



Pour un Pontiac vert et prospère

Document de discussion sur la transition du Pontiac vers un avenir post-carbone

Sophie Chatel, Députée de Pontiac, et son équipe

Contenu

Un Pontiac vert et prospère.....	2
I. Introduction	2
1. Définir le défi.....	3
2. Comment notre économie sera-t-elle transformée ?	6
3. Principaux risques, incertitudes et questions	8
4. « Nous ne sommes plus au Kansas ! »	9
II. Une mise en œuvre du plan climatique dans Pontiac	11
1. Une coalition régionale autour du plan climatique du Canada	11
2. Pourquoi au niveau d'une circonscription fédérale ?.....	11
3. Le défi de la mise en œuvre régionale	12
4. Transition Verte pour le Pontiac : La prospérité, pas la pauvreté !.....	14
III . Feuille de route pour un cadre stratégique	14
1. Mobiliser les dirigeants locaux	15
2. Former des groupes consultatifs stratégiques	16
3. Préparer un cadre régional global	16
IV. Calendrier	20
V. Conclusion : Un cadre pour un Pontiac vert et prospère.....	20
Annexe	21
Pour en savoir plus.....	24

Un Pontiac vert et prospère

I. Introduction

Les inondations extrêmes en Colombie-Britannique ce mois de novembre surviennent quelques mois seulement après que les incendies de forêt dans la province ont rasé le village de Lytton. L'enfer de Lytton avait déjà exposé comment les changements climatiques peuvent réduire nos communautés en cendres. Bien que les Canadiens reconnaissent que les changements climatiques constituent une menace, peu de collectivités sont préparées à la transition vers un avenir à faible émission de carbone. Ce document de discussion préconise donc l'élaboration d'une stratégie intégrée pour la circonscription fédérale de Pontiac. Si le Canada veut atteindre son objectif de zéro net en 2050, la stratégie climatique canadienne doit inclure une stratégie pour que les collectivités locales s'engagent vers une prospérité durable.

Certains pourraient s'interroger sur la rédaction d'un document de discussion axé sur une circonscription fédérale. Une circonscription n'est pas une juridiction ; elle n'a pas de pouvoirs officiels, de fonds à déboursier ou de responsabilités. Le devoir fondamental d'un député, cependant, est de servir ses électeurs. Le processus de création de cette stratégie ne doit pas empiéter sur les compétences établies. Au contraire, la grande force de Pontiac est le haut calibre de ses élus, l'ingéniosité des entrepreneurs régionaux et l'engagement de ses citoyens. Mais dans une circonscription qui s'étend sur plus de quarante municipalités, les députés peuvent mobiliser les acteurs locaux pour relever le défi du « zéro émission nette » ; aider les juridictions à coordonner leurs politiques ; faire appel à l'expertise et aux ressources fédérales, provinciales et régionales pour accroître la capacité des collectivités éloignées à élaborer des plans stratégiques plus intégrés ; et plaider pour des réformes des programmes fédéraux qui réduisent les formalités administratives inutiles et garantissent le processus d'investissement public pour stimuler l'innovation.

2030 représente un important point de pivot où un ensemble de nouvelles technologies formeront la base de l'économie verte de demain. La clé pour mettre le Pontiac sur la voie de la prospérité durable est de donner aux communautés locales le pouvoir d'élaborer des plans de développement intégrés qui correspondent mieux aux dimensions sociales, écologiques et économiques de l'avenir. Cela représente également une occasion en or pour les MRC et les communautés locales d'actualiser leurs plans directeurs de 25 ans. L'engagement local représente la clé pour trouver des solutions novatrices qui permettront au Canada d'atteindre son objectif de zéro émission nette et pour établir un consensus politique qui nous permettra de bien se situer dans l'économie de demain. Un député fédéral au service de tous les électeurs peut mobiliser, habiliter et coordonner les efforts de planification régionale afin d'ouvrir la voie à une prospérité durable.

Après avoir exposé l'état de la situation, ce document de discussion propose une approche en trois volets pour conduire nos communautés vers la prospérité. Premièrement, un processus de consultation à l'échelle régionale pourrait réunir les principaux acteurs régionaux pour discuter des risques et des opportunités relatifs à l'objectif net zéro. Deuxièmement, des groupes de travail stratégiques pourraient traduire les discussions locales en projets novateurs et en exemples concrets qui pourraient être partagés dans toute la circonscription. Troisièmement, un « livre vert » pourrait résumer nos discussions et nos découvertes, et

servir de guide pratique à nos dirigeants locaux dans la rédaction de leurs plans intégrés pour mettre leurs communautés sur la voie du net-zéro, tout en saisissant les opportunités de croissance et en assurant le bien-être de tous. Ce livre vert sera aussi la voix des citoyens et leaders locaux sur les grands enjeux de Pontiac que la députée portera avec elle au Parlement du Canada.

Bien que les défis auxquels nous faisons face soient importants, nos communautés sont fortes, résilientes et créatives. Ensemble, nous pouvons bâtir un avenir meilleur !

1. Définir le défi

A. Au point de bascule

Un demi-degré Celsius est imperceptible dans une baignoire. Pour des systèmes complexes comme le climat, de petites augmentations pourraient s'avérer catastrophiques en poussant des espèces à l'extinction ou en dégradant des écosystèmes fragiles vers une nouvelle normalité moins productive.¹ Au cours de la dernière décennie, les gestionnaires municipaux ont dû faire face à l'impact corrosif du changement climatique sur les parcs, les bâtiments et les infrastructures publiques locales. Compte tenu de l'accélération de l'augmentation du carbone atmosphérique, les choses ne s'amélioreront pas de sitôt.² Les incendies de forêt dévastateurs deviendront plus fréquents, les vagues de chaleur mortelles s'intensifieront, les espèces envahissantes comme la spongieuse, les algues bleues et les larves feront des ravages dans les environnements locaux. Les « tempêtes du siècle » récurrentes augmenteront le coût des dommages matériels et provoqueront davantage de défaillances catastrophiques des infrastructures.³

Certaines entreprises et de nombreuses communautés ont déjà commencé à inclure le changement climatique et la réduction des émissions de carbone dans leurs plans officiels, mais cette intégration s'est surtout faite dans une optique cosmétique. Les villes, les entreprises et les ménages n'ont pas suffisamment pris en compte le choc inflationniste de la décarbonisation.

¹ La principale menace du changement climatique n'est pas la hausse des températures mais la perte de biodiversité. Comme un filet de sécurité au Cirque du Soleil, lorsque vous coupez trop de liens dans la toile, l'intégrité du système s'effondre. Nous sommes au point de basculement où les problèmes environnementaux se transforment en chocs économiques. Par exemple, lorsque les glaciers qui alimentent les rivières du nord de l'Inde auront fondu, 200 millions d'agriculteurs de subsistance deviendront des réfugiés économiques. Lorsque le lac Powell sera asséché, la Central Valley ne sera plus en mesure d'approvisionner nos tables d'hiver. Nous ne pouvons pas remanier notre système agricole du jour au lendemain, nous devons donc prendre des mesures proactives pendant la fenêtre qui nous reste. Voir Lester Brown, *World on the Edge : How to Prevent Environmental and Economic Collapse*. 1ère édition. New York : W.W. Norton & Co., 2011.

² Il y a deux décennies, les climatologues ont prévenu les dirigeants mondiaux que 400 PPM représentaient une ligne rouge. L'inaction internationale a fait que le monde a soufflé sur ce seuil en 2016. Actuellement, nous en sommes à 419, et ce chiffre continuera d'augmenter même si nous pouvions faire la transition vers le net-zéro demain. Le dernier rapport du GIEC a sonné l'alarme, constatant une accélération du rythme du réchauffement climatique, ce qui signifie que les phénomènes météorologiques extrêmes risquent de s'intensifier et d'augmenter en fréquence. Voir GIEC, « *Le changement climatique est généralisé, rapide et s'intensifie* », Mise à jour, 9 août 2021. (Consulté le 10 novembre 2021). <https://www.ipcc.ch/2021/08/09/ar6-wg1-20210809-pr/>

³ La Terre parfaite dans laquelle nous avons grandi est morte et enterrée. Voir Bill McKibben, *Earth : Making a Life on a Tough New Planet*. 1ère édition. New York : Time Books, 2010.

L'économie mondiale évolue selon les « cycles de Kondratieff » plus longs, d'une soixantaine d'années environ, au cours desquels le complexe de production, les ressources et les technologies qui sous-tendent l'économie évoluent. À la fin d'un cycle, la productivité accuse un retard en raison de l'augmentation du coût des intrants et de la raréfaction des ressources qui alimentent le complexe de production, tandis que le commerce et les investissements mondiaux ne sont plus alignés sur les secteurs les plus productifs. Les forces séculaires érodent déjà les secteurs de l'économie qui dépendent des énergies fossiles, et ouvrent la voie à un avenir plus vert et plus propre. La plupart des économistes estiment que nous avons déjà atteint le point de bascule où les coûts mondiaux de la gestion des catastrophes naturelles commenceront à dépasser les sommes massives nécessaires pour décarboniser l'économie.⁴ Si nous ne parvenons pas à atténuer l'augmentation des coûts dû aux effets du changement climatique, les dommages aux infrastructures, les pertes de récoltes, les perturbations de la chaîne d'approvisionnement et l'augmentation du coût de la vie vont croître de manière exponentielle au cours de la prochaine décennie. Une analyse concernant l'entretien des infrastructures a révélé un rapport de 10:1 en termes d'isolation des infrastructures locales pour éviter les coûts élevés associés à une défaillance catastrophique.⁵ Accroître la résilience locale, adopter des principes de conception intelligente et investir dans les technologies propres ne sont pas des politiques motivées par la vertu environnementale, mais des nécessités rentables pour protéger nos communautés du désordre futur.⁶

Le tableau en annexe présente la manière dont les changements climatiques vont ravager les lacs, les structures et les forêts locales, ainsi que les différentes stratégies d'atténuation.

