteur commercial Lebourgneuf et le quartier Saint-Jean-Baptiste à la même échelle est éloquent.

Figure 1: Quartier Lebourgneuf et Saint-Jean-Baptiste, 2013



Source: maps.google.ca

En favorisant le commerce de proximité, en créant des milieux de vie où il fait bon vivre et se divertir près de chez soi, là où les jeunes peuvent se rendre à pied ou à vélo dans de petits cafés et bistros. Bref, créer une vie à l'européenne comme on le disait avant de parler

d'environnement est selon nous la manière de faire pour améliorer la qualité de vie tout en réduisant sans souffrance et sacrifices les GES.

Ceci est aussi vrai de la vie en région où la *Fondation Rues Principales* a compris que le développement économique d'une région passait par la valorisation de ses rues principales et la force de ses habitants, en offrant des commerces, des biens et services locaux qui deviennent source de développement local et d'intérêt touristique. Ce sont les parents et amis qui aiment nous rendre visite parce que notre région est intéressante et qu'il y a une vie économique et des expériences authentiques à vivre.

Foresterie urbaine et agriculture urbaine

Les conseils de quartier travaillent également à amener la foresterie et l'agriculture urbaines dans la vie quotidienne de leurs citoyens. Il s'agit à la fois d'investir dans la santé et la qualité de vie des citoyens et de porter un regard nouveau sur le mode de vie des gens en ville et en banlieue. Les citoyens, très préoccupés par la globalisation des produits alimentaires, se sont mis à chercher et à trouver des alternatives à leur mesure.

Les citoyens sont toujours les premiers à concevoir des changements utiles dans leur milieu. Parce qu'il y avait plus de soleil en façade de leur maison qu'à l'arrière, un couple de Drummondville (Daoust-Boisvert, 2013) a décidé de faire pousser son potager en façade. Il a fait consensus. Ceci a retenu l'attention de tous, y inclus des médias, des universitaires et de l'Assemblée nationale qui a fait appel aux Urbainsculteurs de Québec pour planter son potager en façade de l'Assemblée nationale.

Cette année, en 2013, l'Université Laval a ouvert un cours d'été à une première cohorte grand public sur l'agriculture urbaine; un membre du conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste y participait.

L'achat local pour une indépendance alimentaire sous-tend ces idées et permet de voir des possibilités en ville qui nous échappaient jusqu'à maintenant. Depuis plusieurs années, le gouvernement du Québec s'est délesté de la charge de la gestion de la forêt et de l'agriculture urbaines. On compte malheureusement peu de chaires de recherche, peu de programmes d'étude et peu de stratégies nationales sur ce sujet même si un fort pourcentage de population

vit en zone urbaine. C'est sur ces lacunes, entre autres, qu'Arbre Canada s'est basé pour rédiger la stratégie canadienne sur la forêt urbaine 2013-2018 qui vise à « mobiliser un vaste réseau de particuliers et d'organismes canadiens intéressés à la foresterie urbaine pour favoriser la prise de mesures afin de traiter [les problèmes urgents]. »

Il est aussi question de changer le rapport que nous entretenons avec la nature. Si nous ne pouvons pas tous vivre au milieu de la nature, nous pouvons inviter la nature en ville.

Densité urbaine à échelle humaine et impact financier de la vie piétonnière

Depuis l'époque industrielle et la démocratisation de l'automobile, les citoyens ont commencé l'exode des villes jugées trop sales, peu saines, pour aller s'établir plus près de la nature.

Toutefois, cette manière de penser coûte cher à la société et à l'environnement. Qu'en est-il des coûts liés aux équipements, aux services publics et aux infrastructures qui doivent sans cesse s'étendre eux aussi pour répondre à la demande? On n'a qu'à penser aussi aux terres agricoles et forestières gaspillées dans l'étalement urbain, en plus des déplacements en voitures de plus en plus longs. Tout ceci a un coût que l'on néglige trop souvent lorsqu'on parle d'efficacité ou de rentabilité économique et énergétique. Pour illustrer ces propos, voici un tableau tiré du livre « Électrification des transports au Québec : du mythe à la réalité » de Pierre Delorme (2011) démontrant que plus la densité d'habitants est faible, plus les déplacements coûtent cher à la communauté.

