

# Mémoire d'Énergir présenté à la Commission des transports et de l'environnement

Dans le cadre des consultations  
particulières et auditions  
publiques sur le projet de  
loi n° 81, *Loi modifiant diverses  
dispositions en matière  
d'environnement*

Février 2025

# Énergir c'est...

plus de

**11 milliards**

de dollars d'actifs;

une entreprise 100 %

**québécoise;**

plus de

**210 000 client.e.s,**

au Québec;

plus de

**1 600 employé.e.s**

**au Québec,** 2 300 au total;

la

**production  
d'électricité**

au Québec par sa participation dans les parcs éoliens de la Seigneurie de Beaupré, dont la puissance installée permet d'alimenter plus de

**65 000 foyers;**

la distribution de

**97 % de tout le gaz naturel**

au Québec;

la distribution de

**gaz naturel liquéfié**

pour approvisionner les industries situées en régions éloignées du réseau gazier ou pour servir de carburant au transport lourd routier et maritime et ainsi

**diminuer l'utilisation de  
produits pétroliers plus émissifs;**

Plus de

**11 000 km**

de conduite de transport, d'alimentation et de distribution;

la distribution de

**gaz naturel  
comprimé**

comme carburant pour les véhicules;

**Un réseau de  
chaleur et de  
climatisation**

alimentant le tiers du centre-ville de Montréal.

## Sommaire exécutif

Énergir, à titre de propriétaire et opérateur d'un réseau d'environ 11 400 km de conduites souterraines de gaz naturel, de copropriétaire (par l'entremise d'une filiale) du plus grand parc éolien au Québec et d'acteur central de la transition du Québec vers les énergies renouvelables, souhaite faire parvenir aux membres de la Commission des Transports et de l'Environnement certains commentaires sur le projet de loi 81 (PL81). D'entrée de jeu, Énergir tient à souligner que plusieurs dispositions contenues dans le projet de loi sont utiles à la transition énergétique du Québec. Les commentaires d'Énergir porteront sur les quatre éléments suivants :



- Modification à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE)
- Cohabitation des réglementations municipales et provinciales
- Réduction des gaz à effet de serre (GES) dans le transport lourd
- Protection des milieux humides et hydriques

### Modification à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement

Énergir souhaite dans le cadre de ce mémoire, mettre à profit son expertise afin de bonifier les modifications proposées par le PL81 à la PÉEIE. À titre d'entreprise développant notamment des projets d'envergure, tel que mentionné plus haut, Énergir a déposé plusieurs avis de projet au ministère de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques (MELCCFP) au fil des ans et souhaite formuler des améliorations possibles basées sur son expérience en la matière. Ainsi, si Énergir salue la volonté de modifier les processus, il apparaît néanmoins souhaitable de prévoir des délais maximaux et raisonnables pour chacune des étapes. Il convient également de mieux baliser le contenu des études d'impacts afin de donner plus de prévisibilité à l'initiateur.

### Cohabitation des réglementations municipales et provinciales

Le PL 81 propose de modifier la cohabitation des réglementations provinciales et municipales en matière d'environnement. Actuellement, les règlements provinciaux ont préséance sur les règlements municipaux, sauf exceptions. Le PL81 introduit le principe de conciliabilité, où les règlements municipaux et

provinciaux s'appliquent conjointement s'ils ne sont pas en conflit. Énergir souligne dans le cadre de ce mémoire, l'importance de maintenir la présence provinciale pour une gestion cohérente des systèmes énergétiques, en particulier pour les questions énergétiques qui dépassent le cadre municipal. Énergir insiste sur la nécessité pour le PL81 de préserver la vision provinciale pour éviter des impacts négatifs sur la desserte énergétique.

## Réduction des GES dans le transport lourd

Énergir salue la volonté gouvernementale de mettre en place des mesures visant la réduction des émissions de GES dans le secteur du transport. C'est un secteur névralgique dont les émissions de GES représentent une partie considérable du bilan des émissions du Québec (43,3 % en 2022<sup>1</sup>), et qui ne cessent d'augmenter (25,6 % d'augmentation entre 1990 et 2022<sup>2</sup>). Considérant l'ampleur des émissions de GES émanant du secteur des transports dans son intégralité, le gouvernement du Québec doit absolument s'attaquer de manière coordonnée et rigoureuse aux émissions de ce secteur, s'il souhaite son action climatique crédible et efficace.

Énergir estime toutefois que la transition énergétique devra compter sur une multitude de solutions, notamment l'électrification de l'économie lorsque possible. Considérant l'ampleur du défi et les limitations techniques que pose l'augmentation fulgurante de la demande électrique, le gouvernement doit s'assurer que d'autres voies puissent être utilisées lorsque cela est possible et pertinent.

