

Assemblée nationale du Québec

Commission des transports et de l'environnement

Consultations particulières sur le)
Projet de loi n° 81, *Loi modifiant*)
diverses dispositions en matière)
d'environnement)
Échéance pour le dépôt d'un)
mémoire : 4 février 2025)

Mémoire du Groupe Volvo Amérique du Nord

Dawn Fenton,
Vice-présidente, Affaires
publiques
Groupe Volvo Amérique du Nord
2900 K Street NW
Washington DC 20007
United States of America

Jérôme Cantin, avocat
Vice-président, Affaires juridiques
et publiques
Volvo Group Canada Inc.,
Prevost Div.
35, boulevard Gagnon
Sainte-Claire (Québec) G20 2V0

Introduction

Le Groupe Volvo Amérique du Nord tient à remercier la Commission des transports et de l'environnement de lui donner l'opportunité de partager ses commentaires sur le projet de loi n° 81, *Loi modifiant diverses dispositions en matière d'environnement*. Nos commentaires portent plus particulièrement sur les modifications proposées à la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec (A-33.02)* afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants.

Nos commentaires reflètent ceux que nous avons exprimés en novembre 2023, lors de la consultation du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs sur la prohibition de la vente de véhicules automobiles à combustion. Nous espérons que ces derniers seront utiles en vue des prochaines étapes. Nous avons l'intention de participer activement au processus de consultation et nous nous rendons disponibles pour partager nos points de vue, nos données et nos informations, le cas échéant.

Les défis du marché des véhicules moyens et lourds zéro émission

Le Groupe Volvo est entièrement en accord avec l'objectif du gouvernement du Québec de décarbonation du secteur des transports et nous travaillons activement à la transition de notre gamme de produits vers une gamme entièrement exempte d'énergie fossile d'ici 2040. Cependant, plusieurs obstacles majeurs existent actuellement dans l'écosystème, en particulier en ce qui concerne les véhicules moyens et lourds, qui empêchent une adoption à plus grande échelle. Ces obstacles doivent être surmontés avant que le marché ne soit en mesure d'effectuer une transition complète vers des véhicules zéro émission. Les principaux obstacles sont les suivants :

- **Manque d'infrastructures de recharge commerciales :** L'obstacle le plus souvent évoqué par nos clients est l'accès aux infrastructures de recharge et leur fiabilité. À l'heure actuelle, il n'existe que peu ou pas d'infrastructure de recharge publique pour les véhicules moyens et lourds commerciaux au Québec. Le défi de l'infrastructure est exacerbé par les coûts élevés, le manque d'investissement public, les longs délais requis par les services publics pour fournir l'électricité aux installations de recharges, et les défis liés à l'obtention de permis.
- **Coût d'acquisition élevé - véhicules zéro émission vs diesel :** Les véhicules moyens et lourds zéro émission sont souvent deux à trois fois plus chers que ceux à moteur diesel. Les incitatifs à l'achat sont donc essentiels pour inciter les clients à les acheter. Jusqu'à tout récemment, les opérateurs du Québec avaient accès à un programme d'incitatifs à l'achat de la part des gouvernements fédéral et du Québec, ce qui était crucial pour augmenter la pénétration de ce type de véhicule dans le marché. Cependant, avec l'arrêt inattendu du programme québécois *Écocamionnage*, de nombreux clients ont choisi de retarder ou d'annuler l'achat de véhicules zéro émission. Le manque de prévisibilité découlant de l'incertitude des programmes d'incitatifs à l'achat rend ainsi les opérateurs hésitants à s'engager dans la décarbonation de leur flotte. Le rétablissement d'un programme d'incitatif à l'achat nous apparaît essentiel afin d'atteindre les cibles qui pourrait se retrouver dans une norme zéro émission. Un tel programme devrait contenir les fonds suffisants et devrait être disponible sur une période suffisamment longue pour avoir un impact sur la planification à long terme.

Commentaire sur le mémoire au Conseil des ministres

En exposant le raisonnement justifiant une norme zéro émission pour les véhicules moyens et lourds, le mémoire au Conseil des ministres (section 2) propose que la réglementation soit nécessaire pour pallier le manque d'offre. Plus précisément, il est proposé qu'il y ait des clients sur des listes d'attente pour les produits des fabricants. D'après l'expérience du *Groupe Volvo*, la demande n'est pas supérieure à l'offre et l'offre n'est pas un problème par rapport à la demande. En fait, nous sommes d'avis que la demande augmenterait si l'on remédiait aux problèmes liés à la disponibilité de l'infrastructure de recharge et des incitations à l'achat.