TABLEAU 1.1.
RAPPORT ENTRE DENSITÉ, PART DE MARCHÉ DES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE
ET COÛTS DES DÉPLACEMENTS

Zones urbaines	Densité (hab/ha)	Part de déplacements à pied, à vélo et en transports publics	Coût des déplacements (% du PIB)
États-Unis, Canada, Océanie	18	15 %	12,7 %
Europe	55	52 %	8,3 %
Japon, Hong-Kong, Singapour	134	62 %	5,4 %

Source : Millennium Cities Database, UITP, 2001.

Avant de se lancer trop rapidement dans l'électrification des transports, il faut d'abord penser à réduire ceux-ci le plus possible. Autrement, c'est du gaspillage d'énergie verte passée dans la congestion entre les banlieues et les villes. En freinant d'abord l'étalement urbain, on économise temps et argent dans la diminution des GES.

Suite à cela, en faisant une petite règle de 3, on pourrait penser que plus on construit en hauteur sur un terrain en ville, plus on améliore son rendement au pied² et moins on produit de GES. Pour les citoyens il en est tout autre : c'est exactement sur cette prémisse que s'est produit l'étalement urbain, fuir l'atmosphère lourd et étouffant des villes.

Il semble que les gens qui s'intéressent à cette question de densité en arrivent à un consensus : la densité doit être **humaine**. Dans cette perspective, le gabarit vivable est souvent de 4 étages, même à Amsterdam, la ville la plus dense d'Europe. Le quartier Saint-Jean Baptiste a eu l'occasion d'en apprendre d'avantage sur le sujet à l'occasion de la Conférence-midi de Marika Drolet-Ferguson, récipiendaire de la Bourse Innovation 2012¹.

C'est certainement l'opinion que nous avons entendue aussi en plusieurs versions cette année. Premièrement, du président du *Council for Canadian Urbanism*, à l'Université Laval en mai 2013, qui incidemment nous disait et je cite : « No cities work better when you put more roads. Not one. », de l'organisme *Vivre en ville* lors de leur assemblée annuelle; des architectes de GEHL au Capitot, en avril dernier, dans le cadre de la semaine du piéton².

Il en a été de même du maire de Strasbourg, Roland Ries. Invité par Vivre en Ville dans le cadre de la Semaine des transports collectifs et actifs en septembre 2012, il fit une élocution s'intitulant : « Développer le transport public pour refaire la ville : retour sur 25 années de politique de mobilité durable à Strasbourg ». Selon Vivre en Ville, cette conférence, des plus inspirantes, a permis de faire connaître une ville ayant su intégrer transport collectif et transport actif.

Bien connue pour son tramway, un des pionniers du nouveau modèle dont rêvent bien des villes, la ville de Strasbourg a aussi fait une large place aux vélos et élaboré un audacieux plan piéton. Le résultat est marquant dans un paysage urbain qui n'est plus dominé par la voiture.

M. Ries a démontré l'impact presque immédiat au plan économique de transformer une rue commerciale en rue piétonne, écrasant au passage l'adage : « No car, no business ». En plus d'emmener du commerce, la rue piétonne rend la vie tellement plus agréable et sécuritaire pour tout le monde.

¹ <http://www.arc.ulaval.ca/archives/conference-midi-de-marika-drolet-ferguson-recipiendaire-de-la-bourse-innovation-2012.html>

² <http://www.ecologieurbaine.net/conferencepubliqueGehl2013>

Ainsi, le véritable enjeu en lien avec la production de gaz à effet de serre est d'abord celui du mode de vie des gens. Il est important de définir des politiques gouvernementales visant à freiner le développement des banlieues, tout en densifiant celles-ci de manière durable, dans le respect des citoyens qui y vivent. Cela aura pour effet une diminution considérable du transport automobile individuel, en favorisant le transport actif et le commerce de proximité.