La décarbonation du secteur du transport lourd doit tenir compte des technologies existantes et des constats tirés à ce jour les concernant. Ainsi, Énergir aura des commentaires spécifiques à formuler sur cette section du PL81. À ce titre, l'électrification du transport lourd ne peut à elle seule constituer la seule solution de décarbonation de ce secteur considérant les contraintes technologiques actuelles. Énergir, à l'instar d'autres acteurs de l'écosystème et de certains experts<sup>3</sup>, considère le GNR comme une solution devant faire partie du mix énergétique servant à décarboner le secteur du transport lourd.



<sup>1</sup> MELCCFP. 2024. Inventaire québécois des émissions de GES en 2022 et leur évolution depuis 1990.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> YAMEOGO, C., 2021. « Revue des pratiques internationales pour décarboner le transport des marchandises et perspectives pour le contexte québécois », Rapports d'étude de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, numéro 3-2021, juin 2021.



## Clarification des critères protégeant les milieux humides et hydriques

Énergir recommande que le PL81 inclue des clarifications concernant les critères définissant et délimitant les milieux humides et hydriques pour préserver la biodiversité et la résilience écologique afin de permettre aux promoteurs et initiateurs de projets de planifier et d'exécuter leurs projets de manière efficace et responsable.

## Sommaire des recommandations d'Énergir

1

Assurer l'efficacité de la PÉEIE pour que les grands projets de transition énergétique ne soient pas ralentis par des délais administratifs.

2

Clarifier les nouveaux paramètres des études d'impacts et s'assurer du maintien de la prévisibilité pour les initiateurs de projets.

3

Maintenir la préséance de la réglementation provinciale pour assurer une gestion cohérente et efficace des systèmes énergétiques interconnectés.

4

S'assurer que la décarbonation du secteur du transport lourd ne soit pas uniquement envisagée par le biais de l'électrification et considérer le GNR comme une solution ayant sa place parmi un bouquet de solutions.

5

Inclure des critères clairs pour la classification de milieux humides et hydriques afin d'assurer aux utilités publiques comme Énergir, de la prévisibilité dans la conduite de leurs activités.

## Table des matières

Sommaire exécutif .....	I
Modification à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.....	I
Cohabitation des réglementations municipales et provinciales.....	I
Réduction des GES dans le transport lourd.....	II
Clarification des critères protégeant les milieux humides et hydriques .....	III
Sommaire des recommandations d'Énergir .....	IV
1. Introduction .....	6
2. Commentaires d'Énergir sur le PL81 .....	7
2.1 Révision de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE).....	7
2.2 Cohérence de la réglementation avec le cadre de gouvernance énergétique du Québec.....	10
2.3 Norme VZE pour le transport lourd : valoriser les solutions existantes et matures.....	12
2.4 Critères de délimitation des milieux humides et hydriques .....	17
3. Conclusion .....	18
Annexe 1 : Cap sur 2030 – la Vision d'Énergir.....	19

## 1. Introduction

Le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) a déposé, le 20 novembre 2024, le Projet de loi 81, *Loi modifiant diverses dispositions en matière d'environnement (PL81)*.

Ce projet de loi vise notamment à réviser la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, ainsi qu'à renforcer la conservation des milieux humides et hydriques. Énergir, à titre d'opérateur du plus grand réseau de distribution de gaz naturel au Québec et d'acteur central dans le domaine des énergies renouvelables, est directement touché par plusieurs dispositions du projet de loi.



Les activités d'Énergir se déploient dans 340 municipalités à travers un réseau de 11 400 km de canalisations. Dans le cadre de la diversification de ses activités entreprise il y a quelques années, Énergir est également impliquée dans le développement de projets éoliens d'envergure, ainsi que dans l'opération et le développement de réseaux de chaleur et de climatisation. Ainsi, à titre de promoteur de grands projets, qu'il s'agisse de projets éoliens ou d'installations de conduites de son réseau, Énergir est familière avec le processus d'autorisation actuel que ce soit via le dépôt d'avis de projet ou la participation aux audiences du Bureau d'audience publique en environnement.

Énergir est ainsi à même de souligner la nécessité de moderniser le cadre légal actuel en matière d'environnement. Le PL81 propose des avancées intéressantes pour donner plus de prévisibilité aux initiateurs, tout en maintenant un régime d'autorisation robuste. Énergir estime toutefois que des améliorations devraient être apportées au PL81 quant à la cohabitation des réglementations municipales et provinciales ainsi qu'aux mesures visant la réduction des émissions de GES dans le transport lourd et les modifications à la PÉEIE.

.....

## 2. Commentaires d'Énergir sur le PL81

### 2.1 Révision de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE)

La PÉEIE est essentielle pour assurer de minimiser les impacts des projets d'envergure sur le territoire québécois, et favoriser leur acceptabilité sociale. Dans sa politique environnementale Énergir s'est engagée à déployer les moyens nécessaires pour qu'au-delà du respect des lois et règlements applicables en matière d'environnement et des autres exigences applicables auxquelles elle souscrit, elle améliore de façon continue sa performance<sup>4</sup>. Ainsi, Énergir reconnaît l'importance et la nécessité de maintenir la PÉEIE en place. Certains ajustements apparaissent toutefois indispensables pour faciliter le cheminement de ces projets à travers cette procédure qui peut s'avérer complexe et parfois longue. Conserver des exigences rigoureuses en matière de protection de l'environnement tout en maintenant un régime d'autorisation clair, prévisible et efficace, est essentiel.