Quelques principes à prendre en compte lors de l'élaboration des règlements

Nous estimons que certains principes doivent être pris en considération lors de l'élaboration d'une norme zéro émission potentielle afin d'en garantir l'applicabilité et le succès, parmi lesquels figurent :

- **La réglementation ne devrait s'appliquer qu'à certaines applications.** Ainsi, nous recommandons que certaines applications soient totalement exclues d'une éventuelle norme, telles que celles qui impliquent:
 - Des trajets de longue distance ou pour lesquels un retour au point de départ le même jour n'est pas envisageable;
 - Des trajets ou des utilisations dans des environnements difficiles ou éloignés ;
 - L'inaccessibilité de l'infrastructure de recharge, en particulier en raison d'un réseau électrique insuffisant;
 - Les autocars et les autocars de tournée (« Entertainers »);
- **Les réglementations doivent être neutres sur le plan technologique.** Si l'objectif de la réglementation est de réduire les émissions de gaz à effet de serre, nous proposons que la norme ne soit pas uniquement axée sur l'électrification, mais qu'elle soutienne d'autres technologies à faible ou zéro émission. Nous pensons aux piles à combustible à hydrogène, à l'utilisation de technologies transitoires - telles que les moteurs à combustion interne alimentés à l'hydrogène (H2ICE) - permettant l'utilisation de carburants non fossiles comme le diesel renouvelable et le gaz naturel renouvelable, qui ont un immense potentiel de réduction des émissions.

Expérience dans des juridictions clés

Les véhicules zéro émission sont disponibles sur le marché des camions moyens et lourds et des autobus depuis des années. Cependant, il est important de noter que leur nombre reste relativement faible par rapport au volume annuel total des ventes. Des normes similaires aux États-Unis ont rencontré de nombreux écueils lors de leur mise en œuvre et les implications complexes du marché devraient être étudiées de manière approfondie afin de guider l'approche québécoise.

Tout d'abord, en termes de maturité du marché, les ventes de véhicules moyens et lourds zéro émission sont plus avancées aux États-Unis qu'au Canada. Néanmoins, aux États-Unis, malgré la disponibilité sur le marché des camions moyens et lourds à batterie électrique depuis près de cinq ans, en 2024, les camions électriques de classe 6-8 représentaient encore environ 0,5 % de toutes les ventes. La plupart de ces véhicules sont immatriculés dans l'État de la Californie. Ce phénomène est attribuable à d'importantes mesures d'incitatif à l'achat (tant pour les véhicules que pour les infrastructures) et à des programmes de soutien mis en place par les principaux services publics de l'État pour encourager une plus large adoption de ce type de véhicules. Pourtant, même après une année complète de mise en œuvre de *Advanced Clean Truck (ACT)* en 2024, il est impossible d'apprécier pleinement l'impact réel de la réglementation en raison de la réduction écrasante des

ventes de véhicules diesel due à l'entrée en vigueur simultanée de la réglementation Omnibus NOx de l'État et de l'interdépendance entre ces deux réglementations.

En 2025, plusieurs États appliqueront également la norme *ACT* californien et leur expérience devrait être instructive puisqu'ils ne seront pas confrontés à la complication supplémentaire de la réglementation Omnibus sur les NOx qui aura un impact sur la disponibilité des véhicules diesel. Bien qu'il soit encore tôt pour l'année qui débute, les événements récents mettent en évidence les difficultés qui peuvent surgir lorsqu'on essaie de tenir compte des réalités du marché. Voici quelques exemples de la complexité de la situation :