Le quartier Saint-Jean-Baptiste est déjà un quartier très dense, il serait même le plus dense au Canada. Le rôle du conseil de quartier est d'améliorer la vie de nos concitoyens en favorisant les initiatives locales dans une vision durable de développement.

Impact du transport ferroviaire en ville et du transbordement de minerais lourds dans le Port de Québec

Nous savons maintenant que les villes du Québec sont fragilisées par le transport ferroviaire depuis la catastrophe à Lac Mégantic. Les citoyens riverains de ces voies ferrées sont très inquiets. La question du transport par train les intéresse tout particulièrement.

De plus, à Québec, les citoyens des quartiers centraux sont doublement vulnérables avec de grandes problématiques de pollution dues à l'entreposage et au transbordement des minerais lourds laissés en vrac et à l'air libre dans le Port de Québec.

Au-delà de la vigie exercée par les citoyens et les élus³, au-delà des promesses des élus, il sera important de financer la mise en œuvre des règles qui existent déjà afin de s'assurer que les lois et règlements soient appliqués. Il faudra aussi édicter des normes sévères pour réduire la pollution émanant des métaux lourds. La santé et la sécurité des citoyens doit être au centre de l'action de tous nos gouvernements et services publics, au-delà de leurs batailles de juridiction, car ceci est leur mandat fondamental.

Les citoyens ont besoin de connaître la nature des risques qui les entoure en vue de s'y préparer. Ils ont également besoin de mesures pour minimiser l'impact de la pollution qui les assaille et à cet égard, le verdissement de leur milieu devient un outil important.

Perspective citoyenne sur les choix proposés en lien avec l'électrification des transports

³ <http://www.vigilanceportdequebec.com/>

Réduire les GES en modifiant le moteur des autobus est louable, mais il ne s'agit pas d'une mesure durable et n'influencera certainement pas le mode de transport de la collectivité. Les villes grossissent toujours et il faut modifier l'exercice du transport de toute une province, voire de tout un pays pour contrer la pollution et réduire les GES. Si on fait plus de routes et d'autoroutes à chaque année pour accommoder les gens, combien de moteurs électriques cela prendra-t-il pour réduire les GES? Et combien de GES produira le « business » du moteur électrique, des batteries et de la construction de routes? **On fait fausse route en mettant le gros de nos deniers derrière une industrie, comme ici derrière celle de l'autobus électrique. Qui deviendra vraiment « chef de file » dans l'électrification du transport? Le Québec ou l'Asie?**

Conclusion

Il importe peu pour les citoyens que EDF-EN (Montpetit, 2013) et Enbridge (EDF, 2013) soient des chefs de file de l'éolien grâce au Québec, si cela gonfle leurs factures d'électricité.

Le développement d'une nouvelle industrie n'a d'impact que si elle répond à un besoin et si on peut en mesurer les bienfaits pour les citoyens.

Les gens ne reviennent pas en arrière et prendre l'autobus n'est pas une panacée. **On s'en accommode s'il est plus pratique et meilleur marché de prendre un transport en commun que de prendre sa voiture.** Repenser le design de nos municipalités pour favoriser le commerce de proximité, le verdissement et le transport actif serait selon nous un axe d'intervention qui pourrait permettre aux gens de faire le choix de résider près de leur travail ou de leurs activités principales et ainsi par leur apport passif, un peu comme le chauffage passif, protéger l'environnement de manière stratégique, sans perte d'autonomie et sans coûts supplémentaires.

Il importera également peu aux citoyens que le Québec veuille encore une fois devenir « un des chefs de file de la prochaine révolution énergétique à l'échelle mondiale » (p.55 du document de consultation)

La véritable révolution sera de placer le citoyen au cœur du développement de son milieu et de son mode de vie.