Énergir salue donc la volonté gouvernementale de réviser les procédures en place, de chercher à perfectionner l'approche de manière à cerner les risques environnementaux des divers dossiers présentés au MELCCFP. Toutefois, Énergir souhaite partager des observations tirées de ses expériences passées afin de bonifier le PL81.

#### 2.1.1 Délais incertains

La nouvelle procédure d'évaluations et d'examen des impacts sur l'environnement proposée par le PL81 modifie les étapes selon lesquelles la PÉEIE est effectuée. La nouvelle PÉEIE propose que l'initiateur d'un projet ajoute à l'avis de projet, la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact qu'il entend effectuer. Une consultation du public prise en charge par le BAPE est également prévue à cette étape de la procédure, afin que le public puisse soulever ses préoccupations et se prononcer sur la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact. Par ailleurs, le MELCCFP sera pour sa part en charge de valider la proposition faite par l'initiateur de projet. Suivant ces deux étapes, l'initiateur saura alors quels éléments devront être intégrés à l'étude d'impact. Énergir comprend que la révision de la PÉEIE doit permettre de présenter des projets plus aboutis et complets que ce qui pouvait être présenté conformément à la PÉEIE actuelle.

Cela étant, le PL81 présente peu de prévisibilité sur les délais qui seront accordés à chacune de ces nouvelles étapes : consultation du public, remise de la directive du ministre, etc. Énergir recommande

---

<sup>4</sup> Énergir. *Politique environnementale*. [https://energir.com/files/energir\\_common/Politique-environnementale.pdf](https://energir.com/files/energir_common/Politique-environnementale.pdf)

de fournir le plus de détails possibles aux initiateurs de projets et de s'inspirer éventuellement d'exemples de délais existants. À ce titre, Énergir rappelle que la procédure actuelle accorde un délai de 45 jours au ministre entre le dépôt de l'avis de projet et le début de la réalisation de l'étude d'impact afin de lui permettre de préparer sa directive (15 jours) et consulter le public via le registre d'évaluation environnementale (30 jours).

Il est également indiqué à l'article modifié 31.3.4, (2<sup>e</sup> paragraphe) que le ministre publie l'étude d'impact et l'attestation de l'initiateur lorsqu'il juge l'étude admissible, sans aucune mention de délai. Puisque le contenu de l'étude d'impact aura déjà fait l'objet de consultations du public et des ministères, et que l'initiateur de projet devra déposer une attestation confirmant que l'étude comporte tous les éléments soulevés, Énergir recommande que le PL81 accorde au ministre un délai d'un maximum de 15 jours pour que celui-ci puisse juger de l'admissibilité de l'étude d'impact, après réception de celle-ci.



**Énergir recommande que le PL81 accorde au ministre un délai d'un maximum de 15 jours pour que celui-ci puisse juger de l'admissibilité de l'étude d'impact, après réception de celle-ci.**

Le manque de prévisibilité en matière de délais peut avoir des impacts importants pour Énergir, notamment dans le cadre de projets visant à étendre le réseau de transmission pour desservir de nouvelles zones industrielles, par exemple. Ainsi, déterminer des délais d'autorisation prévisibles est crucial, particulièrement pour permettre de répondre à des besoins énergétiques urgents ou croissants, pour offrir aux entreprises la possibilité de planifier leurs investissements et leurs ressources ainsi que pour aider à réduire les risques financiers et encourager des investissements dans des projets d'énergies renouvelables. Si l'impératif de développer des infrastructures énergétiques plus sobres en carbone doit aller de pair avec le respect des procédures environnementales, il faut néanmoins s'assurer de fournir aux promoteurs de projets une prévisibilité quant aux délais des démarches et assurer la plus grande efficacité possible. Énergir considère donc essentiel que le PL81 s'assure de ne pas allonger les délais visant l'obtention d'autorisations environnementales, tant en ce qui concerne les délais du ministre que ceux impartis aux initiateurs, tout en conservant des exigences rigoureuses.

**Ainsi, Énergir recommande que le délai entre le dépôt de l'avis d'intention accompagné de la proposition de contenu de l'étude d'impact, et la transmission de la directive du ministre qui détermine la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact incluant le résumé des observations du BAPE (art proposé 31.3.2) soit d'au plus 45 jours, soit l'équivalent des délais actuels. Ceci signifie qu'en 45 jours, le ministère évaluerait le contenu proposé par l'initiateur de projet et le BAPE aurait consulté et remis son rapport contenant ses observations.**