B. Les défis auxquels les Canadiens sont confrontés

La prospérité contemporaine du Canada est inextricablement liée aux combustibles fossiles. Ce n'est qu'en 1887 que les joules extraits du carbone ont dépassé ceux provenant de sources de biomasse comme le bois et le sol. Après la Seconde Guerre mondiale, le pétrole a supplanté le charbon, et le pétrole bon marché a alimenté une reprise économique d'après-guerre qui a permis d'intégrer les familles de travailleurs dans les rangs de la classe moyenne et d'offrir à la fois un filet de sécurité et un accès universel aux soins de santé, au logement et à l'éducation publique. La prospérité contemporaine est intimement liée aux combustibles fossiles. Il n'est pas surprenant que le complexe pétro-industriel soit profondément ancré, non seulement dans notre économie, mais aussi dans la façon dont nos villes sont construites, dans les

⁴ B. M. Sanderson et B. C. O'Neill, "Assessing the costs of historical inaction on climate change", *Sci Rep* **10**, 9173 (2020). <https://doi.org/10.1038/s41598-020-66275-4> et Simon Dietz, James Rising, Thomas Stoerk, et Gernot Wagner. « *Economic Impacts of Tipping Points in the Climate System* », Proceedings of the National Academy of Sciences - PNAS 118, no. 34 (2021) : 1-. <https://doi.org/10.1073/pnas.2103081118>.

⁵ DSI, "Advancing the Climate Resilience of Canadian Infrastructure: A review of literature to inform the way forward", juillet 2021, (consulté le 10 octobre 2021). <https://www.iisd.org/system/files/2021-07/climate-resilience-canadian-infrastructure-en.pdf>

⁶ Le concept de conception "intelligente" comporte des dimensions qui se chevauchent, allant de la réduction de l'empreinte carbone à la résilience écologique, en passant par l'intégration de la technologie pour une surveillance plus efficace, et rendant nos villes plus dynamiques et plus vivables. Voir Angelakis Vangelis et Elias Tragos, Henrich C. Pöhls, Adam Kapovits et Alessandro. Bassi. *Concevoir, développer et faciliter les villes intelligentes De la conception urbaine aux solutions IoT*. 1ère éd. 2017. Cham : Springer International Publishing, 2017. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-44924-1>.

rouages du gouvernement et dans notre mode de vie. Les Canadiens sont conscients que la croissance rapide de la population, les politiques de développement fondées sur le laissez-faire, et la dépendance aux combustibles fossiles ont endommagé l'écosystème de la planète.⁷

L'acceptation du changement climatique ne signifie pas pour autant que les dirigeants du Pontiac ont intériorisé toutes les ramifications de ce qu'implique la « décarbonisation » de l'économie. La plupart des entrepreneurs et des ménages ne sont pas non plus préparés au choc inflationniste qui est sur le point de frapper nos portefeuilles. De plus, pour ceux dont le gagne-pain est étroitement lié au complexe pétrolier, la transition vers l'économie verte s'avérera douloureuse.

Heureusement, nous sommes à l'aube d'une révolution technologique majeure qui pourrait accélérer considérablement la productivité et même relever le niveau de vie des Canadiens dans la décennie à venir. On estime qu'au moins 80 % des technologies dont nous avons besoin pour atteindre notre objectif de zéro émission nette d'ici 2050 existent déjà. Le défi « vert » est donc avant tout un défi stratégique. Pouvons-nous élaborer des politiques qui nous permettent non seulement de décarboniser l'économie canadienne, mais aussi de fournir le soutien aux petites entreprises et aux gouvernements municipaux du Pontiac pour s'adapter ?

Si l'objectif de réduction nette des émissions de gaz à effet de serre que s'est fixé le Canada en 2050 nécessitera une refonte complète de notre économie, l'histoire nous révèle également de nombreux exemples de sociétés qui ont su transformer l'adversité en opportunité. L'Allemagne d'après-guerre et la Corée du Sud ont hérité de situations bien pires et ont orchestré des miracles économiques qui ont débloqué des décennies de forte croissance.

Dans les collectivités du Québec, divers projets pilotes verts sont en cours de déploiement et de nombreuses solutions innovantes existent déjà. Pour les dirigeants locaux, la planification stratégique est un terrain familier, même si l'ampleur du défi actuel est unique. Les dirigeants municipaux, en tant que maîtres des dossiers locaux et connaissant intimement leurs communautés, sont les mieux placés pour innover et exploiter les programmes de financement provinciaux et fédéraux qui se chevauchent pour réaliser des projets locaux marquants qui pourraient accélérer le processus de décarbonisation de l'économie.

Les dirigeants municipaux, en tant que maîtres des dossiers locaux et connaissant intimement leurs communautés, sont les mieux placés pour innover et exploiter les programmes de financement provinciaux et fédéraux qui se chevauchent pour réaliser des projets locaux marquants qui pourraient accélérer le processus de décarbonisation de l'économie.

De nombreux groupes de citoyens ont eux aussi élaboré des programmes novateurs pour protéger la biodiversité, promouvoir le bien-être collectif ou remédier aux insécurités alimentaires. Ce qui fait souvent défaut, c'est un plan capable d'aborder de manière cohérente les vecteurs écologiques, sociaux et

⁷ David Pimentel estime que l'économie contemporaine se situe déjà à 150 % de sa capacité de charge, ce qui signifie que nous épuisons les ressources renouvelables telles que l'eau fossile, les terres arables, les stocks de pêche et les forêts anciennes pour répondre à la demande de la consommation actuelle. La surexploitation des ressources renouvelables entraîne l'effondrement des écosystèmes jusqu'à une nouvelle normale moins productive. Voir Pimentel, *World Soil Erosion and Conservation*. Cambridge : Cambridge University Press, 1993.

économiques qui vont bouleverser nos communautés et nécessiter une révolution correspondante dans la structure de nos gouvernements. Nous entrons dans une décennie de changements extraordinaires, car ces trois vecteurs vont s'intensifier et converger de plus en plus d'ici 2030 vers l'économie verte du futur :

1. Les technologies de rupture (c'est-à-dire les technologies innovatrices qui finissent par remplacer les technologies dominantes) se fondront dans un nouveau modèle économique qui supplantera le modèle pétro-industriel et changera fondamentalement la façon dont les choses sont produites, la façon dont les citoyens se déplacent, les modèles actuels de commerce et de finance, les modèles contemporains de travail, et même le tissu de nos villes ;
2. L'augmentation rapide des coûts liés à l'atténuation des effets néfastes du changement climatique obligera les consommateurs, les entreprises et les gouvernements à devenir plus résilients et à modifier leur mode de consommation, ainsi que leur mode de fonctionnement et de gestion des risques ;
3. L'objectif de zéro émission nette en 2050 obligera les responsables politiques, les entrepreneurs et les citoyens à repenser leurs communautés et à collaborer pour trouver des solutions innovantes qui concilient les besoins écologiques, sociaux et économiques.

C. Comment le Pontiac sera-t-il affecté ?

Pour la plupart des zones rurales, la transition de notre économie vers une économie zéro émission nette, l'amélioration de la résilience des infrastructures et l'exploitation des technologies de pointe nécessiteront une vision cohérente, une stratégie multidimensionnelle et un leadership fort.

*La mise en place de l'infrastructure de l'économie verte de l'avenir nécessitera également **d'importants investissements** initiaux au sein d'un système de gouvernement fédéral où les **municipalités sont déjà sous-financées**, ont du mal à remplir les mandats existants et sont confrontées à des défis traditionnels tels que le manque de logements abordables et le vieillissement de la population.*

Bien que les entrepreneurs locaux aient fait preuve de résilience en répondant à une épidémie mondiale, ils sont également confrontés à de nombreux obstacles relatifs à l'accès à la main-d'œuvre qualifiée, à la technologie critique et aux marchés financiers qui seront nécessaires pour aligner leurs entreprises sur l'avenir post-carbone. Les citoyens du Pontiac, cependant, peuvent se consoler en se disant que nous sommes déjà passés par là. Au cours des deux derniers siècles, nous avons vécu trois révolutions structurelles, et nous devons relever le défi du net-zéro, tout comme nos descendants ont surmonté le déclin de certaines industries de ressources naturelles.

2. Comment notre économie sera-t-elle transformée ?

L'année 2030 se profile comme un point de pivot critique où l'économie mondiale passera de la dépendance au carbone à un modèle plus durable. Les gagnants de l'économie du futur seront ceux qui se seront préparés à cette transition. Ceux qui resteront à la traîne seront confrontés à un avenir sombre fait de coûts croissants et de dettes insurmontables. Bien que les dirigeants locaux ne disposent pas d'une boule de cristal, nous pouvons nous livrer à des prévisions car de nombreuses tendances actuelles ont un élan considérable. L'examen de l'innovation dans divers groupes technologiques, l'intégration des données

des modèles climatiques et la consultation des calendriers des engagements internationaux et du financement public des infrastructures vertes nous permettent de discerner les piliers d'une économie plus verte fondée sur les technologies numériques, l'électrification, la conception intelligente et des chaînes de production plus localisées.