Réponse aux objectifs cités au document de consultation

1 : Réduire les gaz à effet de serre :

À ce jour, cet objectif lancé depuis plusieurs années dans les grandes conférences internationales, n'a pas eu les effets escomptés. Nous recommandons donc de recentrer cet objectif en mettant le focus sur l'apport des citoyens des villes et des villages du Québec plutôt que sur l'apport des grosses industries. Transférons à l'échelle nationale ce que certaines villes ont déjà fait. Par exemple, le Plan vert de la ville de Bouctouche qui incluait la promotion d'initiatives populaires et qui a fait partenariat avec ses citoyens dans chacune des actions dirigées pour la diminution des gaz à effet de serre. Ou encore le « Climate action plan » de Portland en 2009 qui fait des activités des administrations locales et de l'engagement des citoyens 2 des 8 domaines d'actions prioritaires dans le cadre de l'objectif de réduction de 40% des GES (Marchand, 2012).

2. Utiliser les surplus d'électricité pour accentuer l'électrification des transports et développer l'industrie.

Il y a bien plus qu'un besoin d'électricité pour électrifier les transports. Cette industrie mondiale est menée par les Asiatiques et est très fortement reliée aux batteries. Une stratégie énergétique ne peut compter sur plus de camions, plus d'autobus et plus de voitures, fussent-elles être électriques, pour améliorer notre qualité de vie, notre vitalité économique et réduire nos GES. Qu'est-ce que nous a coûté l'éolien pour introduire cette nouvelle ressource dans notre réseau de transport électrique? Que nous ont coûté chacun des emplois créés?

3. Favoriser l'efficacité énergétique dans tous les secteurs et pour toutes les sources d'énergie pour le développement des régions.

Excellent objectif que celui de l'efficacité énergétique. Les citoyens croient qu'il est temps de cesser le gaspillage de l'énergie. Centrer cet objectif sur les transports est excellent, si on réduit aussi le besoin de transport. Pour ce faire, il faudra inventer un nouveau mode de vie en région et dans chacun de nos quartiers, en passant notamment par l'aménagement du territoire. Par exemple, l'Oregon, en 1991, avait déjà adopté la « transportation planning rule » pour limiter les

problèmes de pollution et de circulation qui nuisent à l'efficacité des transports et aux conditions de vie des citoyens. Cette directive change de manière stratégique les formes urbaines et les modes de déplacement pour mieux répondre aux demandes du 21^e siècle, soit de favoriser le transport en commun et actif (Marchand, 2012)

4. Miser sur la production d'énergies renouvelables (Hydroélectricité et éolien) et développer les énergies renouvelables émergentes (Hydrolienne, solaire passif, géothermique, etc.) en favorisant le développement et l'innovation.

Le Québec peut compter sur la meilleure ressource renouvelable et fiable au niveau de l'électricité qui est l'hydroélectricité. Nous n'avons pas besoin **de nous cacher derrière l'éolien** pour se faire accepter par les GRANDS joueurs géopolitiques en vue de leur vendre nos surplus d'électricité à perte. Tous nos voisins visent l'indépendance énergétique, faisons de même. Au lieu de développer pour vendre aux autres, pourquoi ne pas recentrer nos politiques pour répondre à nos besoins et servir le mieux possible le citoyen. Ceci aurait pour effet de lui donner une marge de manœuvre pour développer d'autres secteurs qui pourraient avoir aussi un impact sur notre vitalité économique. À cet égard, la géothermie en région est bien intéressante, mais encore peu abordable pour les citoyens et inapplicable en ville.

Le mandat initial d'Hydro Québec était de répondre aux besoins des citoyens et de rendre l'électricité abordable pour tous. Ce fut le plus grand élan que nous ayons eu au niveau économique dans les années 60. Ce mandat a été transgressé et a fait d'Hydro Québec le pourvoyeur du gouvernement du Québec; ceci est un détournement de son mandat initial et a pour effet de nous appauvrir.