## 2.1.2 Clarification des nouveaux paramètres des études d'impact

À l'article modifié 31.3.4, il est stipulé que l'initiateur doit transmettre une attestation à l'effet que l'étude d'impact réponde aux exigences de la directive du ministre et que le résumé des observations et des préoccupations identifiées par le BAPE ait été pris en compte. Selon l'annexe II de l'analyse d'impact réglementaire, le ministre ne prend pas acte du résumé du BAPE lorsqu'il émet sa directive. L'initiateur devrait donc élaborer son étude d'impact en fonction à la fois des directives du ministre, et du résumé du BAPE qui reprend pour sa part les demandes citoyennes. Cela pose la question de l'arbitrage éventuel autour de ces demandes, surtout si celles-ci sont différentes voire contraires. Dans la plupart des cas, ces demandes seront certainement légitimes et fondées, mais certaines demandes pourraient engendrer la production d'études supplémentaires, à grands frais, sans certitude de la valeur ajoutée pour un projet. Il convient selon Énergir de prévoir des balises plus claires quant aux demandes qui pourraient être faites autour de la portée de l'étude d'impact.

À l'article modifié 31.3.3 il est stipulé que le ministre peut mettre fin à la procédure prévue si l'étude d'impact n'est pas déposée dans le délai prévu par la directive. Il est important de s'assurer que les développeurs de projets aient suffisamment de temps pour effectuer les études d'impact et d'assurer une certaine flexibilité qui tienne compte des réalités du terrain. En effet, il arrive que des relevés de terrain doivent être effectués à des périodes de l'année précises, engendrant certains délais pour la récolte et l'analyse de données, et retardant à terme, le dépôt de l'étude. Les enjeux couverts par les études d'impacts variant de certains secteurs et projets à d'autres, les procédures administratives devraient tenir compte de cette réalité, afin de limiter les situations où une procédure devrait être entièrement reconduite faute de temps. À titre d'exemple, les projets éoliens doivent couvrir un territoire très vaste, ce qui tend à allonger le temps nécessaire à la conception de l'étude d'impact.

**Ainsi, Énergir recommande que des balises claires soient identifiées dans la détermination du contenu de l'étude d'impact. Il s'agit d'assurer un arbitrage juste entre les demandes qui découleront du rapport du BAPE et les éléments qui feront l'objet de la directive du ministre, afin que l'initiateur de projet soit en mesure d'effectuer l'étude d'impact.**

**Énergir recommande également de permettre à l'initiateur de projet d'obtenir un report de dépôt de l'étude d'impact lorsque celui-ci communique les raisons de son report et indique la date à laquelle il sera en mesure de le déposer. De plus, Énergir propose que l'initiateur de projet dépose, avec la proposition de contenu de l'étude d'impact, la date à laquelle il prévoit avoir complété et déposé l'étude et que celle-ci soit prise en compte par le ministre lors de la préparation de la directive.**

## 2.2 Cohérence de la réglementation avec le cadre de gouvernance énergétique du Québec

Le PL81 propose des modifications concernant la cohabitation des réglementations provinciales et municipales en matière d'environnement. Depuis plus de 50 ans, le contenu de l'article 118.3.3 de la LQE assure, sauf exceptions, la préséance des dispositions des règlements provinciaux sur celles des règlements municipaux portant sur le même objet, et ce, même si celles du règlement municipal sont plus sévères. Toutefois, en vertu de l'article 118.3.3 de la LQE, une municipalité peut tout de même déposer une demande d'approbation au ministre pour une ou des dispositions de son règlement municipal afin que celles-ci aient préséance sur les dispositions d'un règlement provincial.

Cette approche de cohabitation réglementaire est modifiée par l'introduction dans le PL81 de l'application de facto du principe de conciliabilité de la réglementation municipale et de la réglementation provinciale. Cela signifie que si un règlement municipal et un règlement provincial portent sur un même objet, ces deux règlements s'appliquent dans la mesure où ils n'entrent pas en conflit l'un avec l'autre. Le PL81 propose donc de ne plus recourir systématiquement au principe de préséance et de retirer le mécanisme d'approbation obligatoire par le ministre; la préséance étant conservée uniquement lorsque jugée nécessaire.

Énergir comprend la volonté du gouvernement du Québec d'accorder plus d'autonomie aux municipalités mais considère que certains dossiers requièrent une vue d'ensemble que seul le gouvernement du Québec peut avoir. C'est le cas notamment des questions énergétiques qui s'inscrivent dans un contexte beaucoup plus vaste que le seul territoire d'une municipalité, sans compter le fait que les décisions d'une municipalité puissent avoir des impacts importants sur les distributeurs et leurs capacités de desserte des territoires limitrophes. D'ailleurs, cette question de capacité des distributeurs a été prise en compte dans la *Loi sur la performance environnementale des bâtiments* adoptée le 26 mars 2024. À cet effet, l'article 31 de cette loi prévoit que toute disposition en matière de performance environnementale d'un bâtiment adoptée par une municipalité et pouvant avoir un impact sur la capacité des distributeurs d'énergie à assurer de manière suffisante les besoins en énergie des consommateurs est inopérante, à moins qu'elle ne soit approuvée par le ministre de l'Environnement, après l'obtention d'un avis favorable du ministre des Ressources naturelles. Ainsi, le principe de la préséance de la réglementation provinciale s'applique ici afin d'avoir une vision à l'échelle de la province quant aux impacts d'une disposition d'un règlement municipal sur la capacité des



distributeurs d'énergie à assurer de manière suffisante les besoins en énergie des consommateurs.

