



Sainte-Marie, le 4 février 2025

Commission des transports et de l'environnement
Gouvernement du Québec
1035, rue des Parlementaires, 3e étage,
Québec, QC G1A 1A3

Objet : Lettre à l'intention de 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

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les députés et membres de la Commission des transports et de l'environnement,

Filgo est une société québécoise, chef de file dans le transport et la distribution d'énergies, ainsi qu'un important opérateur d'un réseau de dépanneurs. Nous exploitons une flotte d'environ 400 camions et plus de 400 sites, incluant des stations multi-énergies, des dépanneurs, des stations de ravitaillement pour camions lourds et une compagnie de chemin de fer offrant des services de fret. Depuis plus de 65 ans, l'entreprise contribue à chauffer les foyers et à faciliter la mobilité des Québécois. Avec son fort ancrage local au Québec et sa volonté de desservir l'Est du Canada, Filgo se distingue dans le secteur des énergies propres et durables et s'implique activement dans la transition énergétique.

Filgo accélère notamment l'expansion de son réseau de bornes de recharge rapide dans les régions du Québec, faisant évoluer ses stations en pôles multi-énergies. De plus, nous inaugurons actuellement notre première station offrant du gaz naturel renouvelable (GNR) pour les camions lourds, dans la ville de Saint-Germain-de-Grantham. Nous venons aussi d'accueillir notre premier camion propulsé au GNR, équipé de la nouvelle technologie décarbonée X15N de Cummins.

Nous souhaitons, par la présente, attirer votre attention sur l'importance d'adopter une approche pragmatique et inclusive pour la décarbonation du camionnage au Québec, notamment dans le cadre du projet de loi n° 81.

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) sont plus que nécessaires. Toutefois, l'approche actuelle, qui privilégie uniquement les véhicules électriques et à hydrogène, pose d'importants défis pour le transport lourd.

L'électrification des transports lourds effectuant de longues distances se heurte à plusieurs obstacles majeurs :

- **Autonomie et temps de recharge insuffisants** : Les camions électriques peinent à répondre aux besoins du transport longue distance, et les temps de recharge sont incompatibles avec les impératifs logistiques du secteur.
- **Capacité et poids des batteries** : Les batteries alourdissent considérablement les véhicules, réduisant ainsi la charge utile transportable, ce qui impacte la rentabilité des entreprises.
- **Infrastructure inadéquate** : Le réseau de recharge rapide pour les poids lourds est quasi inexistant au Québec, et son déploiement nécessitera des investissements majeurs sur plusieurs années. Nous observons la même réalité pour les camions à l'hydrogène.
- **Coût élevé** : Le coût d'acquisition d'un camion électrique ou à hydrogène est encore deux à trois fois supérieur à celui d'un camion diesel équivalent, ce qui représente un frein majeur à leur adoption.

Afin d'atteindre les objectifs du PEV 2030, visant une réduction de 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990, nous proposons au gouvernement d'adopter une approche technologiquement neutre, permettant aux entreprises de choisir les solutions les mieux adaptées à leurs besoins, parmi lesquelles le GNR constitue une alternative immédiatement disponible et efficace.

De plus, l'approche actuelle de l'analyse des émissions, dite "réservoir à la roue", est incomplète puisqu'elle ne prend en compte que les émissions directes à l'échappement. Une méthode plus réaliste et complète est celle du cycle de vie complet ou "puits à la roue", qui intègre toutes les étapes, de la production à la consommation finale de l'énergie.

Contrairement aux solutions simplement carboneutres, le GNR peut être carboné négatif lorsqu'il est produit à partir de certaines sources, telles que les résidus agricoles. Selon les données de la California Air Resources Board, le GNR peut atteindre un indice de décarbonation de -99 g CO₂e/MJ, surpassant les autres technologies actuellement promues, tout en s'appuyant sur une infrastructure de distribution déjà existante, qui peut être rapidement adaptée.

En effet, il existe déjà plus de 780 stations de gaz naturel en Amérique du Nord, dont 37 au Canada et 10 au Québec. Une onzième station, la toute première station GNR de Filgo, voit le jour à Saint-Germain-de-Grantham. Nous travaillons étroitement avec des producteurs de GNR afin de développer les opportunités concrètes. De plus, l'Union européenne, la France et plusieurs États américains intègrent déjà les gaz de source renouvelable, dont le GNR, dans leurs stratégies de décarbonation.

En excluant le GNR des solutions admissibles, le projet de loi n° 81 limite injustement les options de décarbonation disponibles et freine la transition énergétique du secteur des transports. Nous recommandons que la réglementation repose sur des objectifs de réduction des GES, laissant ainsi aux transporteurs la liberté d'adopter les solutions les plus adaptées à leurs opérations.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette question cruciale et demeurons à votre disposition pour toute information complémentaire.

Wassim Kanso

Directeur principal, Transition énergétique - Filgo

wassim.kanso@filgo.ca