- **Impacts sur l'industrie due à l'absence de demande pour les véhicules zéro émission :** La plupart des États ayant adopté la norme *ACT* ont enregistré un nombre extrêmement faible d'immatriculation de véhicules électriques à batterie de classe 6-8 au cours des trois dernières années. Par conséquent, de nombreux opérateurs ne se sont pas familiarisés avec la technologie, n'ont pas connaissance de la réglementation et ne se sont pas préparés, en termes de disponibilité des infrastructures ou de formation de la main-d'œuvre et ils n'ont donc pas envisager des achats rapides. Cette absence de demande, associée au pourcentage de ventes requis pour la conformité à la norme *ACT*, a contraint les constructeurs automobiles à limiter la disponibilité des véhicules diesel sur le marché afin de garantir que les pourcentages de véhicules zéro émission soient respectés.
- **Manque d'adéquation des produits aux applications clés :** Les gammes de produits et les applications adaptées à l'e-mobilité sont limitées. Les flottes publiques de plusieurs États se sont inquiétées du manque de disponibilité de véhicules zéro émission pour des applications clés, notamment les camions à balais et les chasse-neiges. Étant donné que les fabricants maintiennent leurs ratios véhicules diesel/zéro émissions et que les flottes n'ont pas de besoins pouvant être satisfaits par des solutions de remplacement à zéro émission, les flottes publiques de plusieurs États ont plaidé en faveur d'une marge de manœuvre en matière d'application ou d'exemptions pour des véhicules publics clés tels que les chasse-neiges et les équipements de nettoyage des rues, afin qu'ils puissent répondre à des besoins opérationnels essentiels. Même lorsque de telles exemptions sont identifiées, la communication et la mise en œuvre ont été problématiques, ce qui a entraîné des perturbations sur le marché.
- **Politiques de crédit :** *ACT* permet aux fabricants d'utiliser des crédits provenant de ventes antérieures de véhicules zéro émission pour satisfaire aux exigences de *ACT*, mais cette possibilité n'a qu'un impact limité sur le marché :
 - Si les fabricants peuvent utiliser des crédits provenant de ventes antérieures de véhicules de classe inférieure pour compenser les véhicules de classe supérieure, d'autres difficultés pratiques demeurent, notamment :
 - La demande de véhicules zéro émission n'est pas assez élevée pour atteindre les pourcentages de vente requis par rapport aux véhicules diesel.
 - Selon *ACT*, il n'y a pas de fongibilité entre les crédits pour les tracteurs et les camions professionnels. Par conséquent, étant donné que si peu de tracteurs zéro émission ont été vendus, il y a des limites importantes à la disponibilité des tracteurs diesel.

- De nombreuses entreprises disposant de crédits ne sont pas enclines à les vendre, soit parce qu’elles en ont besoin pour leurs propres ventes futures, soit parce qu’elles ne veulent pas avantager leurs concurrents ;
 - Les procédures existantes de déclaration ou d’approbation de crédit ont rendu les transactions difficiles.
- **Des politiques complémentaires insuffisantes :** Sachant qu’il est impossible de forcer les clients à acheter, le *California Air Resources Board (CARB)* a approuvé l’adoption de la réglementation *Advanced Clean Fleet (ACF)* en 2023 afin de stimuler le marché pour ces véhicules zéro émission. Toutefois, le retrait par le *CARB* de sa demande de dérogation auprès de l’*Environmental Protection Agency (EPA)* a considérablement réduit l’intérêt des opérateurs de flotte au-delà des cas où le coût total d’exploitation est équivalent à celui d’un véhicule diesel.
 - **Complexité de la mise en œuvre :** Depuis l’adoption initiale de *ACT* par le *CARB* en 2021, l’agence a dû adopter des amendements et publier de nombreuses mesures d’application, des communications consultatives à l’intention des fabricants et des interprétations réglementaires pour résoudre les problèmes au fur et à mesure qu’ils se présentaient lors de la mise en œuvre. Cette ambiguïté a engendré de la confusion, des malentendus et des retards qui ont entraîné des conséquences négatives sur les activités des entreprises.
 - **Opposition politique :** Le manque de clarté et de disponibilité des produits a conduit les concessionnaires et les flottes confrontés à des impacts financiers, opérationnels ou commerciaux préjudiciables à plaider en faveur d’un report de *ACT*. Des lois visant à reporter la mise en œuvre de la réglementation ou à annuler les décisions des États d’adopter la réglementation californienne ont été introduites dans plusieurs d’entre eux.

À propos du *Groupe Volvo*

Le *Groupe Volvo* stimule la prospérité grâce à des solutions de transport et d’infrastructure, offrant des camions, des autobus, des équipements de construction, des solutions d’énergie pour les applications marines et industrielles, des financements et des services qui améliorent le temps d’utilisation et la productivité de nos clients. En 2020, le *Groupe Volvo* a créé *Volvo Energy* pour répondre aux besoins des clients en matière d’infrastructure de recharge et pour maximiser l’efficacité des batteries. Fondé en 1927, le *Groupe Volvo* est dédié à façonner le futur paysage du transport durable et des solutions d’infrastructure. Le *Groupe Volvo*, ayant son siège social à Göteborg, en Suède, emploie environ 100 000 personnes dans le monde entier et sert des clients dans plus de 190 marchés.