Cette loi définit :

- la performance environnementale comme étant les caractéristiques d'un bâtiment qui ont un impact sur l'environnement, notamment son empreinte carbone, l'énergie qui est utilisée par ce bâtiment et le moment auquel elle est utilisée, l'énergie produite par ce bâtiment ainsi que les équipements favorisant la mobilité durable de ses occupants ou ses utilisateurs, et
- un bâtiment comme étant une construction utilisée ou destinée à être utilisée pour abriter ou recevoir des personnes, des animaux ou des choses et dont les équipements et composants consomment de l'énergie ou une partie d'une telle construction.

Ces définitions pourraient être interprétées comme excluant l'énergie utilisée dans le cadre des procédés des industries. En effet, les équipements de production ne sont pas une construction utilisée ou destinée à être utilisée pour abriter ou recevoir des personnes. Ainsi, l'alimentation en énergie des équipements des procédés ne serait, selon cette interprétation, pas visée par l'article 31 de la *Loi sur la performance environnementale des bâtiments* mais par l'actuel article 118.3.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Si cet article devait être modifié pour prévoir l'application de facto du principe de conciliabilité de la réglementation municipale et provinciale, le gouvernement du Québec ne pourrait plus avoir cette vision holistique au niveau de la province quant à la capacité des distributeurs d'énergie de desservir les industries.

Par ailleurs, au-delà de la capacité des distributeurs de desservir des clients d'une perspective énergétique, la desserte de certains clients pourrait ne pas être faite si l'application de la réglementation municipale avait pour effet que les travaux pour desservir des clients ne soient trop coûteux. Cela pourrait par exemple être le cas, si, pour respecter une réglementation municipale, notamment en ce qui concerne les milieux humides ou hydriques, qui serait plus exigeante que la réglementation provinciale, le tracé des nouvelles infrastructures nécessaires pour desservir des clients entraînait des coûts supplémentaires, rendant ainsi difficile la desserte de ces clients par les distributeurs. Or, dans le cadre de la transition énergétique juste et ordonnée, le Québec ne devrait pas se fermer des opportunités quant au choix de l'énergie pouvant permettre de contribuer à la décarbonation des industries du Québec.

C'est d'ailleurs dans la perspective d'allouer la bonne énergie à la bonne place que le ministère de l'Économie, de l'innovation et de l'Énergie travaille à élaborer un plan de gestion des ressources énergétiques (PGIRE). La complémentarité entre les réseaux permet de réduire les coûts de la décarbonation en donnant de la prévisibilité aux opérateurs des réseaux et en assurant l'optimisation des choix énergétiques, en plus de rendre le système énergétique plus résilient en évitant une dépendance trop forte à un seul réseau.

Si l'article 31 de la *Loi sur la performance environnementale des bâtiments* prévoyait l'approbation du ministre pour les règlements municipaux visant la performance environnementale des bâtiments, Énergir estime que tous les règlements municipaux qui visent l'utilisation d'une source d'énergie plutôt qu'une autre devraient être de compétence provinciale.

**Énergir recommande de maintenir la préséance provinciale pour assurer une gestion cohérente et efficace des différents systèmes énergétiques interconnectés, présents au Québec. Il est crucial de préserver l'équité et la cohérence entre les distributeurs que sont Hydro-Québec, Enbridge Gaz Québec et Énergir, en reconnaissant les sources d'énergies renouvelables sur un pied d'égalité et ainsi planifier des trajectoires cohérentes et arrimées avec les capacités électriques restreintes et la capacité de payer des consommateurs et consommatrices du Québec.**

## 2.3 Norme VZE pour le transport lourd : valoriser les solutions existantes et matures

Énergir tient à souligner qu'elle appuie la volonté du gouvernement du Québec de mettre en place des mesures visant la réduction des émissions de GES dans le secteur du transport. Il s'agit là d'une recommandation qu'Énergir a faite à plusieurs reprises dans le passé, le secteur du transport étant le plus émissif au Québec. En revanche, en se concentrant uniquement sur les véhicules à zéro émission, le PL81 pourrait amplifier certains défis en imposant des contraintes supplémentaires aux constructeurs de véhicules et transporteurs. Une approche plus flexible, incluant des solutions comme le gaz naturel comprimé renouvelable (GNC-R) pourrait offrir une transition viable et économiquement plus réaliste afin de contribuer à la décarbonation du secteur du transport lourd.