- **Électrification des transports :** D'ici 2030, les ventes de véhicules électroniques au Canada représenteront entre 25 et 50 % du marché. Par la suite, le moteur à combustion interne sera rapidement éliminé au fur et à mesure que la révolution des véhicules électriques bouleversera le transport des marchandises sur de longues distances, le transport public et la mobilité personnelle, en réduisant les coûts et la congestion et en améliorant l'accès aux régions rurales aux services.⁸
- **Déploiement du réseau intelligent :** D'ici 2050, la consommation d'électricité aura doublé, de sorte que d'ici 2030, les projets pilotes pour le réseau intelligent auront mûri pour devenir d'importants programmes d'investissement public qui tirent parti des avancées en matière d'efficacité énergétique, d'énergies renouvelables, de batteries, d'analyse et de compteurs intelligents.⁹
- **L'étalement urbain :** D'ici 2030, le fossé numérique entre les communautés rurales et urbaines s'estompera grâce aux câbles de fibre optique, aux tours de téléphonie cellulaire et aux satellites qui apporteront un réseau plus dense de communications à haut débit aux communautés éloignées, tandis qu'une culture du télétravail accélérera la tendance à la densification des communautés périphériques comme Chelsea et Luskville, vers Fort-Coulonge et Maniwaki, ce qui augmentera les recettes fiscales municipales, mais nécessitera également des investissements stratégiques et perturbera les marchés immobiliers locaux.
- **Augmentation des coûts de l'atténuation du changement climatique :** D'ici 2030, les phénomènes météorologiques extrêmes nécessiteront des investissements publics plus importants pour réparer les infrastructures, des mécanismes d'intervention post-

⁸ Le PDG de Mobileye a prédit que les robots-taxis commenceraient à perturber les transports urbains d'ici 2023 et que la conduite autonome serait étendue aux véhicules privés d'ici 2030. La technologie de détection et l'apprentissage automatique progressent rapidement, même si le déploiement des véhicules autonomes sera évidemment déterminé par les règlements. Voir Frederico Cugurullo et A. Ransford, Maxime Gueriau et Ivana Dusparic. "La transition vers les voitures autonomes, le réaménagement des villes et l'avenir de la durabilité urbaine". *Urban Geography* 42, no 6 (3 juillet 2021) : 833-59 et McKinsey, "Urban commercial transport and the future of mobility", Rapport McKinsey, 13 septembre 2017, (consulté le 10 novembre 2021) <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/business%20functions/sustainability/our%20insights/urban%20commercial%20transport%20and%20the%20future%20of%20mobility/an-integrated-perspective-on-the-future-of-mobility.pdf>.

⁹ Compte tenu de la décarbonisation du transport de marchandises et des secteurs industriels de l'économie, la consommation d'électricité doublera d'ici à 2050, ce qui nécessitera des investissements publics importants dans les réseaux électriques, leur modernisation et leur reconception vers un modèle d'alimentation distribuée. Voir Département américain de l'énergie, "Vision for a Smart Grid", livre blanc du DOE, juin 2009. (Consulté le 10 novembre 2021) https://netl.doe.gov/sites/default/files/Smartgrid/Whitepaper_The-Modern-Grid-Vision_APPROVED_2009_06_18.pdf

catastrophe plus sophistiqués et des investissements pour rendre les infrastructures locales plus résilientes.

- **Insécurité alimentaire** : D'ici 2050, les pénuries d'eau douce à l'échelle mondiale, la modification des niveaux de pluie, les phénomènes météorologiques extrêmes et l'épuisement des sols entraîneront une hausse du prix des terres agricoles et des produits de base.
- **Des chaînes d'approvisionnement qui se rétrécissent** : D'ici 2030, les turbulences géopolitiques, l'instabilité des chaînes d'approvisionnement mondiales, de nouvelles méthodes de production et le modèle économique du partage se combineront pour révolutionner les secteurs du transport, de la construction et de la fabrication de l'économie canadienne, tout en rendant obsolètes plusieurs professions liées à la production de carbone, ce qui obligera les travailleurs à renouveler leurs compétences.¹⁰
- **Le prix du carbone** : D'ici à 2030, l'augmentation du prix du carbone obligera les secteurs établis comme l'agriculture, la sylviculture, la construction et l'industrie légère à adapter leurs modèles économiques pour prospérer, mais les propriétaires de petites entreprises, les innovateurs en matière de technologies propres et ceux qui sont liés au tourisme verront leurs perspectives s'améliorer.

3. Principaux risques, incertitudes et questions

Un élément clé de la *planification stratégique* consiste à aligner les politiques actuelles sur les tendances séculaires qui vont remodeler la société, l'économie et notre environnement. Mais l'histoire montre que de nombreuses initiatives politiques meurent sur les hauts-fonds des rivages locaux pour n'avoir pas réussi à obtenir l'adhésion de la population locale. Une *mise en œuvre* réussie reconnaît que les dirigeants locaux sont les mieux placés pour identifier les principaux risques et opportunités, et répondre aux menaces et opportunités émergentes. En imaginant l'avenir et en élaborant des plans stratégiques, les dirigeants locaux devront négocier huit défis et risques clés :

1. **Décarbonisation des entreprises locales** : L'adoption de technologies plus propres et de méthodes moins intensives sera coûteuse et exigera des entrepreneurs locaux qu'ils innoveront, puisent dans les capitaux d'investissement et fassent appel à une main-d'œuvre possédant les compétences du XXI^e siècle pour réorganiser leur entreprise. Les entrepreneurs locaux, les travailleurs et les générations futures bénéficieront-ils des tendances technologiques ou les investisseurs étrangers, les grandes entreprises technologiques et les ingénieurs chinois récolteront-ils tous les fruits ?
2. **Logement abordable** : Sans logements abordables à court terme, les entrepreneurs des communautés rurales ne seront pas en mesure d'attirer des travailleurs, de développer leurs activités ou de réorganiser leurs entreprises.

¹⁰ Travis Buholz et Alissa Burger, Sue Gander, Brad Nelson, Ben Prochazka, Natalia Swalni, "Electrifying Freight : Pathways to Accelerating the Transition", <https://www.electrificationcoalition.org/wp-content/uploads/2020/11/Electrifying-Freight-Pathways-to-Accelerating-the-Transition.pdf>.

3. **Réconciliation avec les communautés autochtones** : Les communautés autochtones sont confrontées à des obstacles qui se chevauchent et qui empêchent leur acclimatation à l'économie post-carbone. Comment peuvent-elles participer à la planification régionale et bénéficier de flux de financement uniques ? Comment lier réconciliation et décarbonisation ?
4. **Perturbation de la chaîne d'approvisionnement** : La hausse des coûts liée à la perturbation de l'épidémie de Covid-19, ainsi que les problèmes structurels de l'alimentation industrielle et de la chaîne de production « post-fordiste », risquent de perturber les plans stratégiques locaux. L'impossibilité d'accéder à un prix abordable aux technologies vertes représente un risque, en particulier pour les ménages pauvres et les petites entreprises ne disposant pas de réserves de capital, d'accès au crédit ou de financement.
5. **La sécurité alimentaire** : La plupart des aliments que nous consommons proviennent de fermes situées à des milliers de kilomètres. La hausse des prix est un signe avant-coureur que ce système de production alimentaire industrielle, fondé sur des terres arables et de l'eau douce limitées, atteint une limite immédiate, qu'il est vulnérable aux chocs climatiques et que notre approvisionnement alimentaire est incertain. En cas d'événements chocs perturbant l'approvisionnement en denrées alimentaires, les prix risquent de grimper et nos citoyens les plus pauvres seront les plus durement touchés.
6. **Capacité insuffisante** : Divers mandats réglementaires fédéraux et provinciaux sont susceptibles d'accroître le fardeau des petites communautés et, sans amélioration des ressources financières ou des capacités, elles peuvent avoir du mal à mettre en œuvre des politiques novatrices.
7. **Accès au financement** : Les propriétaires locaux, les entrepreneurs et les administrations municipales peuvent avoir du mal à accéder au financement de la transition écologique parce que ces programmes ne sont pas assez transparents ou que le processus de demande de ces fonds est trop onéreux.
8. **Contrecoup populiste** : Sans consultation adéquate, ni programmes de reconversion suffisamment rigoureux, les politiques environnementales pourraient subir un contrecoup populiste.

4. « Nous ne sommes plus au Kansas ! »¹¹

Les changements technologique et climatique transformeront nos paysages sociaux économiques; il faudra faire preuve de résilience et de solidarité, et changer nos stratégies afin de rapidement s'adapter à cette nouvelle réalité. Certains pourraient critiquer les conséquences des politiques environnementales sur l'économie.¹² En vérité, la tarification du carbone n'est qu'un mécanisme permettant d'accélérer une

¹¹ Le nouvel environnement de Dorothée après la tornade qui l'amena au Pays d'Oz était complètement différent de son Kansas natal. Ce classique de la littérature et cinématographie Américaine parle de résilience (cette profonde capacité de s'adapter aux difficultés et d'en sortir grandi) et de solidarité humaine.

¹² Cette politique fonctionne grâce à une perception ancrée d'un compromis entre la protection de l'environnement et la croissance économique, une dualité encouragée par les règles néolibérales inscrites dans le système économique. Voir F. Dodds, Michael Strauss et Maurice F. Strong. *Only One Earth : the Long Road via Rio to Sustainable Development*. Abingdon, Oxon : Routledge, 2012.

tendance vers la décarbonisation qui est déjà bien engagée. Quelles que soient les politiques qu'Ottawa adoptera au cours de la prochaine décennie, les nouvelles technologies au cœur de ce que certains appellent la quatrième révolution industrielle convergeront vers « l'économie verte ». ¹³ Enracinés dans leur communauté locale, plusieurs dirigeants locaux sont pressés de voir l'avenir en termes du milieu local uniquement et du plus pressant projet, et peuvent ignorer que nous sommes à l'aube d'une révolution structurelle qui modifiera notre façon de vivre, de travailler et de nous déplacer. Les dirigeants locaux qui réussissent doivent anticiper la façon dont les nouvelles technologies et les tendances émergentes se combineront pour offrir à leurs communautés des possibilités stratégiques de réduire les coûts, d'accélérer certaines formes de développement et de fournir des moyens plus efficaces de fournir des services essentiels.

