

MÉMOIRE DE

L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC

Présenté à

La COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

Dans le cadre de

La consultation particulière sur le projet de loi n° 81

REMARQUES INTRODUCTIVES

Le 20 novembre dernier, le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, M Benoît Charette, a déposé le projet de loi n° 81, *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*. Projet de loi dans lequel sont inclus notamment les articles visant à donner au gouvernement le pouvoir de mettre en place un règlement qui forcera les fabricants de véhicules lourds à augmenter la proportion de ventes de véhicules zéro émission, au détriment de véhicules au diesel, afin de réduire les émissions de GES du secteur des transports routiers.

C'est avec un vif intérêt que l'*Association du camionnage du Québec* vous partage ses commentaires sur ledit projet de loi n° 81.

PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC

Depuis plus de 70 ans, l'*Association du camionnage du Québec* regroupe de nombreux intervenants œuvrant dans l'industrie du camionnage.

Au moment de rédiger le présent mémoire, l'*Association du camionnage du Québec* représente plus de 500 membres, transporteurs publics ou privés et fournisseurs de services.

Les opérations combinées des membres de l'*Association du camionnage du Québec* représentent près de 80 % des opérations de transport contre rémunération au Québec et un chiffre d'affaires de 2,5 milliards de dollars annuellement.

L'*Association du camionnage du Québec* est donc représentative de l'industrie pour laquelle elle agit à titre de porte-parole.

De tous les temps, l'*Association du camionnage du Québec* a été un partenaire des autorités gouvernementales dans leurs initiatives pour réduire leur empreinte carbone.

En ce sens, les membres de l'*Association du camionnage du Québec* se sont dotés, il y a de nombreuses années, d'un code de conduite qui fait notamment la promotion du respect de la législation et de la réglementation applicables à l'industrie du camionnage et qui énonce l'engagement de ses membres à réduire leurs émissions de GES.

Les objectifs de l'*Association du camionnage du Québec* et ceux de la consultation particulière sont donc similaires.

Depuis ses débuts, l'*Association du camionnage du Québec* œuvre comme outil de formation et d'information pour ses membres. Elle les accompagne activement dans tous les changements qui impactent l'exercice de leurs activités.

Aussi, comme porte-étendard de la sécurité routière de même que comme porte-parole de l'industrie, la participation de l'*Association du camionnage du Québec* aux travaux de la présente consultation particulière est légitime.

De façon ordonnée, nous reprendrons les sections du projet de loi en question qui concernent directement notre industrie et vous ferons part de la position de l'*Association du camionnage du Québec* à l'égard de ceux-ci.

LOI VISANT L'AUGMENTATION DU NOMBRE DE VÉHICULES AUTOMOBILES ZÉRO ÉMISSION AU QUÉBEC AFIN DE RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET AUTRES POLLUANTS

- LE PROJET DE LOI DONNE AU GOUVERNEMENT LE POUVOIR DE CRÉER UN RÈGLEMENT

Tout comme il l'a fait pour les véhicules automobiles légers (moins de 4 500 kg), le gouvernement du Québec vise à réglementer la vente de véhicules automobiles lourds au Québec en incitant les fabricants à offrir des véhicules zéro émission (vZE) à leurs clients pour remplacer progressivement les véhicules au diesel et ainsi réduire les gaz à effet de serre (GES) émis. Comme nous le verrons plus loin, de nombreuses nuances sont à considérer dans la mise en place de cette solution. L'industrie du transport au Québec comprend de nombreuses subtilités qui nécessitent une réflexion tout autre que celle appliquée dans le cadre des véhicules légers du quotidien. Le texte de loi proposé, ainsi que l'analyse d'impact réglementaire 2024, nous oblige à fournir au ministère de l'Environnement, de la lutte contre les changements climatiques, de la faune et des parcs (MELCCFP), toutes les clés nécessaires pour mieux appréhender les réalités de l'industrie du transport au Québec et ailleurs en Amérique du Nord.