### 2.3.1 Les défis liés à l'électrification du transport lourd

Le PL81 propose de créer, à l'instar de la norme VZE pour véhicules automobiles légers, une norme VZE pour les véhicules lourds qui viendrait exiger la vente de véhicules électriques. La proposition du gouvernement du Québec positionne ainsi l'électrification comme solution optimale pour la décarbonation du parc de camions québécois, alors que les défis liés à l'électrification du transport sont considérables et qu'il faudrait d'abord chercher à les atténuer. Un récent rapport produit par l'Institut du Véhicule Innovant (Flotte rechargeable Camions Lourds) faisait état du fait que seulement 27 % des camions de classe 8 (plus de 27 215 kg) seraient électrifiables sur le plan opérationnel. À cela s'ajoutent le volet économique peu concurrentiel, les immenses délais de livraison pour obtenir des camions électriques, les grands besoins énergétiques en électricité et les contraintes du réseau électrique, faisant de l'électrification des véhicules lourds une technologie encore trop peu mature pour espérer décarboner le secteur entier.

Par ailleurs, certaines activités de transport nécessitent des quantités d'énergie supérieures à ce que les batteries peuvent actuellement fournir pour offrir aux entreprises de transport des autonomies correspondant à leurs besoins opérationnels. La recharge publique pour véhicule lourd au Québec est encore très rare ce qui complexifie la gestion des opérations pour les entreprises de camionnage. Ces dernières se doivent d'opérer dans un certain rayon de leur terminal, où l'accès à la recharge est disponible. Les infrastructures de recharge étant donc actuellement insuffisantes, le développement de ces infrastructures nécessiterait des investissements considérables en temps et en argent, ce qui pourrait retarder la décarbonation de ce secteur. De plus, les besoins en électricité à certaines heures de la journée généreraient une pression accrue sur un réseau électrique déjà fortement sollicité par les autres secteurs de l'économie en voie de s'électrifier.

L'électrification des flottes de transport lourd pose aussi d'importants défis d'infrastructures et de logistique. En effet, les équipements et les besoins en matière de camionnage sont plus complexes que pour les véhicules légers. À ce titre, le poids des batteries permettant aujourd'hui des autonomies limitées de l'ordre de 400 km est considérable et affecte la capacité des entreprises de transport à maximiser le chargement à bord de la remorque. Bien que ces contraintes soient appelées à évoluer, l'enjeu de l'autonomie limitée et de la capacité de charge réduite des camions demeure entier. À ces défis logistiques, s'ajoutent également les défis liés à la gestion du changement et la formation de la main d'œuvre puisqu'opérer des véhicules électriques nécessite des compétences différentes de l'opération de véhicules au GNC-R. Les ressources additionnelles en temps et en argent sont à prendre en considération.

Finalement, les contraintes actuelles du réseau d'Hydro-Québec rendent les projets d'électrification de camions lourds difficiles, voire impossibles dans certains cas. La puissance requise pour ravitailler des camions à batteries est considérable. Il est donc essentiel de reconnaître que certains segments de marché du camionnage lourd comme le transport longue distance (comme les camions transitant sur l'axe Québec-Windsor) ne sont pas adaptés à l'électrification.

**L'électrification des flottes de transport lourd pose d'importants défis d'infrastructures, de gestion du changement et de logistique. Énergir recommande de considérer l'électrification comme une solution parmi d'autres. Des technologies matures qui sont également disponibles dès maintenant, telle que la motorisation au gaz naturel alimenté en GNC-R doivent également être reconnues et intégrées comme des options viables pour la décarbonation du transport lourd.**

## 2.3.2 Reconnaissance du gaz naturel renouvelable (GNR) et cohérence des réglementations gouvernementales

La décarbonation du transport lourd, à l'instar de la décarbonation de tout autre secteur ayant des objectifs climatiques d'importance au Québec, doit être effectuée de manière cohérente, avec des réglementations gouvernementales harmonisées.

Le gouvernement du Québec a reconnu à diverses reprises ces dernières années, la pertinence du GNR comme solution de décarbonation, surtout là où l'électrification s'avérait plus difficile à mettre en œuvre. En novembre 2024, le gouvernement du Québec a annoncé son approche visant l'encadrement du gaz naturel dans le secteur des bâtiments. Cette approche, à laquelle Énergie a contribué, a identifié le GNR et la biénergie électricité-GNR comme des solutions compétitives, et complémentaires aux solutions d'efficacité énergétique et d'électrification, contribuant ainsi à l'atteinte de nos cibles collectives de réduction des GES d'origine fossile dans le secteur du bâtiment.



La décarbonation du secteur du bâtiment a été abordée par une combinaison de différentes solutions énergétiques matures et reconnues par le gouvernement. Énergie estime qu'une approche similaire devrait être adoptée pour la décarbonation du secteur du transport lourd. Le gouvernement a déjà reconnu l'utilité du gaz naturel notamment à travers le programme Écocamionnage.