Déjà, de nouvelles technologies et de nouvelles méthodes et de nouveaux matériaux bouleversent les secteurs de l'économie que sont la construction, les transports, l'agriculture et l'énergie. Au cours de la prochaine décennie, l'innovation dans de multiples secteurs commencera à converger vers l'infrastructure de « l'économie verte ». En effet, lorsque les technologies de rupture sont déployées à grande échelle, les coûts chutent rapidement, elles accélèrent la productivité économique et révolutionnent la structure de nos modes de production, de vie et de travail. Pour que le Pontiac soit en mesure de bénéficier de telles tendances séculaires, nous devons toutefois réimaginer les défis actuels dans le contexte des vecteurs qui remodeleront les villes et les villages de l'avenir. Avec des capitaux limités, le succès se mesurera par rapport aux investissements qui s'alignent sur les tendances futures, plutôt que de s'en tenir au statu quo et risquer d'engloutir des fonds précieux dans des projets sans avenir. Étant donné que notre économie actuelle, notre appareil gouvernemental et notre processus de planification sont subtilement impliqués dans le complexe pétro-industriel, des mesures imaginatives et audacieuses sont nécessaires pour réorienter nos communautés vers les tendances futures. Si nous n'agissons pas rapidement et de manière décisive, le degré de décalage entre nos politiques actuelles et le paysage de l'avenir va s'accélérer, tout comme les coûts de la transition.

Un élément clé de la planification à long terme consiste à faire la distinction entre ce que nous savons avec certitude, des tendances que nous ne pouvons pas quantifier et des événements irrationnels que nous ne pouvons pas anticiper.

Une mise en œuvre réussie nécessite des plans stratégiques avec des objectifs clairs, des mesures concrètes et l'agilité nécessaire pour répondre aux nouvelles menaces et opportunités.

¹³ Les historiens de l'économie ne s'accordent pas sur la question de savoir si nous sommes à l'aube de la quatrième révolution industrielle ou si nous entrons dans la phase suivante de la troisième. Quoi qu'il en soit, la prochaine décennie représente une période de "révolution" dans le sens où les technologies propres ne se contenteront pas de supplanter celles du complexe pétro-industriel, mais engendreront une transformation sociale en termes de mode de vie, de travail et de relation avec la nature. Pour une discussion plus approfondie, voir Klaus Schwab, *The Fourth Industrial Revolution*. Première édition américaine. New York : Crown Business, 2016 et Jeremy Rifkin, *The Third Industrial Revolution : Comment le pouvoir latéral transforme l'énergie, l'économie et le monde*. 1ère édition Palgrave Macmillan pbk. New York : Palgrave Macmillan, 2013.

II. Une mise en œuvre du plan climatique dans Pontiac

La nécessité est la mère de l'invention. L'incendie de Lytton semble avoir ouvert une fenêtre où les dirigeants municipaux, les agriculteurs et les entrepreneurs ont accepté que nous ne pouvons plus nous permettre de faire comme si de rien n'était. Bien que le Canada soit une démocratie ancrée et stable, la navigation vers une économie nette zéro sera compliquée par les disparités régionales et la dépendance de l'économie nationale au carbone. Bien que l'économie verte de l'avenir puisse en fin de compte offrir un niveau de vie plus élevé, dans l'immédiat, la disparition du complexe pétro-industriel touchera de façon disproportionnée les communautés rurales, les ménages pauvres et les travailleurs et entreprises du secteur pétrolier.

1. Une coalition régionale autour du plan climatique du Canada

Pour que le Canada se dirige vers une économie nette zéro, les politiciens doivent former des coalitions autour d'un programme cohérent de restructuration, en expliquant clairement la raison d'être des investissements initiaux importants et en demandant les sacrifices nécessaires pour récolter les futurs gains de productivité dans plusieurs années. La même logique s'applique au niveau de la circonscription. Pour parvenir à une consommation nette zéro, il faudra rallier les conseils municipaux, les Chambres de commerce, les agriculteurs et les communautés autochtones autour de l'objectif collectif de prospérité à long terme. Pour gagner le soutien des réformes « vertes » dans les communautés isolées, il est important de formuler les concepts politiques dans un langage courant et de mieux les adapter aux réalités du terrain, en soulignant la nature irréversible et séculaire du changement technologique et les opportunités stratégiques d'investissement. Une autre dimension importante de la réforme de l'image de marque consiste à intégrer la planification stratégique à la vision morale de l'idéal canadien. Pour préserver les programmes sociaux canadiens et assurer un meilleur avenir à nos enfants, nous devons relever le défi de 2050.

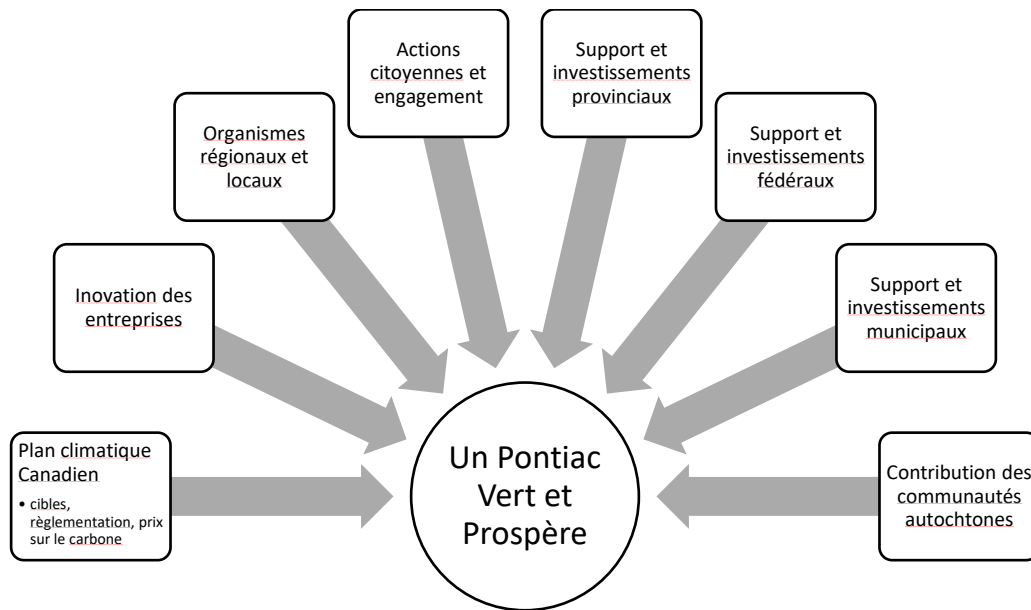
2. Pourquoi au niveau d'une circonscription fédérale ?

Certains pourraient s'interroger sur la rédaction d'un document de discussion axé sur une circonscription fédérale. Une circonscription n'est pas une juridiction ; elle n'a pas de pouvoirs officiels, de fonds à déboursier ou de responsabilités. Les limites des circonscriptions ne sont pas non plus stables ; elles sont régulièrement redessinées. Le devoir fondamental d'un député, cependant, est de servir ses électeurs. Il est certain qu'aucun député ne peut empiéter sur l'autorité et les responsabilités des représentants locaux ou des gouvernements municipaux. Au contraire, la grande force de Pontiac est le haut calibre de ses élus, l'ingéniosité des entrepreneurs régionaux et l'engagement de ses citoyens. Mais dans une circonscription qui s'étend sur plus de quarante municipalités, les députés peuvent donner du pouvoir à leurs électeurs en :

- mobilisant les acteurs locaux pour relever le défi du « zéro émission nette » ;
- aidant les juridictions qui se chevauchent à coordonner leurs politiques pour un avantage mutuel ;

- faisant appel à l'expertise et aux ressources fédérales, provinciales et régionales pour accroître la capacité des collectivités éloignées à élaborer des plans stratégiques plus intégrés ;
- plaidant pour des réformes des programmes fédéraux qui réduisent les formalités administratives inutiles et garantissent le processus d'investissement public pour aider les citoyens à réaliser des projets clés.

Une approche intégrée pour mettre en œuvre le plan climatique du Canada et la relance de l'économie post-covid



3. Le défi de la mise en œuvre régionale

La mise en œuvre représente la prochaine étape critique de la transition du Canada vers un avenir post-carbone. Réorienter les économies locales pour atteindre l'objectif de zéro émission nette en 2050 ne sera pas facile. Pour naviguer entre les chocs climatiques, la reprise post-pandémique, les perturbations technologiques et le prix croissant du carbone, nos communautés doivent prendre des mesures décisives et précoces pour mettre les institutions locales sur la voie de la prospérité durable. Étant donné la diversité du Pontiac et la présence de nombreuses petites municipalités, notre circonscription pourrait particulièrement bénéficier d'un cadre stratégique qui permettrait à nos communautés de passer de la réaction aux crises à leur anticipation et à la saisie proactive des opportunités.¹⁴

¹⁴ Plus de la moitié de la population du Pontiac vit dans la banlieue nord ou dans des communautés suburbaines comme Chelsea, Luskvill et Cantley qui sont assez étroitement liées à la région de la capitale nationale. La plupart du reste de la circonscription pourrait être définie comme « rurale » avec des économies concentrées dans de petites municipalités. Le Pontiac compte également plus de 900 docteurs et près de 20% de la population vit sous le seuil de

Dans notre circonscription, il y a déjà un millier de leurs d'espoir; des entrepreneurs, des fonctionnaires visionnaires, des étudiants ambitieux et des experts de renommée mondiale qui trouvent déjà des solutions aux problèmes complexes de l'avenir.¹⁵ Un cadre stratégique pourrait concentrer nos efforts, nous permettant de partager les meilleures pratiques et de mettre en commun nos ressources pour en tirer un avantage mutuel.