5. Explorer et exploiter de façon responsable les réserves d'hydrocarbures du territoire et valoriser cette ressource afin d'enrichir tous les Québécois.

Viser l'indépendance énergétique est très louable. Considérant que la voiture est là pour rester, il sera intéressant d'évaluer la relation coûts/bénéfices d'exploiter nous-mêmes notre pétrole. Il faudra s'assurer cependant que nos ressources ne servent pas à enrichir les autres comme ce fut le cas pour l'éolien. Le modèle de développement sera crucial et cette fois-ci il faudra inclure le citoyen en amont de ce développement et centrer ce dernier sur nos besoins.

6. Assurer à long terme la sécurité et la diversité des approvisionnements énergétiques du Québec

Notre électricité est assurée avec l'hydroélectricité. Concentrons nos efforts sur d'autres ressources que l'électricité en fonction de nos autres besoins.

Laissons Hydro se charger de nos besoins en électricité, regardons à développer d'autres créneaux énergétiques si après des études stratégiques, cela en vaut la peine.

Cela prend bien plus que du pétrole et de l'électricité pour développer l'industrie du transport. Est-il utile de se lancer dans l'hydrocarbure? Démontrez- le nous et impliquez nous, citoyens.

ADDENDUM

L'organisme *Vivre en ville* tenait le 18 septembre 2013 un colloque sur l'intermodalité <http://vivreenville.org/actualites/2013/colloque-intermodalite-et-autopartage>

L'intermodalité c'est le grand puzzle d'intégrer le cocktail des différents moyens de transports, dont la marche à pied, le vélo, l'autobus, le tram, le train, l'auto-partagée etc., de manière à rejoindre tout le monde d'une agglomération à partir du centre-ville jusqu'aux banlieues, aux deuxième et troisièmes couronnes et plus encore à certains endroits.

L'idée c'est d'enlever des voitures de la route et avoir des alternatives pour faciliter le transport de manière à ce que tout le monde y trouve son compte au meilleur prix possible et le plus efficacement possible. Bref, qu'il soit plus facile, meilleur marché et plus rapide de prendre autre chose que sa voiture pour aller travailler.

L'indicateur selon nous c'est ce qu'on peut faire à pied de chez soi pour se rendre au boulot ou prendre un mode alternatif à la voiture.

Les Européens qui font dans l'auto-partage (du genre Communauto) et qui étaient conférenciers à ce colloque, ont calculé que 80% des gens restent à moins de cinq minutes à pied du parking où sont les voitures de l'auto-partage. On a aussi mentionné que dans les villes, souvent plus de 50% des gens n'ont pas de voiture.

C'est incidemment le cas du quartier Saint-Jean-Baptiste, selon une étude faite précédemment par Vivre en Ville, alors que 54% des gens n'ont pas de voitures.

Le plus beau de tout cela c'est que c'est un casse-tête du terrible d'intégrer tous ces moyens de transport, de coordonner les horaires, les espaces, en ayant à traiter souvent avec plusieurs municipalités, plusieurs juridictions différentes et tout. Bref, à la période de question lors de ce colloque, on a demandé au conférencier de Washington combien de jobs BIEN PAYÉES ça prenait pour régler ces gros défis, il a répondu que c'était des milliers de jobs bien payées car ça prend des ingénieurs, des mathématiciens et toute une panoplie d'universitaires, syndiqués en plus, pour jongler avec ce grand méli-mélo de l'intermodalité.

Bref, il y a tout intérêt à démocratiser le transport en regardant à satisfaire le besoin d'ici. L'intermodalité est l'exemple par excellence.

C'est par la démocratisation des transports qu'on répondra aux problématiques du transport, en mettant l'accent sur les besoins des gens d'ici.

