

## CONSULTATIONS TEQ

### MÉMOIRE COOP CARBONE

#### CONTEXTE

La Coop Carbone est une coopérative québécoise dédiée à la lutte aux changements climatiques. En plus de jouer un rôle clé sur le marché du carbone, la Coop Carbone a développé depuis deux ans des projets de nature structurante dans plusieurs domaines : énergie, mobilité et agroalimentaire. Ce mémoire ne couvre pas l'ensemble des thèmes abordés par Transition énergétique Québec (TEQ), mais se concentre sur deux aspects pour lesquels une action de TEQ pourrait avoir un impact décisif : le biométhane et la mobilité partagée.

#### BIOMÉTHANE

Le méthane émis par les fumiers et les lisiers des fermes d'élevage représentent une source très importante de gaz à effet de serre (GES) au Québec. À l'instar de ce qui se fait dans de nombreux autres pays dans le monde, ce méthane pourrait non seulement être récupéré, mais aussi utilisé comme source d'énergie en remplacement d'énergies fossiles. En plus des réductions de GES, de nombreux bénéfices en découleraient pour les PME québécoises et la collectivité dans son ensemble. Notons, par exemple, une réduction des odeurs en milieu rural liées à l'épandage des fumiers et lisiers, ou encore, une meilleure disponibilité des nutriments dans la partie digérée et épandue aux champs, permettant de réduire les engrais de synthèse utilisés pour fertiliser les cultures.

Pour y arriver, l'enjeu principal n'est pas de nature technologique. Les technologies sont pour la plupart connues et maîtrisées. La véritable difficulté consiste à concevoir et opérer des modèles d'affaires qui doivent nécessairement regrouper de nombreux partenaires. En effet, la faisabilité de ce type de projet implique de regrouper les résidus de plusieurs fermes, possiblement avec ceux d'entreprises de transformation agroalimentaire et de municipalités avoisinantes, et de répartir les bénéfices et les coûts entre ces différents acteurs. Il nous semble qu'un programme de TEQ dédié au biométhane devrait tenir compte de cette réalité, en incluant non seulement un volet axé sur les projets de démonstration, mais surtout en développant un volet de type « innovation sociale » pour favoriser l'agrégation de partenaires et ainsi permettre la mise en œuvre et la multiplication de projets avec une plus grande appropriation des PME agricoles et agroalimentaires.

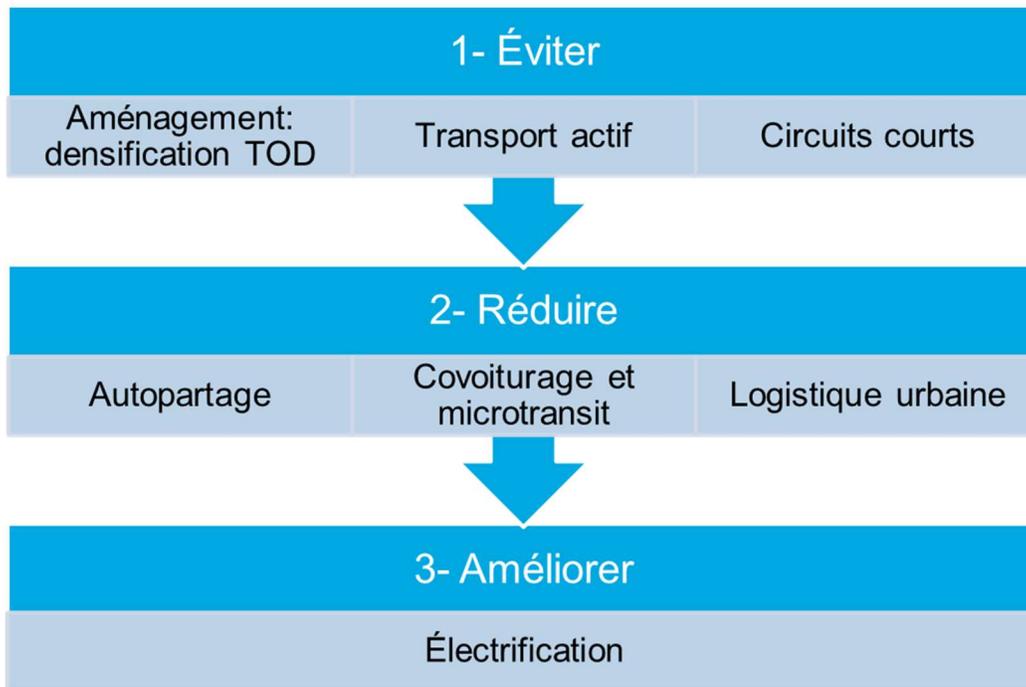
Trois autres éléments pourraient grandement faciliter le déploiement de cette filière très prometteuse :