Bien qu'il existe déjà des centaines de rapports de l'industrie, de plans directeurs et de livres blancs traitant d'un éventail de sujets allant du changement climatique aux véhicules électriques en passant par la sécurité alimentaire et le transport public, ce document de discussion vise à donner aux communautés locales du Pontiac les moyens de s'adapter à l'avenir post-carbone.

Pour que le Canada atteigne son objectif de zéro émission nette en 2050, les collectivités éloignées, les propriétaires de petites entreprises et les municipalités rurales devront assurer la transition vers un avenir post-carbone.

*Dans des circonscriptions diversifiées comme **Pontiac**, cela nécessitera une **approche intégrée** qui relie les objectifs économiques, sociaux et environnementaux, qui tire parti des divers programmes de **financement fédéraux** et provinciaux, et qui donne aux gouvernements locaux et aux petites entreprises **les moyens de relever le défi** des nouvelles réglementations, des prix plus élevés et d'un ensemble de nouvelles technologies.*

La bonne nouvelle est que nous n'avons pas besoin de réinventer la roue. Nous sommes entourés d'idées, de programmes et de politiques novateurs. **L'objectif de ce document de discussion est de recenser les meilleures pratiques** utilisées dans les communautés à travers le Québec et le Canada, de tirer des leçons de l'histoire, de creuser les tendances économiques séculaires et de réconcilier ces idées avec les réalités concrètes du Pontiac. Bien que les défis auxquels nous faisons face soient importants, nos communautés sont fortes, résilientes et créatives. Ensemble, nous pouvons bâtir un avenir meilleur !

pauvreté. Voir Statcan « Profil du recensement, Recensement de 2016 : Pontiac, Municipalité régionale de comté [division de recensement], Québec et Québec [province], (consulté le 14 novembre 2021) »
<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=E&Geo1=CD&Code1=2484&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=Pontiac&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&GeoLevel=PR&GeoCode=2484&TABID=1&type=0>

¹⁵ Partout dans le Pontiac, les gens se penchent sur la crise climatique et imaginent des solutions. Voir Jonathan Dekel, “This small town wants to become Canada's first net-zero smart community - but first it has to tackle its energy challenge”, Mars Blog, 28 septembre 2021 (consulté le 10 novembre 2021)
<https://www.marsdd.com/news/this-small-town-wants-to-become-canadas-first-net-zero-smart-community-but-first-it-has-tackle-its-energy-challenge/>

Et FCM « L'approche d'un maire pour gérer les actifs de sa collectivité : La petite municipalité de Pointe-Fortune, au Québec, prend la gestion des biens au sérieux », Blogue de la FCM (Consulté le 9 octobre 2021)
https://fcm.ca/en/case-study/mamp/one-mayors-approach-managing-his-communitys-assets?_cldee=Yy5ncmVlBkBJaGVsc2VhLmNh&recipientid=contact-e7c43922ded9e61181c0005056bc2daa-187e004c6f4c4ae5a9c69a9d9880ddc1&utm_source=ClickDimensions&utm_medium=email&utm_campaign=FCM%20Voice&esid=9c0b61ae-ad40-ec11-80da-005056bc7996

4. Transition Verte pour le Pontiac : La prospérité, pas la pauvreté !

Pour des circonscriptions comme celle de Pontiac, l'importance d'adopter un cadre inclusif pour la prospérité collective est d'autant plus grande que la circonscription compte de nombreuses communautés marginalisées, deux communautés autochtones, une population vieillissante, de nombreux secteurs économiques liés à l'utilisation intensive de combustibles fossiles et un nombre disproportionné de citoyens vivant près du seuil de pauvreté. En l'absence d'un plan concret pour compenser les coûts initiaux élevés de la décarbonisation, ou d'une stratégie politique cohérente pour adapter les entreprises et les institutions locales, les politiques climatiques pourraient amplifier les disparités actuelles et déclencher des manifestations citoyennes (comme les gilets jaunes en France qui a débuté par une augmentation des prix du pétrole) qui pourraient paralyser la réforme structurelle.¹⁶

Les dimensions clés d'une prospérité inclusive sont les suivantes :

- **L'équité.** Comment répartir équitablement le coût de la transformation structurelle entre les trois niveaux de gouvernement ; quelles subventions sont nécessaires pour que les pauvres remplissent leurs obligations ; quelles mesures fiscales pourraient aider les plus riches à contribuer à notre prospérité collective ?
- **Logement abordable.** Comment compléter les futurs plans stratégiques pour faire en sorte que la croissance ne laisse pas les pauvres pour compte, que des logements abordables soient construits et que chacun ait la dignité d'avoir une maison.
- **Filet de sécurité.** Les plans stratégiques doivent prévoir des mécanismes permettant à chaque citoyen d'avoir un accès de base à la nourriture, à la scolarité et aux soins de santé.
- **La reconversion professionnelle.** Les plans stratégiques doivent anticiper les perturbations du marché du travail en proposant des formations professionnelles dans les domaines demandés.
- **Inclusion des autochtones.** Les plans stratégiques doivent intégrer les communautés autochtones dans le tissu de la planification régionale.
- **La réconciliation.** Les plans stratégiques visant à réformer le gouvernement et l'économie doivent tenir compte des injustices historiques et ne pas aggraver les disparités existantes.

III . Feuille de route pour un cadre stratégique

Pour que le Pontiac atteigne une prospérité durable, des décisions importantes doivent être prises maintenant. En particulier, les acteurs locaux doivent élaborer des stratégies pour saisir les opportunités stratégiques et profiter du point pivot de 2030 où les vecteurs de l'économie verte atteindront une masse

¹⁶ Les politiques fédérales et provinciales visant à construire l'infrastructure de l'avenir doivent encore être mises en place. Compte tenu du système fédéral de gouvernement, l'investissement dans la transition verte prendra diverses formes, allant de l'investissement public dans les infrastructures aux incitations fiscales, en passant par les subventions et l'accès aux marchés de capitaux privés. "The trillion dollar climate finance challenge (and opportunity)", 27 juin 2021. (consulté le 11 octobre 2021) <https://news.un.org/en/story/2021/06/1094762>

critique. La diversité de notre circonscription justifie d'autant plus un cadre stratégique plus cohérent qui pourrait aider les acteurs locaux à mieux identifier les défis à venir, à évaluer les risques futurs et à repérer les opportunités potentielles.¹⁷ La planification stratégique n'est pas un concept nouveau. Toutes les communautés ont des objectifs à plus long terme, les MRCs ont des plans directeurs, et des communautés comme La Pêche ont déjà conçu des plans intégrés qui relient de façon créative les dimensions économiques, sociales et écologiques du développement.¹⁸

1. Mobiliser les dirigeants locaux

Pour catalyser une réflexion à plus long terme et une approche plus globale de la planification stratégique, le premier défi consiste à mobiliser les dirigeants locaux et autres personnes influentes. La plupart des entrepreneurs, des conseillers municipaux et des citoyens sont conscients du changement climatique, des perturbations technologiques et des activités des pouvoirs publics, mais un processus de consultation pourrait les aider à voir en quoi les défis actuels constituent une crise existentielle qui nécessitera une réponse urgente, ciblée et solide. Le député, en travaillant en réseau avec les préfets/préfètes et les maires/maïresses, en faisant appel aux élus provinciaux et organismes tel que le *Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais* (CREDDO) et autres experts, en s'adressant aux citoyens et en engageant des groupes locaux, peut servir de catalyseur pour définir ce qui est important, pour réimaginer nos communautés et pour prendre des mesures plus concertées. Les citoyens sont déjà très conscients des défis locaux, mais peu de plans directeurs actuels tiennent compte entièrement du contexte plus large du changement climatique, de l'évolution technologique ou des politiques fédérales de réduction à zéro. Au cours de la phase de mobilisation, les parties prenantes locales doivent être invitées à sortir des sentiers battus et à réfléchir à la manière dont le changement climatique, l'augmentation du coût du carbone et les nouvelles technologies vont bouleverser leur mode de fonctionnement traditionnel. Pour catalyser le processus de planification stratégique, la députée pourrait s'associer aux équipes de la MRC et au CREDDO pour organiser une série de tables de consultation dans différentes MRCs (tel que Pontiac, Vallée-de-la-Gatineau, des Collines ainsi que Kitigan Zibi). L'objectif de ces consultations serait d'initier un dialogue entre les intervenants locaux et les

¹⁷ Compte tenu des coûts initiaux élevés de la transition écologique, la formule de répartition du 1/3 ne sera probablement pas adéquate pour les communautés municipales. Voir Global Cities Council, "PLANNING FOR AN URBAN FUTURE OUR CALL FOR A NATIONAL URBAN STRATEGY FOR CANADA", FÉVRIER 2018, 32p. (consulté le 10 novembre 2021). <https://globalcitiescouncil.ca/wp-content/uploads/2018/02/CGCC-National-Urban-Strategy-Report.pdf>

¹⁸ Voir, par exemple, la MRC Pontiac, "*Pontiac Vision 2020; Strategic Plan*," http://www.mrcpontiac.qc.ca/wp-content/uploads/Diagnostic-MRC-de-Pontiac_en.pdf et la MRC des Collines, "*Transcollines Strategic Plan 2019-2023*," 16p. (Accessed November 10, 2021). https://transcollines.ca/wp-content/uploads/2019/07/Planif_Strategique_synthe%CC%80se_AN.pdf. *Most masterplans are short-term and topically focused. The municipality of*

La Pêche est assez unique en ce qu'elle présente un plan intégré plus sophistiqué reliant les objectifs écologiques, économiques, sociaux et culturels, mais le plan est largement ambitieux et théorique plutôt que d'identifier des projets spécifiques ou de définir des mesures concrètes. Voir « Plan stratégique 2019-2022, » 21p. (Consulté le 12 octobre 2021) <http://www.villelapeche.qc.ca/downloads/Politiques/2019-09-18-plan-strategique-an-web.pdf>. *Gatineau covers just under half of the riding's population, but only recently adopted a climate plan that is general and does not factor in the future increase in the price of carbon or climate mitigation.* Voir aussi Gatineau, "A Green City in you're the Palm of Your Hand," 24p. (Accessed November 10, 2021) <http://www.villelapeche.qc.ca/downloads/Politiques/2019-09-18-plan-strategique-an-web.pdf>

experts de divers portefeuilles tels que le logement abordable, l'agriculture et le transport public afin que les communautés locales puissent obtenir une image plus claire des tendances sectorielles profondes qui remodelent les secteurs de l'énergie, de la construction, du transport et de l'agriculture de l'économie.¹⁹ Simultanément, les parties prenantes locales pourraient mettre en lumière les défis et les opportunités au sein de leurs communautés particulières, ce qui permettrait de recentrer la planification stratégique et de créer des conditions propices à des solutions innovantes adaptées à la communauté locale.