Étant donné que le GNR est reconnu par le gouvernement du Québec comme une solution de décarbonation pour le secteur du bâtiment, que les moteurs au gaz naturel sont admissibles au programme Écocamionnage, et que ces moteurs sont une technologie mature et éprouvée par plusieurs entreprises au Québec (Robert Transport, CAT, Express Mondor) depuis plus de 10 ans, il est crucial de préserver et valoriser le rôle du GNR dans la décarbonation du transport lourd. Certaines juridictions, comme la Californie, ont déployé des mesures qui font qu'en 2023, 97 % de tout le gaz naturel utilisé par les véhicules a été du GNR<sup>5</sup>. On peut également penser à d'autres juridictions ayant défini des normes VZE pour camions qui ont pour leur part, ouvert la porte à l'utilisation de moteurs à combustion conjointement avec un approvisionnement en GNR (ex. : Norvège<sup>6</sup>). Ne pas le faire reviendrait à se priver d'une solution économiquement et environnementalement viable.

<sup>5</sup> RNG COALITION. *Decarbonizing California Fleets*. <https://www.rngcoalition.com/s/TP-RNG-CA-Decarbonize-2023-Final42.pdf>

<sup>6</sup> CIMINO, V. *Pollution : la Norvège prend une décision radicale pour les camions*. <https://www.automobile-propre.com/articles/la-norvege-prend-une-decision-radical-en-annoncant-la-fin-des-camions-thermiques-pour-2030/>

L'approche à privilégier devrait proposer une réglementation orientée autour des objectifs à atteindre soit la réduction des émissions de GES d'origine fossile dans le secteur des transports lourds, plutôt que d'être prescriptive sur les moyens d'y parvenir.

**Ainsi, Énergir recommande que dans le PL81, le GNR soit reconnu comme solution adaptée à la décarbonation de certains segments de marché du transport lourd, là où l'électrification n'est pas l'option la plus efficace, et que les constructeurs automobiles puissent bénéficier de crédits en ce sens.**



### 2.3.3 Alimenter les véhicules du transport lourd par des énergies renouvelables

Ainsi, Énergir considère que l'approche préconisée par le PL81 dans sa forme actuelle, devrait accorder davantage de place aux technologies de décarbonation matures et éprouvées, plutôt que de miser uniquement sur l'électrification de la flotte du transport lourd. En effet, dans un contexte d'urgence climatique, alors que la réduction des émissions de GES issues du transport longue distance constitue un défi de taille compte tenu de la complexité de ce secteur, il s'avère essentiel de privilégier les solutions qui permettront des réductions rapides des émissions de GES d'origine fossile du secteur du transport lourd, au meilleur coût possible, en prenant en compte l'ensemble des impacts environnementaux ainsi que ceux liés aux chaînes d'approvisionnement desservies par les entreprises de camionnage.

Dans le secteur du transport routier, selon une étude de la Chaire en gestion de l'énergie de HEC Montréal<sup>7</sup> évaluant de façon systématique les scénarios de décarbonation notamment visant l'atteinte des objectifs de réduction de GES à l'horizon 2050, il est estimé que pour le transport des marchandises, l'électrification des véhicules légers s'impose rapidement comme une solution de décarbonation. Or, pour ce qui est des véhicules moyens et lourds, une mixité des approches technologiques et énergétiques est à préconiser afin d'offrir une plus grande flexibilité et résilience tout en réduisant le coût de la décarbonation de ce secteur. D'ailleurs, dans une autre étude<sup>8</sup> de la Chaire de gestion de l'énergie de HEC Montréal déposée en 2023, le GNC-R a été identifié comme source d'énergie à faible intensité carbone, ayant un fort potentiel technico-économique pour décarboner le transport de marchandises de

<sup>7</sup> AMOR, B., PEDINOTTI-CATSELLE, P., PINEAU P., DÉCARBONISATION DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES AU QUÉBEC : Scénarios de réduction des émissions de GES et électrification [Rapport-d'étude\\_2020-4\\_Pedinotti-Castelle.pdf](#)

<sup>8</sup> ROBERTS, N., CYR, M., WHITMORE, J., PINEAU, P.-O., 2023. Décarbonation du transport routier longue distance dans l'est du Canada : Partie 2 - Une évaluation techno-économique de technologies carboneutres sur le corridor A20-H401 entre les villes de Québec et Windsor, préparé par CPCS et la Chaire en gestion du secteur de l'énergie - HEC Montréal pour le gouvernement du Québec.



longues distances par camion classe 8 (plus de 27 215 kg) sur le corridor Québec-Windsor, l'un des plus achalandés en Amérique du Nord. Ce corridor est desservi par 13 stations publiques (bientôt 14) qui peuvent toutes offrir du GNR. Au-delà de ce corridor, on retrouve au Canada et aux États-Unis 775 stations de ravitaillement publiques offrant le GNC en alternative au diesel<sup>9</sup>(10). Le potentiel d'utilisation du GNR dans le secteur du transport lourd routier est appelé à augmenter, notamment avec l'entrée en service, à la fin 2024, d'une motorisation au gaz naturel plus puissante (Cummins X15N) répondant mieux aux besoins des transporteurs québécois et canadiens, l'entrée en vigueur de nouvelles réglementations telles que le *Règlement sur les combustibles propres*, l'augmentation du prix du droit des émissions du SPEDE et le resserrement des normes EPA/CARB en 2024 et en 2027.