Proposition des citoyens du quartier St-Jean-Baptiste

Il est proposé par les citoyens de considérer le COMMERCE DE PROXIMITÉ, LE TRANSPORT ACTIF ET LE VERDISSEMENT comme enjeux incontournables DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU QUÉBEC ET DE LA RÉDUCTION DES GES. Il faudra donc :

- *Démocratiser l'effort de réduction des GES ;*
- *Miser sur l'apport des citoyens des villes, des banlieues et des villages du Québec avec un focus sur le commerce de proximité, le transport actif et le rapport avec la nature;*
- ***Relier tous les citoyens du Québec par un cocktail de transports alternatifs de manière à ce que tout citoyen n'ait qu'à faire quelques minutes à pied pour se rendre à son activité principale ou à un mode de transport alternatif à la voiture***
- *Financer des projets pilotes menés par les organismes locaux et de quartier, en collaboration avec les universités, le gouvernement du Québec et les municipalités, portant entre autre sur l'urbanisme, le design urbain, le transport actif, l'adaptation aux changements climatiques, l'agriculture urbaine, la foresterie urbaine;*
- *Repenser le transport pour non seulement réduire les gaz à effet de serre, mais aussi favoriser la qualité de vie des citoyens et la vitalité financière des quartiers et des régions.*

BIBLIOGRAPHIE

« Avis de la régie de l'énergie au ministre d'état des ressources naturelles concernant la place de l'énergie éolienne dans le portefeuille énergétique du Québec » (1998), Montréal, article en ligne: http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/4_avis/a-98-02.pdf

Presse canadienne (2012), « 73 millions \$ pour développer un autobus électrique », Le Devoir. Article en ligne : <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/344478/quebec-lance-un-projet-de-73-millions-pour-developper-un-autobus-electrique>

LAFRENIÈRE Martin (2013), « Contrat de 312 millions de dollars pour Nova Bus », Le Nouvelliste. Article en ligne : <http://www.lapresse.ca/le-nouveliste/economie/201302/13/01-4621139-contrat-de-312-millions-de-dollars-pour-nova-bus.php>

Lemonde.fr (2010), « Le constructeur chinois Geely s'offre Volvo », Le monde.fr. Article en ligne : http://www.lemonde.fr/economie/article/2010/03/28/le-constructeur-chinois-geely-s-offre-volvo_1325460_3234.html

MONTPETIT, Hélène (2013), « EDF EN Canada et Enbridge inaugurent le projet éolien Massif du Sud », Association québécoise de la production d'énergie renouvelable. Article en ligne : <http://www.aqper.com/index.php/voir-tous-les-articles-eolien/1734-edf-en-canada-et-enbridge-inaugurent-le-projet-eolien-massif-du-sud>

EDF – Énergie nouvelle (2013), « EDF EN Canada Inc. et Enbridge partenaires dans le parc éolien de Saint-Robert-Bellarmin de 80 MW au Québec ». Article en ligne : <http://www.edf-en.ca/press-display/post/58/EDF-EN-Canada-Inc-et-Enbridge-partenaires-dans-le->

Arbre Canada (2012), « Stratégie canadienne sur la forêt urbaine 2013-2018 ». Article en ligne : http://treecanada.ca/files/4113/6793/9690/CUFS_2013-2018_FR.pdf

MARCHAND Catherine (2012), « Ville de demain », rapport de recherche réalisé pour le compte du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. Article en ligne : http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/etudes_donnees_statistiques/ville_de_demain.pdf

DAOUST-BOISVERT Amélie (2013), « à Drummondville, les tomates sont libres », Le devoir. Article en ligne : <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/383357/a-drummondville-les-tomates-sont-libres>

DELORME Pierre (2011), « Électrification des transports au Québec : du mythe à la réalité... », Presse de l'université du Québec, 176 p.

Robert Toderland président Toderlan Urban Works et Council for Canadian Urbanism

<http://www.urbanworksarchitecture.com/>

<http://www.canadianurbanism.ca/>