2. Former des groupes consultatifs stratégiques

Deuxièmement, suite au processus de consultation, la députée travaillerait avec les principaux acteurs régionaux, comme les MRC, pour s'engager dans une nouvelle ronde de planification afin d'aligner les différents plans directeurs avec l'objectif net zéro de 2050. Le Pontiac dispose d'une expertise abondante. Divers groupes de citoyens, organisations environnementales, groupes de défense et consultants sont à l'avant-garde de l'innovation et pourraient s'associer aux représentants de la ville pour augmenter la capacité des communautés locales. Au niveau de la MRC, il pourrait être bénéfique de mettre sur pied un groupe consultatif stratégique formel composé d'experts de domaines complémentaires comme la construction, l'agriculture et le génie fluvial, afin d'assembler des outils pour faciliter la planification stratégique, constituer des portefeuilles de projets novateurs et aider les dirigeants locaux à élaborer des projets novateurs adaptés à leur communauté.²⁰

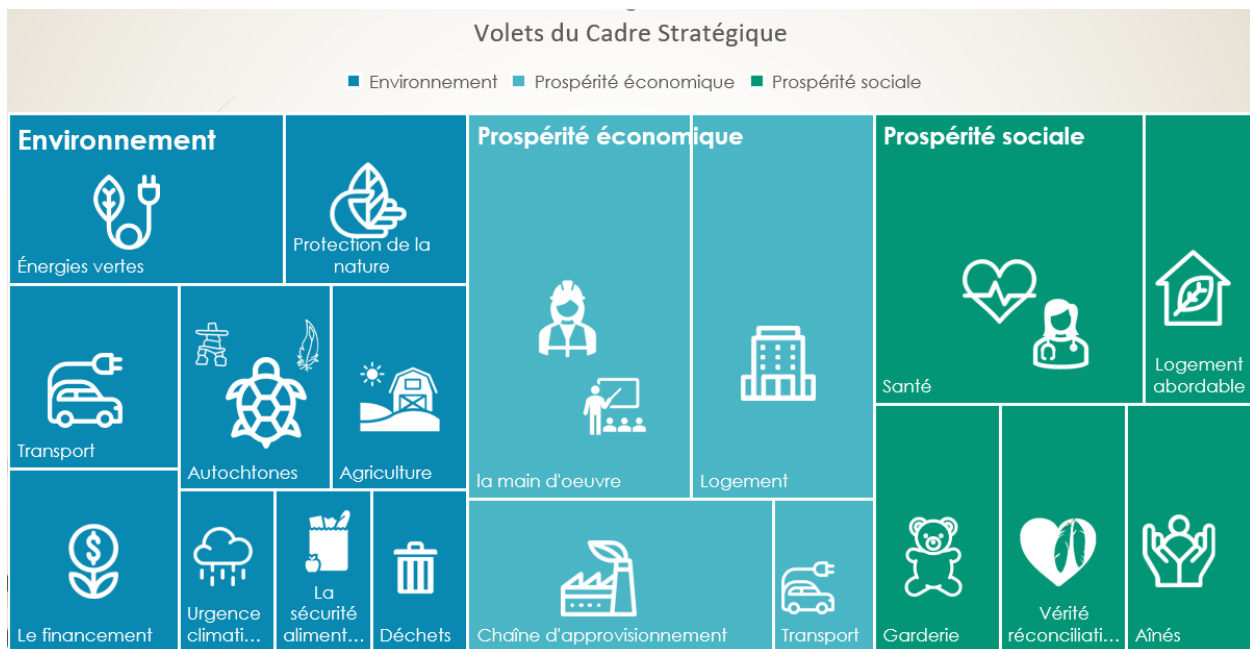
3. Préparer un cadre régional global

Troisièmement, la députée peut former un comité restreint, peut-être en s'appuyant sur le travail des groupes consultatifs stratégiques, pour préparer un cadre régional holistique qui met en évidence les solutions innovantes dans les différentes communautés, et éclaire les opportunités stratégiques pour le développement régional. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un plan contraignant, ce cadre pourrait aider les gouvernements locaux, les entrepreneurs et les parties prenantes à synchroniser leurs investissements pour s'adapter à un environnement à faible émission de carbone à une échelle régionale qui passe souvent entre les mailles du filet de la structure gouvernementale existante. Compte tenu de la multiplicité des juridictions, ce cadre stratégique pourrait également aider à mettre en lumière les sources potentielles de financement, en facilitant la collaboration inter-juridictionnelle et en identifiant les opportunités stratégiques d'investissement régional.

Le cadre stratégique pour un Pontiac vert et prospère comporterait trois volets : la transition écologique, la prospérité économique et la prospérité sociale.

¹⁹ Les plans directeurs actuels, comme ceux de Cantley et Chelsea, voisins mais très différents sur le plan sociologique, mettent l'accent sur l'environnement naturel, mais ne font qu'une référence superficielle au défi du changement climatique et n'intègrent pas les impacts de la hausse des prix du carbone, les nouvelles subventions ou les investissements publics majeurs dans les infrastructures vertes. Voir Cantley (municipalité), " 2005 Masterplan Summary " (consulté le 12 octobre 2021) <https://www.cantley.ca/sites/default/files/docs/summarymasterplan2005.pdf> et Chelsea (municipalité), " Masterplan and Bylaws " (consulté le 12 novembre 2021) <https://www.chelsea.ca/en/residents/service-municipaux/planning/by-laws>.

²⁰ Voir la remarquable et utile ressource préparée par l'UMQ, " Plateforme municipale pour le climat ", 45p. (Consulté le 11 octobre 2021) [plateforme-municipale-climat-8avril21.pdf \(umq.qc.ca\)](https://www.umq.qc.ca/plateforme-municipale-climat-8avril21.pdf)



A. Un Pontiac vert

Sous le chapeau d'un Pontiac vert et prospère, de nombreux sujets peuvent être abordés, tels que:

- Protection de nos cours d'eau :** Les vallées des rivières des Outaouais et Gatineau traversent de multiples juridictions, ce qui nécessite une approche intégrée en matière de surveillance environnementale, d'application des règlements et de gestion de l'utilisation récréative afin de maintenir la qualité de l'eau et la protection des rives. Le changement climatique et l'augmentation du tourisme et du développement exigeront-ils la mise en place d'une structure de gouvernance plus robuste ?
- Restauration écologique :** Le réchauffement de la planète et l'augmentation de l'utilisation récréative exerceront une pression croissante sur certains écosystèmes, notamment les lacs, le parc de Gatineau. Comment tous les paliers de gouvernement peuvent-ils collaborer pour protéger les zones humides et les autres centres de biodiversité et créer des corridors qui établissent un meilleur équilibre entre la nature et l'activité humaine, tout en appliquant des principes de conception intelligente qui imitent la nature pour réduire les coûts, supprimer les incendies, limiter les dommages causés par le vent et contrôler les inondations ?
- Le parc de Gatineau :** Vaste réserve naturelle à proximité de la Région de la capitale nationale (RCN) densément peuplée, ce joyau national attire des millions de visiteurs, mais la grande majorité d'entre eux ne visitent qu'une petite partie du côté est du parc de la Gatineau, d'Aylmer à Wakefield, ce qui crée de la congestion, de la pollution et de l'érosion. Comment répartir plus équitablement le poids de l'activité humaine et des dollars des touristes à l'intérieur du parc et dans la circonscription ?

- **Réponse intégrée aux désastres :** Les événements météorologiques extrêmes vont intensifier et accélérer les dommages aux infrastructures. Dans quelle mesure la circonscription du Pontiac peut-elle mettre en commun ses ressources afin de répondre plus efficacement aux dommages causés par les incendies, les tempêtes et les inondations ?
- **Le reboisement et la capture du carbone :** La majeure partie du Pontiac était autrefois une forêt et le reboisement représente la stratégie la plus économique pour la capture du carbone et le financement de telles initiatives est susceptible de s'accélérer au cours de la prochaine décennie. Comment les MRC et les communautés peuvent-elles développer un plan global d'aménagement du territoire qui facilite le reboisement avec une foresterie durable, un tourisme plus intensif, des loisirs et un développement plus intensif, avec une préservation écologique ?