- BESOIN URGENT D'UNE CONSULTATION AVEC L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

L'absence d'une politique provinciale et même fédérale pour les vZE lourds est un obstacle majeur à la mise en place d'un futur règlement visant à contrôler la vente de véhicules lourds au Québec. De nombreuses consultations seront nécessaires afin de supporter cette politique pour qu'elle soit une véritable opportunité plutôt qu'un frein pour l'industrie. Pour illustrer : la conception des vZE lourds est différente des véhicules lourds actuels et plusieurs règlements en vigueur devront être révisés pour l'utilisation de ces nouveaux véhicules. La réglementation actuelle n'est pas adaptée aux premiers vZE, qui sont pratiquement des prototypes, et qui

sont présentement en service avec certains transporteurs, ce qui entraîne certaines problématiques (Charge permise, heures de service, ronde de sécurité, inspection mécanique, etc...).

- **CORRIGER LA NOTION DE VÉHICULE LOURD À 4536 KG. DEVRAIT ÊTRE 4500 KG.**

Le projet de loi 81 mentionne de façon explicite la notion de véhicule automobile lourd comme étant un véhicule dont la masse est supérieure à 4536 kg. La Loi concernant les Propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds à l'article 2(3)(a), définit clairement un véhicule lourd comme ayant une masse de plus de 4500 kg. Il y a donc un écart entre la loi qui encadre le transport routier des personnes et des biens au Québec et le projet de loi. Il est donc évident que certaines modifications seront nécessaires afin d'aligner ce critère. Il nous semble clair que la notion de 4536 kg proposé par le texte de loi vient de la conversion directe du critère américain de 10,000 lbs et que la législation québécoise en vigueur n'a pas été pris en compte alors qu'elle est un pilier de base pour l'industrie du transport routier.

- **BIEN DÉFINIR LA NOTION DE ZÉRO ÉMISSION. ÉCHAPPEMENT OU CYCLE DE VIE ?**

Le projet de loi mentionne que seuls les véhicules lourds zéro émission seront acceptés dans le calcul de la quantité de véhicules lourds disponibles pour la vente. Seuls seront considérés les véhicules lourds à batteries rechargeables et à pile à combustible hydrogène. Pourquoi se limiter dans le texte de loi alors que la politique vZE pour véhicules lourds n'est toujours pas connue ? Comment se fera l'évaluation et surtout la confirmation qu'un véhicule lourd donné est bien zéro émission alors que le contrôle actuel des émissions des camions diesel n'est même pas vérifié lors de l'inspection mécanique annuelle obligatoire des véhicules lourds ? Quels seront les critères zéro émission privilégiés lorsque le règlement sera

adopté ? Est-ce qu'on parle seulement d'émissions à l'échappement du véhicule ? Pourquoi ne pas inclure les émissions du cycle de vie du véhicule lourd ? Le texte de loi ne considère aucune autre alternative en ce qui a trait à la réduction des GES émis. Pourtant, l'industrie du transport routier de marchandises a entrepris de réduire son empreinte carbone depuis plusieurs années¹.

Certains transporteurs ont aussi adopté des énergies alternatives telles que le biodiesel ou le gaz naturel et ce depuis plus de 10 ans. Avec la disponibilité croissante de gaz naturel renouvelable (GNR) et un réseau de distribution qui continue de se développer, le GNR se doit d'être considéré comme un joueur important dans les efforts de réduction des GES des transporteurs. Le gouvernement du Québec a d'ailleurs déjà investi des sommes importantes en infrastructure et via le programme Écocamionnage afin de supporter ces efforts. Pourquoi ne pas continuer de développer cette filière qui offre aux transporteurs une solution alternative mature et disponible dès aujourd'hui afin de réduire les émissions polluantes ? Avec la disponibilité du nouveau moteur au gaz naturel de 15L, la compagnie Cummins offre aux transporteurs la possibilité de réduire leur empreinte carbone dès aujourd'hui avec des investissements offrant une rentabilité et la possibilité de conserver leurs opérations de transport moyenne et longue distance en Amérique du Nord.