- Permettre d'obtenir des crédits compensatoires sur le marché du carbone (SPEDE). À l'heure actuelle, les protocoles du règlement ne permettent pas à un projet de biométhanisateur dans le domaine agricole de générer des crédits. Une modification relativement simple du règlement le permettrait, favorisant la construction des modèles d'affaires tout en préservant l'intégrité environnementale du marché du carbone.
- Créer un programme de subvention dédié aux biométhanisateurs dans le domaine agricole. Jusqu'à présent, les programmes de biométhanisation ont été réservés à des installations municipales. En raison du potentiel de réduction de GES dans le secteur agricole et agroalimentaire, il serait logique de l'étendre à ces secteurs, d'autant plus que les tarifs avantageux proposés par Énergir (anciennement Gaz Métro), et sous examen par la Régie de l'énergie du Québec, dépendent eux-mêmes des subventions reçues par les projets visés.
- Valoriser le biométhane. La voie la plus évidente aujourd'hui consiste à confirmer un objectif minimum de gaz naturel renouvelable (GNR) dans les conduites des distributeurs de gaz naturel au Québec. Cette voie doit absolument être confirmée par une décision de la Régie de l'énergie du Québec permettant notamment à Énergir d'augmenter ses tarifs d'achat de GNR pour le biométhane agricole.

En parallèle à ces trois pistes jugées prioritaires, d'autres pistes de valorisation pourraient être creusées par TEQ, notamment en lien avec la production de chaleur locale et la production d'électricité avec Hydro-Québec.

## MOBILITÉ PARTAGÉE

Le transport est le plus grand contributeur aux émissions de GES, c'est le seul secteur en croissance et c'est celui pour lequel les solutions semblent les plus difficiles à mettre en place. De nombreuses solutions sont disponibles, même si aucune n'est simple. Le graphique ci-dessous classe les solutions possibles selon une approche empruntée à la gestion des déchets : d'abord éviter, puis réduire et enfin améliorer. Le gouvernement met à l'heure actuelle beaucoup d'efforts sur la partie « améliorer » avec ses différents programmes d'électrification, et de gros projets de transport collectif sont dans les cartons. La Coop Carbone pense que la partie « réduire » nécessiterait beaucoup plus d'attention du gouvernement et de TEQ, et plus particulièrement le champ émergent la mobilité partagée.



La mobilité partagée est un champ de solutions en pleine émergence, qui inclut en particulier le partage de véhicules (autos, vélos, etc.), le partage de petites infrastructures (bornes, stationnements, centres de transbordement, etc.) et le partage de l'usage des véhicules (transport collectif flexible, covoiturage, etc.). Il s'agit d'un domaine qui est source de beaucoup d'innovation et dont on ne fait que gratter la surface du potentiel. À titre d'exemple, une étude commanditée conjointement par le TAF et par la Coop Carbone sur le microtransit à Toronto et Montréal a identifié un potentiel de réduction d'émissions de 170kT sur la métropole montréalaise sur 5 ans, plus que le plan d'électrification du gouvernement. Une autre étude internationale menée à Lisbonne montrait que des systèmes de microtransit avaient le potentiel de réduire de façon drastique non seulement les émissions de GES, mais aussi toute une série d'autres enjeux, comme la congestion et l'équité d'accès au transport.

Bien entendu, ces solutions présentent leurs propres enjeux. Pour les lever, la mobilité partagée nécessite un support nettement accru du gouvernement provincial, par le biais de programmes dédiés. Ces programmes pourraient prendre la forme de projets de démonstration dans un premier temps. L'essentiel est que ces programmes ne soient pas basés sur le développement de nouvelles technologies, technologies qui la plupart du temps existent déjà ou sont en développement, mais sur des notions d'innovation sociale, d'appropriation par les utilisateurs et de changement de comportement. Il est important de souligner que de tels programmes, sans développer de filière industrielle de manière directe, auraient un impact majeur sur l'économie québécoise : réduction des dépenses des ménages en transport, réduction du déficit commercial, etc.

De plus, la mobilité partagée présente l'avantage de pouvoir se développer de façon rapide et agile, si le contexte est favorable, en maximisant les actifs déjà présents et en agissant sur les comportements, sans attendre l'arrivée d'un projet majeur, mais complexe, mais tout en préparant le terrain à l'arrivée de ce dernier.

Des programmes dédiés à la mobilité partagée pourraient également être conçus de façon à servir de levier pour les deux autres axes de solutions présentés plus haut. En effet, la mobilité partagée a le potentiel (1) de favoriser une électrification efficace par une utilisation accrue des véhicules et (2) d'aider à structurer l'utilisation du territoire. L'approche MaaS développée par OuiShare explique de manière claire ces liens et le potentiel impact de l'approche. Enfin, il est important d'accompagner ces programmes de travaux sur la gouvernance et la réglementation de la mobilité partagée. Dans bien des cas, l'innovation s'arrête là. Le temps est venu de faire évoluer notre approche sur les nouvelles mobilités, pour le meilleur intérêt collectif.

### **Contact**

Bertrand Fouss – Directeur des projets  
bfouss@coopcarbone.coop  
514 559-2268