B. Un Pontiac économiquement prospère

Une économie verte doit s'attaquer à des problèmes clés tels que la pénurie de main-d'œuvre et les infrastructures. Par exemple :

- **Investissement dans les infrastructures :** Non seulement le financement fédéral et provincial, mais surtout l'investissement privé alimenteront la refonte de l'économie du Pontiac. Comment les entrepreneurs, les communautés et les travailleurs locaux peuvent-ils profiter de cet investissement dans l'énergie propre, l'électrification du transport de marchandises, le développement du réseau intelligent et la construction zéro émission ?
- **Transport intra-régional :** Le réseau de transport public est actuellement offert pour relier les banlieues du nord de Gatineau aux bureaux du centre-ville d'Ottawa, mais il est peu efficace pour relier les navetteurs entre Aylmer, Hull, Gatineau, Chelsea et Val de Monts et peu efficace pour relier les zones périphériques comme Shawville, Low, Maniwaki et Fort Coulonges à la RCN. Comment les tendances émergentes en matière d'électrification, d'analyse des données, de véhicules autonomes et de systèmes de covoiturage peuvent-elles être exploitées pour promouvoir une mobilité plus efficace ?
- **Pilotage des tendances démographiques :** Le réseau intelligent et le déploiement de la large bande, ainsi que le télétravail, accéléreront la tendance à l'exode des résidents des zones urbaines plus coûteuses vers des zones plus éloignées. Comment cette migration peut-elle être canalisée pour relever le défi de la consommation nette zéro, alimenter le développement économique dans les communautés plus éloignées et être conciliée avec un besoin pressant de logements plus abordables ?
- **Éducation et formation professionnelle :** La main-d'œuvre de demain aura besoin de nouvelles compétences et la RCN compte de nombreux cégeps, collèges et universités de premier ordre. Comment réoutiller l'assise urbaine des établissements d'enseignement avec les technologies d'apprentissage à distance pour promouvoir les compétences de la prochaine génération qui seront très demandées dans les écoles secondaires et les programmes d'apprentissage avec les entrepreneurs dans les communautés éloignées ?

- **Réseau touristique :** Le tourisme sera une industrie en croissance et la nature et l'histoire du Pontiac sont attrayantes et à portée de main. Comment les investissements dans les trois MRC pourraient-ils être mieux coordonnés pour offrir une meilleure image de marque et une meilleure intégration afin d'attirer plus de visiteurs, de plaire aux goûts des nouveaux migrants et de créer des périodes critiques pour stimuler un cycle de nouveaux investissements commerciaux, particulièrement dans les régions éloignées qui n'ont pas pleinement profité de cette tendance séculaire ?
- **Pénurie de main-d'œuvre et immigration :** L'économie canadienne montre les signes d'une forte reprise, mais le boom de la construction a entraîné une pénurie de travailleurs qualifiés. Quel sera le plan et actions communes pour accueillir des travailleurs talentueux dans nos communautés, leur trouver des logements abordables et assurer leur intégration dans nos communautés ?

C. Un Pontiac socialement prospère

- **Logement abordable :** Sans logements abordables à court terme, les entrepreneurs des communautés rurales ne seront pas en mesure d'attirer des travailleurs, de développer leurs activités ou de réorganiser leurs entreprises. Comment redéfinir les objectifs politiques, et combiner la collaboration multi-juridictionnelle (y compris les communautés autochones qui souffrent davantage de la pénurie de logements et surpeuplement des habitations) avec l'innovation technologique pour débloquer une nouvelle ère d'investissement au cours de la prochaine décennie ?
- **Soins de santé :** De nombreuses communautés rurales sont confrontées à une pénurie de médecins, d'infirmières praticiennes et d'autres travailleurs de la santé et des services sociaux qui contribuent au dynamisme des communautés. Comment s'assurer, dans les turbulences de la transition vers une nouvelle ère économique, que les soins de santé dans une population vieillissante ne soient pas négligés ?
- **La sécurité alimentaire :** Le système alimentaire mondial connaîtra d'importantes turbulences au cours de la prochaine décennie et les phénomènes météorologiques extrêmes provoqueront davantage de mauvaises récoltes, ce qui nécessitera un plus grand nombre de fournisseurs locaux, une meilleure atténuation des risques et des programmes plus coordonnés pour les banques alimentaires. Comment les agriculteurs locaux, les consommateurs et les gouvernements peuvent-ils collaborer pour relever ce défi croissant ?

IV. Calendrier



V. Conclusion : Un cadre pour un Pontiac vert et prospère

Ce document de discussion a cherché à peindre les défis et les opportunités à venir pour les divers électeurs, entreprises et communautés de cette circonscription. Bien que le Pontiac ne soit pas une juridiction, la députée, représentant une circonscription composée de diverses communautés, est dans une position unique pour mobiliser les intervenants locaux. L'objectif de ce cadre est de faciliter la mise en œuvre du plan climatique, économique et social du Canada face à cette crise. Pour y arriver, nous allons recenser les meilleures pratiques utilisées dans les communautés à travers le Québec et le Canada, réconcilier le plan canadien avec les réalités concrètes du Pontiac, développer une boîte à outils pour aider les petites communautés à planifier à long terme et les aider à mieux anticiper les défis climatiques et opportunités à venir, exploiter efficacement les subventions pour la décarbonisation, et finalement collaborer entre les juridictions et pour réimaginer nos communautés.

L'un des principes fondamentaux du concept de la nouvelle donne verte est qu'aucun citoyen ne peut être laissé pour compte. Bien que les défis soient de taille, si nous travaillons ensemble et mettons nos forces en commun, nous pouvons réorganiser notre économie afin de bâtir un Pontiac prospère pour nos enfants. Ce que nous ferons au cours des prochaines années est important. Les leaders d'aujourd'hui façonneront la structure de nos communautés pour les soixante prochaines années. Les générations futures seront-elles submergées par la marée montante du changement climatique, le chômage et le coût élevé des aliments, ou bien nos enfants vivront-ils une vie longue et prospère dans des communautés dynamiques ?

Annexe

Advancing the Climate Resilience of Canadian Infrastructure: A review of literature to inform the way forward, IISD REPORT

Source : Darren Swanson et al. “Advancing the Climate Resilience of Canadian Infrastructure,” <https://www.iisd.org/system/files/2021-07/climate-resilience-canadian-infrastructure-en.pdf>

Table ES1. Climate hazards, impacts, and resilience options for Canada’s built infrastructure

Infrastructure type	Climate hazard	Examples of infrastructure impacts	Examples of resilience options
Land transportation	Heat	<ul style="list-style-type: none"> • Pavement softening, rutting, and bleeding • Thermal rail expansion (buckling due to heat) 	<ul style="list-style-type: none"> • Use heat-tolerant pavement mixtures • Use low-solar absorption rail coatings
	Changing precipitation patterns	<ul style="list-style-type: none"> • Increased risk of critical events (e.g., washouts) • Increased ice accretion on cable-stayed bridges 	<ul style="list-style-type: none"> • Increase culvert capacities • Use of cable coverings to shed accreted ice
	Seasonal temperatures changes	<ul style="list-style-type: none"> • Shortened winter ice road season • Soil and slope instability plus ground movement/settlement 	<ul style="list-style-type: none"> • Transform ice roads into all-season roads • Install geotextiles
	Storm surges	<ul style="list-style-type: none"> • Causeways, bridges, and low-lying roads inundated or damaged 	<ul style="list-style-type: none"> • Build riprap and dikes
	High winds	<ul style="list-style-type: none"> • Blocked roads, bridges, and railways due to debris or snow 	<ul style="list-style-type: none"> • Update vegetation management-related standards (e.g., plant different trees species along roads)

Infrastructure type	Climate hazard	Examples of infrastructure impacts	Examples of resilience options
Buildings	Heat	<ul style="list-style-type: none"> Increased indoor air temperature and reliance on cooling systems Accelerated ageing of building materials 	<ul style="list-style-type: none"> Upgrade ventilation systems and install window shades Install thermally reflective material for the roof and facades of buildings
	Changing precipitation patterns	<ul style="list-style-type: none"> Increased risk of flooded structures Roof collapse from heavier snow loads on roofs 	<ul style="list-style-type: none"> Install backwater valves, sump pumps; redesignate no-build areas in high-risk flood zones Retrofit at-risk structures to a higher standard and monitor/remove snow accumulation
	Seasonal temperature changes	<ul style="list-style-type: none"> Foundation and building damage from changes in freeze/thaw patterns and drying of soils 	<ul style="list-style-type: none"> Select concrete mixture aggregates that perform better in freeze-thaw cycles
	Permafrost degradation	<ul style="list-style-type: none"> Subsidence and buckling can damage foundations Loss of strength in building 	<ul style="list-style-type: none"> Improve ventilation and adjustable structural posts Best design practices for foundations
	Storm surges	<ul style="list-style-type: none"> Erosion compromises the integrity of foundations Increased corrosion of metals 	<ul style="list-style-type: none"> Protective structures/dikes/seawalls Metal product components with enhanced resistance to corrosion
	High winds	<ul style="list-style-type: none"> Loss of roof sheathing Windborne debris can shatter windows and damage exteriors and facades 	<ul style="list-style-type: none"> Reinforce roofs/hurricane straps and additional fasteners Install impact-resistant glass
Water supply infrastructure	Changing precipitation patterns	<ul style="list-style-type: none"> Power outages due to electrical storms affecting pumping stations Reduced structural integrity and/or accelerated deterioration of dams 	<ul style="list-style-type: none"> Enhanced and redundant backup power supplies Adopt structural adaptations to dams, weirs, and drainage canals
	Permafrost degradation	<ul style="list-style-type: none"> Rupture of water lines and storage tanks 	<ul style="list-style-type: none"> Use of polystyrene insulation beneath roads
	Storm surges and sea level rise	<ul style="list-style-type: none"> Flooding of treatment plant infrastructure 	<ul style="list-style-type: none"> Seawalls, dikes, floodwalls, levees, local surge barriers, etc.
	Drought	<ul style="list-style-type: none"> Reduced source of potable water Cracking of earthen dams, increasing flood risk 	<ul style="list-style-type: none"> Demand management and use of natural infrastructure such as bioswales, constructed wetlands, rain gardens, and bioretention systems Structural adaptations to dams, weirs, and drainage canals