¹ Selon la Base de données nationale sur la consommation d'énergie du secteur des transport (Ressources naturelles Canada), on constate:

- Pour le transport routier des marchandises, l'intensité énergétique est passée de 2,96 MJ/Tkm en 2000 à 2,65 MJ/Tkm en 2021. C'est une amélioration de 10,4%
- Pour les camions lourds plus spécifiquement, l'amélioration en efficacité énergétique a été de 16% entre 2012 et 2021.

- LES CONTRAINTES OPÉRATIONNELLES

Les contraintes opérationnelles du transport routier de marchandises sont complexes et nous ne pouvons pas affirmer qu'une seule solution énergétique comblera les besoins de l'industrie. Selon plusieurs sources et selon les résultats des premiers adoptants, les véhicules lourds à batterie rechargeable ont de sévères lacunes en ce qui concerne leur autonomie (200 à 300 km maximum) et leur capacité de charge utile liée aux poids des batteries. Le problème est encore plus accentué en période hivernale avec la perte de rendement des batteries. Pour ces véhicules, leur rôle sera concentré sur des trajets courte distance avec des charges légères. En termes d'opérations de transport, cela représente environ 25% à 30% des opérations des flottes du Québec et elles sont principalement effectuées avec des véhicules moyens à deux essieux de style camionnette de livraison. Ces opérations couvrent principalement le "dernier kilomètre" et nous estimons que c'est le secteur qui bénéficierait au maximum d'une électrification rapide.

Pour les autres, il s'agit de transport de moyenne et de longue distance ou de transport spécialisé qui nécessite des équipements plus élaborés. De plus, l'adoption des vZE en région sera directement liée à la capacité de ces régions à mettre en place l'infrastructure nécessaire pour supporter ces véhicules. Pour ces types de transport, les efforts de réduction des GES doivent actuellement passer par le biodiesel, le gaz naturel ou le GNR.

- L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE ÉLECTRIQUE PROBLÉMATIQUE

L'infrastructure de recharge électrique pour véhicules lourds est inexistante. Seuls les premiers adoptants ont des stations dans leur cour, il n'y a pas encore de bornes de recharge publiques adaptées aux véhicules lourds disponibles le long des autoroutes du Québec. L'infrastructure actuelle est centrée sur les véhicules légers

et ne convient pas aux véhicules lourds, notamment, en termes de puissance électrique, de temps de recharge, de connexion, et d'espace de stationnement.

La demande en énergie pour supporter les activités des camions lourds sur un site avec de multiples bornes de recharge serait équivalente à celle d'une petite ville. Est-ce qu'Hydro-Québec possède la capacité de supporter la mise en service d'autant de vZE lourds en même temps ?

Pour ce qui est de l'hydrogène, il n'y a qu'une seule station de disponible au Québec et elle n'est pas adaptée pour les besoins des véhicules lourds. De plus, comment contrôler la source de provenance de l'hydrogène afin de conserver le statut vZE du véhicule lorsqu'il sera alimenté, par exemple, à l'hydrogène gris ? Quels seront les infrastructures à l'extérieur du Québec si les transporteurs longue distance du Québec sont contraints à mettre ce type de vZE en service ? Est-ce que le gouvernement prévoit de négocier des ententes avec les autres provinces ou les transporteurs seront-ils confinés au Québec ?