Il apparaît important pour Énergir que la réglementation à définir pour les camions lourds prenne en considération l'ensemble du cycle de vie de l'énergie qui est utilisée pour mouvoir le camion et ne se limite pas aux émissions rejetées à l'échappement, à l'instar de l'approche utilisée par le CARB en Californie par exemple.

**Énergir recommande de revoir la définition de la norme pour le transport afin de s'assurer que les véhicules puissent être alimentés par un bouquet de solutions énergétiques renouvelables à faible intensité carbone plutôt que des solutions zéro émission uniquement, donc strictement électriques.**

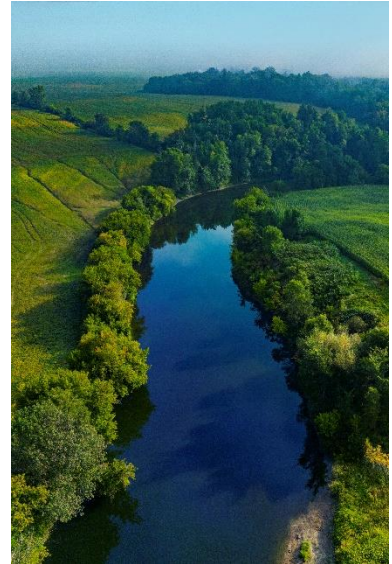
<sup>9</sup> RNCAN. *Localisateur de stations de recharge et de stations de ravitaillement en carburants de remplacement*. <https://ressources-naturelles.canada.ca/efficacite-energetique/efficacite-energetique-transports-carburants-remplacement/localisateur-stations-recharge-stations-ravitaillement-carburants-remplacement/20488#/analyze?tab=location&fuel=CNG>

## 2.4 Critères de délimitation des milieux humides et hydriques

Énergir reconnaît l'importance de protéger les milieux humides pour préserver la biodiversité et assurer la résilience écologique face aux changements climatiques. Énergir soutient les mesures et initiatives visant à renforcer cette protection et comprend que le gouvernement choisisse de réglementer en la matière.

Cependant, pour qu'un initiateur de projet, une utilité publique comme Énergir, puisse continuer de planifier et d'exécuter ses projets de manière efficace et responsable, il est essentiel que les critères de définition et de délimitation des milieux humides soient clairs et prévisibles.

**Énergir recommande donc que le PL81 inclue des directives précises et des critères transparents pour la classification des milieux humides.**



### 3. Conclusion

Énergir réitère son engagement envers une transition énergétique diversifiée et efficiente. Énergir salue à ce titre les efforts du gouvernement du Québec afin d'améliorer la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement afin de rendre celle-ci plus efficiente. Toutefois, Énergir recommande que le PL81 renforce la prévisibilité offerte aux initiateurs de projets par le biais de délais maximaux et raisonnables et par une clarification de certains nouveaux paramètres des études d'impact environnemental.

Énergir réitère également le risque introduit par le PL81, d'émergence de multiples règlements municipaux différents, tant dans leur nature, leur forme, leur territoire d'application et leur échéancier, ce qui pourrait être très difficile à gérer pour une entreprise ayant une présence dans 340 municipalités comme Énergir.

Le bouquet énergétique est vaste et chaque option de décarbonation doit être réfléchi adéquatement. Des choix inappropriés pourraient exercer une pression excessive sur les réseaux de distribution, notamment électrique, alors que d'autres solutions moins coûteuses et tout aussi renouvelables, existent. Il est donc essentiel de maintenir la préséance de la réglementation provinciale sur la réglementation municipale en matière énergétique.

Énergir souligne également qu'il est essentiel de tenir compte des limitations actuelles d'une électrification massive de l'économie et des différents secteurs essentiels à décarboner. La réduction des émissions de GES dans le secteur du transport et particulièrement dans celui du transport lourd, nécessite une approche mixte qui inclut des solutions comme le gaz naturel renouvelable.

La protection des milieux humides et hydriques doit quant à elle être encadrée par des critères clairs et transparents, afin de permettre à des acteurs comme Énergir de planifier et d'exécuter leurs projets de manière responsable et conforme aux normes environnementales en vigueur.

Énergir pense qu'en intégrant ces recommandations, le PL81 sera plus à même de répondre aux défis environnementaux et énergétiques du Québec, tout en assurant une transition efficace.

.....

## Annexe 1 : Cap sur 2030 – la Vision d'Énergir

En 2020, Énergir s'est dotée d'une vision 2030-2050 qui définit clairement son rôle dans les efforts globaux de réduction des émissions de GES dans un contexte de transition qui se veut juste et prospère. Cette Vision a pour ambition de lui permettre d'atteindre la carboneutralité de l'énergie distribuée à sa clientèle d'ici 2050 et s'articule autour d'objectifs pragmatiques et réalistes de décarbonation du réseau de distribution de gaz naturel.



Énergir estime que la réalisation de la Vision 2030-2050 lui permettra de jouer un rôle clé et même prospérer dans la transition énergétique en misant sur la création de valeur plutôt que sur le volume de gaz naturel distribué.

.....