Infrastructure type	Climate hazard	Examples of infrastructure impacts	Examples of resilience options
Wastewater and stormwater infrastructure	Heat	<ul style="list-style-type: none"> Higher temperature streams and decreased streamflow lead to more concentrated influent flows that are harder to disinfect 	<ul style="list-style-type: none"> Apply natural infrastructure solutions (green roofs, urban forests) to increase assimilative capacity of receiving streams
	Changing precipitation patterns	<ul style="list-style-type: none"> Exceeding stormwater/drainage systems 	<ul style="list-style-type: none"> Increased capacity of stormwater and drainage collection systems Reduce or green up impervious surfaces (e.g., roofs, parking areas)
	Seasonal temperature changes	<ul style="list-style-type: none"> Increased frequency, duration, and severity of thermal cracking and rutting 	<ul style="list-style-type: none"> Use phase-change materials to reduce the number of freeze/thaw cycles
	Storm surges	<ul style="list-style-type: none"> Damaged or flooded structures that reduce treatment efficiency 	<ul style="list-style-type: none"> Hybrid built and natural infrastructure solutions (e.g., terraced berms, drainage improvements, bulkheads, beach nourishment, reinforced dunes, offshore breakwaters, living shorelines)
Marine infrastructure	Seasonal temperature changes	<ul style="list-style-type: none"> Soil and slope instability and ground movement/settlement due to permafrost melt and increased freeze/thaw cycles 	<ul style="list-style-type: none"> Thicken embankments and new infrastructure design suited to permafrost environments
	Storm surges	<ul style="list-style-type: none"> Inundation of ports and other coastal infrastructure Increased wave damage to docks and other mooring structures 	<ul style="list-style-type: none"> Build flooding considerations into building and infrastructure design Actively restore shoreline habitat (i.e., dunes, salt marshes, vegetation)
	Sea ice changes	<ul style="list-style-type: none"> Increased shipping traffic in Arctic waters due to less sea ice creating new and additional demand for Northern ports 	<ul style="list-style-type: none"> Demand forecasting and planning for Arctic shipping and port facilities
	Fluctuations in inland water levels	<ul style="list-style-type: none"> Lower water levels leading to reduced vessel capacity 	<ul style="list-style-type: none"> Shift freight to road or rail, change navigation procedures, invest in flow augmentation technologies, and increase dredging of channels

Pour en savoir plus

Brown, L., *World on the Edge: How to Prevent Environmental and Economic Collapse*. 1st ed. New York: W.W. Norton & Co., 2011.

Buholz, Travis and Alissa Burger, Sue Gander, Brad Nelson, Ben Prochazka, Natalia Swalni, “Electrifying Freight: Pathways to Accelerating the Transition,”
<https://www.electrificationcoalition.org/wp-content/uploads/2020/11/Electrifying-Freight-Pathways-to-Accelerating-the-Transition.pdf>

Canadian Institute for Climate Choices, “Sink or Swim: Transforming Canada’s Economy for a Global Low Carbon Future,” blog (accessed October 31, 2021) <https://climatechoices.ca/reports/sink-or-swim/>

Cantley (municipality), “2005 Masterplan Summary,” (accessed October 12, 2021)
<https://www.cantley.ca/sites/default/files/docs/summarymasterplan2005.pdf>

Chelsea (municipality), “Masterplan and Bylaws,” (accessed November 12, 2021)
<https://www.chelsea.ca/en/residents/service-municipaux/planning/by-laws>

Cugurullo, Federico, Ransford A. Acheampong, Maxime Gueriau, and Ivana Dusparic. “The Transition to Autonomous Cars, the Redesign of Cities and the Future of Urban Sustainability.” *Urban Geography* 42, no. 6 (July 3, 2021): 833–59.

Dekel, Jonathan, “This small town wants to become Canada’s first net-zero smart community — but first it has to tackle its energy challenge, Mars Blog, September 28, 2021 (Accessed November 10, 2021)
<https://www.marsdd.com/news/this-small-town-wants-to-become-canadas-first-net-zero-smart-community-but-first-it-has-tackle-its-energy-challenge/>

Dodds, F and Michael Strauss, and Maurice F. Strong. *Only One Earth: the Long Road via Rio to Sustainable Development*. Abingdon, Oxon: Routledge, 2012.

FCM “One mayor’s approach to managing his community’s assets: The small municipality of Pointe-Fortune, Quebec, takes asset management seriously,” FCM Blog (Accessed October 9, 2021)
https://fcm.ca/en/case-study/mamp/one-mayors-approach-managing-his-communitys-assets?_cldee=Yy5ncmVlbnkBJaGVsc2VhLmNh&recipientid=contact-e7c43922ded9e61181c0005056bc2daa-187e004c6f4c4ae5a9c69a9d9880ddc1&utm_source=ClickDimensions&utm_medium=email&utm_campaign=FCM%20Voice&esid=9c0b61ae-ad40-ec11-80da-005056bc7996

Gatineau, “A Green City in you’re the Palm of Your Hand,” 24p. (Accessed November 10, 2021)
<http://www.villelapeche.qc.ca/downloads/Politiques/2019-09-18-plan-strategique-an-web.pdf>

Global Cities Council, “PLANNING FOR AN URBAN FUTURE OUR CALL FOR A NATIONAL URBAN STRATEGY FOR CANADA, FEBRUARY 2018, 32p. (Accessed November 10, 2021).
<https://globalcitiescouncil.ca/wp-content/uploads/2018/02/CGCC-National-Urban-Strategy-Report.pdf>

Government of Canada, “Smart Grid Overview,” (Accessed October 10, 2021)
<https://www.nrcan.gc.ca/sites/nrcan/files/environment/Smart-Grid-2020-en.pdf>

Hawkins, Jason, and Khandker Nurul Habib. “Integrated Models of Land Use and Transportation for the Autonomous Vehicle Revolution.” *Transport Reviews* 39, no. 1 (2019): 66–83.
<https://doi.org/10.1080/01441647.2018.1449033>.

IPCC, “Climate change widespread, rapid, and intensifying,” Update, August 9, 2021. (Accessed November 10, 2021). <https://www.ipcc.ch/2021/08/09/ar6-wg1-20210809-pr/>

ISSD, “Advancing the Climate Resilience of Canadian Infrastructure: A review of literature to inform the way forward,” July 2021, (Accessed October 10, 2021).
<https://www.iisd.org/system/files/2021-07/climate-resilience-canadian-infrastructure-en.pdf>

La Pêche, « 2019-2022 Strategic Plan, » 21p. (Accessed October 12, 2021)
<http://www.villelapeche.qc.ca/downloads/Politiques/2019-09-18-plan-strategique-an-web.pdf>

McKibben, B., *Eaarth : Making a Life on a Tough New Planet*. 1st ed. New York: Time Books, 2010.

McKinsey, “Urban commercial transport and the future of mobility,” McKinsey Report, September 13, 2017, (Accessed November 10, 2021)
<https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/business%20functions/sustainability/our%20insights/urban%20commercial%20transport%20and%20the%20future%20of%20mobility/an-integrated-perspective-on-the-future-of-mobility.pdf>

MRC Pontiac, “Pontiac Vision 2020; Strategic Plan,” http://www.mrcpontiac.qc.ca/wp-content/uploads/Diagnostic-MRC-de-Pontiac_en.pdf

MRC des Collines, “Transcollines Strategic Plan 2019-2023,” 16p. (Accessed November 10, 2021).
https://transcollines.ca/wp-content/uploads/2019/07/Planif_Strategique_synthe%CC%80se_AN.pdf

Pimentel, D., *World Soil Erosion and Conservation*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

Rifkin, J., *The Third Industrial Revolution : How Lateral Power Is Transforming Energy, the Economy, and the World*. 1st Palgrave Macmillan pbk. ed. New York: Palgrave Macmillan, 2013.

Schwab, K., *The Fourth Industrial Revolution*. First U.S. edition. New York: Crown Business, 2016.

Statcan, « Census Profile, 2016 Census : Pontiac, Municipalité régionale de comté [Census division], Quebec and Quebec [Province], (accessed November 14, 2021) <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=E&Geo1=CD&Code1=2484&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=Pontiac&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&GeoLevel=PR&GeoCode=2484&TABID=1&type=0>

UMQ, “Plateforme municipale pour le climat,” 45p. (Accessed October 11, 2021) [plateforme-municipale-climat-8avril21.pdf \(umq.qc.ca\)](#)

UN, “The trillion dollar climate finance challenge (and opportunity),” 27 June, 2021. (accessed October 11, 2021) <https://news.un.org/en/story/2021/06/1094762>

US Department of Energy, “Vision for a Smart Grid,” DOE White Paper, June 2009. (Accessed November 10, 2021) https://netl.doe.gov/sites/default/files/Smartgrid/Whitepaper_The-Modern-Grid-Vision_APPROVED_2009_06_18.pdf

Vangelis, Angelakis and Elias Tragos, Henrich C. Pöhls, Adam Kapovits, and Alessandro. Bassi. *Designing, Developing, and Facilitating Smart Cities Urban Design to IoT Solutions*. 1st ed. 2017. Cham: Springer International Publishing, 2017. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-44924-1>.