- LE MODÈLE ÉCONOMIQUE

Présentement, la solution offerte par les vZE est à peine viable économiquement, et ce, avec du financement de l'ordre de 50% de la part des deux paliers de gouvernement combiné, sans compter les subventions pour l'installation des bornes de recharge. Le coût de celles-ci diffère énormément du coût des bornes de recharge pour véhicules légers. Le gouvernement ne peut exiger que les transporteurs acquièrent des vZE en sachant que ces derniers ne sont pas viables économiquement sur la durée de vie utile du véhicule. Sans subventions, il est impossible pour un transporteur d'avoir un retour sur les investissements nécessaires afin de convertir une flotte de véhicules lourds au diesel vers des vZE. Avec l'arrêt sans préavis du programme Écocamionnage en septembre dernier, les concessionnaires du Québec ont vu leurs ventes de vZE tombées à zéro, et ce dès

l'annonce de la coupure des subventions. Ils doivent aujourd'hui supporter les coûts en inventaire de camions qu'ils ne peuvent pas vendre faute de client. En effet, avec un surcoût de l'ordre de deux à trois fois le coût d'un camion diesel équivalent, les économies de carburant et d'entretien (anticipées) ne pourront pas couvrir les investissements supplémentaires requis sur la durée de vie utile des véhicules. L'analyse d'impact réglementaire parle d'un surcoût de l'ordre de \$100 000. On parle plutôt de l'ordre de \$300 000 pour un tracteur de semi-remorque.

- **VENTES AU QUÉBEC ET ÉQUITÉ CONCURRENTIELLE**

En voulant contrôler la vente de véhicules lourds au Québec en forçant les fabricants à devoir vendre des vZE avant de vendre de véhicules au diesel, le gouvernement pourrait amener les fabricants à délaisser complètement ce marché. En effet, le marché canadien ne représente que 10% des ventes des fabricants américains, et le Québec pour sa part ne constitue que 1,8% du marché nord-américain. De plus, les transporteurs pourraient facilement acheter des véhicules diesel neufs dans les autres provinces canadiennes ou même aux États-Unis. Cette situation est en cours dans l'État de la Californie avec la réglementation ACT (Advanced Clean Truck) imposée par CARB (California Air Resource Board) et le phénomène d'achat dans les états voisins est bien réel. Les ventes de véhicules diesel en Californie ont drastiquement chuté puisque les concessionnaires n'ont pas d'allocation dû au manque de ventes de vZE. Le Québec devrait suivre de très près cette situation afin d'éviter que le même phénomène ne se produise chez nous.

Quant sera-t-il de l'équité concurrentielle dans notre industrie ? Si des investissements importants sont nécessaires à l'achat et l'opération des vZE, que deviendra-t-il des petites compagnies de transport ou des voituriers-remorqueurs

? Ils ne seront pas en mesure d'acquérir des vZE au prix du marché et il ne sera pas possible pour eux de renouveler leur(s) véhicule(s) au diesel. Quelles seront leurs options ? Comment les concessionnaires vont gérer l'allocation des vZE et des camions diesel à leurs clients ? On pourrait facilement retrouver du favoritisme envers les clients importants. Quelles actions le gouvernement du Québec prévoit-il afin de protéger les entreprises québécoises qui investiront dans les vZE alors qu'ils devront subir une concurrence sans ces contraintes provenant des autres provinces canadiennes ou même des États-Unis ? L'ACQ a déjà exposé la situation actuelle dans notre industrie avec le stratagème Chauffeurs Inc., il ne faudrait pas envenimer la situation avec des contraintes supplémentaires.