Le *Groupe Volvo Amérique du Nord*, dont le siège social est situé à Greensboro, en Caroline du Nord, emploie plus de 16 300 personnes en Amérique du Nord et exploite 11 usines de fabrication et de remise à neuf dans sept États américains et au Québec. Le *Groupe Volvo* s’est engagé depuis longtemps en faveur de la durabilité de l’environnement. En 2020, nous avons annoncé notre ambition globale d’atteindre 100 % des ventes de produits sans énergie fossile d’ici 2040, y compris un objectif à plus court terme de 35 % des ventes de produits électriques d’ici 2030. Notre groupe s’est également engagé dans l’initiative *Science-Based Targets* et dans

une feuille de route pour le développement de produits sur la base des objectifs prévus à l'Accord de Paris sur le climat.

La présence du Groupe Volvo au Québec

Prevost et Nova Bus font toutes deux parties du *Groupe Volvo Amérique du Nord*. Plus de 2000 employés sont basés au Québec, répartis dans deux usines exploitées par Nova Bus à St-Eustache et à St-François-du-Lac, et une usine de Prevost située à Sainte-Clair. Les autobus de transit hybrides et électriques de Nova Bus sont bien connus, depuis que la Ville de Montréal a fait l'acquisition du premier autobus 100 % électrique en 2013. En 2022, Prevost a annoncé son programme d'électrification des autocars en collaboration et avec le soutien du gouvernement du Québec. La mise en production de ces autocars 100% électriques est prévue pour débuter en 2026.

L'expérience du Groupe Volvo dans le domaine de l'e-mobilité

Le *Groupe Volvo* a investi des milliards de dollars dans le développement de produits afin d'éliminer progressivement l'utilisation de combustibles fossiles. À ce jour, près de 6 000 autobus électriques sont en service dans le monde entier. Nova Bus a récemment livré des autobus électriques aux villes de Vancouver, de Brampton, de York et plus de 500 véhicules de son modèle LFSe+ à long trajet à Toronto. Au Québec, Nova Bus a récemment remporté un appel d'offres lancé par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) pour un maximum de 1229 LFSe+ qui seront exploités au Québec.

Par l'intermédiaire de *Volvo Trucks*, nous proposons un camion électrique à batterie de classe 8, le *Volvo VNR Electric*, qui s'est vendu à plus de 5 000 exemplaires en Europe et en Amérique du Nord. La Compagnie d'embouteillage Coca-Cola Canada et Labatt ont récemment acheté le *VNR Electric* pour mettre en service des camions électriques au Québec. *Mack Trucks* a lancé son camion à ordures *LR Electric* en 2020 et, plus récemment, un camion électrique de classe 7, le *Mack MDe*. Du côté des camions de construction, *Volvo Construction Equipment* propose actuellement six modèles électriques différents sur le marché, en plus de tester une nouvelle excavatrice, le modèle EC230, dans le cadre d'un projet pilote.

Le *Groupe Volvo* a également l'intention de développer des véhicules fonctionnant à l'hydrogène pour des applications longue distance. En avril 2021, nous avons créé une coentreprise avec *Daimler Truck*, appelée « *cellcentric* », pour le développement de la technologie des piles à combustible pour les véhicules fonctionnant à l'hydrogène. En 2022, *cellcentric* a ouvert un centre de recherche et de développement sur les piles à combustible à Burnaby, en Colombie-Britannique. En outre, en 2024, le *Groupe Volvo* a lancé une coentreprise avec *Westport Fuel Systems Inc.* pour accélérer la commercialisation et l'adoption mondiale de la technologie du système d'injection directe à haute pression de Westport pour les applications longues distances et hors route.

Nous croyons fermement que les technologies de l'hydrogène sont prometteuses pour les autocars Prevost et nos camions, et nous avons l'intention de les mettre sur le marché à la fin de cette décennie ou au début de la suivante. L'intérêt pour l'hydrogène vise à la fois la technologie basée sur les piles à combustible et la combustion interne, qui est plus susceptible d'être disponible sur le marché plus tôt.

Outre le développement de produits alimentés par des batteries électriques et de l'hydrogène, notre approche en trois volets de la transition vers un bilan net nul comprend également l'amélioration de l'efficacité des moteurs à combustion interne (MCI) et l'utilisation de carburants renouvelables et durables, qui offrent un grand potentiel pour réduire davantage la production de gaz à effet de serre dans le secteur des transports routiers.

La transition vers la décarbonisation de nos véhicules est bien engagée de notre côté, mais elle s'accompagne de nombreux défis et de contraintes pour nos clients. Nous les décrivons dans le présent document et espérons qu'ils seront pris en compte lors de l'élaboration d'une éventuelle norme zéro émission au Québec.