- **IMPACT DES VZE ET ALTERNATIVES**

Il va sans dire qu'avec la mise en service graduelle de vZE comme demandée par le gouvernement du Québec, l'augmentation des coûts de transport sera inévitable. En augmentant les coûts de transport, la facture reviendra de façon directe vers les consommateurs qui devront payer plus cher pour les mêmes produits. Il serait préférable d'amener les transporteurs vers des solutions plus progressives de réduction de GES en commençant par des efforts de réduction de consommation de diesel avec des objectifs faciles à atteindre grâce à des méthodes connues tel que l'écoconduite, les dispositifs aérodynamiques, la télémétrie embarquée ou le contrôle de la vitesse. Le gouvernement a accès aux données de consommation de carburant de chaque entreprise au Québec, il serait alors possible de fixer un objectif annuel sans quoi des pénalités pourraient être imposées. L'adoption de carburants alternatifs tel que le biodiesel et le gaz naturel pourrait aussi augmenter la performance des entreprises en termes de GES émis dès maintenant. Un tel système se doit d'être dynamique et progressif afin de permettre aux entreprises de transport, grandes et petites, de continuer à opérer de manière rentable dans un marché extrêmement compétitif et de continuer leur rôle au sein de la grande chaîne logistique du Québec et du Canada.

La réduction des GES émis par le transport routier des marchandises est en cours depuis les années '80 avec les premières normes EPA (Environmental Protection Agency) en provenance des Etats-Unis et adoptées par Transport Canada. Vague après vague de changements et d'améliorations techniques constantes des moteurs diesel, il ne faut pas négliger le chemin parcouru. Ces changements furent progressifs et ont réussi à diminuer les GES émis de façon importante tout en minimisant les impacts sur les opérations de transport. Il est donc essentiel pour le gouvernement de bien comprendre cette dynamique afin de lui permettre d'atteindre ses cibles de réduction de GES sans nécessairement handicaper notre industrie. L'ACQ demeure disponible pour discuter sur les points élaborés dans ce mémoire et nous espérons qu'il saura éclairer le gouvernement dans sa prise de décision qui impactera l'avenir de l'industrie du transport de marchandises au Québec.

CONCLUSION

Le projet de loi 81 représente la volonté du gouvernement de réduire l'empreinte carbone du transport routier au Québec et l'ACQ supporte ce projet.

Toutefois, la mise en place d'une loi et d'un futur règlement, visant à imposer la vente de véhicules lourds zéro émission aux fabricants pour continuer la vente de véhicule diesel, doit être faite de manière progressive sans affecter les opérations quotidiennes des entreprises québécoises qui œuvrent dans l'industrie. Plusieurs étapes seront nécessaires avant la mise en place d'une telle législation, en particulier un besoin pressant pour le gouvernement de définir sa politique pour les véhicules lourds zéro émission (vZE). Les critères de la définition d'un véhicule zéro émission doivent être clairement établis afin d'éviter de potentielles situations de confusion. De plus, le gouvernement devra mettre en place des mesures pour

contrôler cette politique si l'intention demeure d'amener les émissions de GES à zéro dans le futur.

Contrairement au modèle adopté pour les véhicules légers, on ne peut pas forcer tous les transporteurs à adopter des vZE à court terme puisque la technologie et les véhicules disponibles sur le marché ne répondent pas à leurs besoins pour les raisons énumérées plus haut et que l'infrastructure est pratiquement inexistante. Cependant, le modèle pour l'utilisation des vZE avec des camions plus légers, qui font principalement du transport courte distance et de la livraison "dernier kilomètre", semble être un scénario idéal pour l'électrification. Il ne faudrait pas aussi négliger la réduction des GES créée par l'utilisation des carburants alternatifs qui sont déjà en place et qui contribue depuis plusieurs années à réduire l'empreinte carbone de notre industrie.

Finalement, le gouvernement se doit de continuer à supporter les efforts de transition énergétique des entreprises de transport québécoises avec un programme de subventions comme Écocamionnage et éviter des situations comme celle de l'automne dernier, qui a enclenché un frein d'urgence chez les transporteurs menant jusqu'à l'annulation d'achat de nombreux vZE. L'incertitude économique est le problème le plus important à surmonter dans une planification de transition énergétique. La stabilité du programme Écocamionnage est essentielle pour l'atteinte des objectifs fixés par le gouvernement en matière de réduction des GES.

L'Association du camionnage du Québec

Montréal, 24 janvier 2025