

DÉCARBONISATION DU TRANSPORT LOURD EN AMÉRIQUE DU NORD :
PLACER LA JUSTICE CLIMATIQUE
AU COEUR DE LA DÉMARCHE

**MULTI-STATE MEDIUM- AND HEAVY-DUTY ZERO-EMISSION
VEHICLE ACTION PLAN CONSULTATION**

Par la Fondation David Suzuki et Équiterre
Printemps 2022



Équiterre^o

À PROPOS DE LA FONDATION DAVID SUZUKI

Établie en 1990, la Fondation David Suzuki est un organisme sans but lucratif pancanadien et bilingue. Son siège social est à Vancouver et compte des bureaux à Montréal et Toronto. La Fondation a pour mission de protéger l'environnement et notre qualité de vie, maintenant et pour l'avenir. Le travail de la Fondation contribue à résoudre la crise climatique et la disparition massive des espèces en mettant l'accent sur trois volets essentiels : zéro émission de carbone, nature florissante et collectivités durables. Par la science, la sensibilisation, l'analyse de politiques et l'engagement du public, et des partenariats avec les entreprises, les gouvernements et les acteurs de la société civile, la Fondation œuvre à définir et à mettre en place des solutions permettant de vivre en équilibre avec la nature. La Fondation David Suzuki compte sur l'appui de plus de 300 000 sympathisants à travers le Canada, dont près de 100 000 au Québec

À PROPOS D'ÉQUITERRE

Équiterre travaille à rendre tangibles, accessibles et inspirantes les transitions vers une société écologique et juste. Fortement préoccupé par le phénomène des changements climatiques, l'organisme a développé une expertise importante en matière de politiques publiques visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). À travers des projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche, d'accompagnement et de mobilisation, Équiterre rassemble des citoyen(ne)s, des groupes sociaux, des entreprises, des organisations publiques, des municipalités, des chercheur(euse)s et des élu(e)s dans les domaines de l'alimentation, du transport, du commerce équitable, de l'énergie durable, de la consommation et de la lutte aux changements climatiques.

Équiterre compte 25 000 membres et plus de 130 000 sympathisant(e)s qui participent à ses actions. L'organisme, qui a fêté ses 25 années d'existence en 2018, est l'un des principaux organismes environnementaux de la province de Québec.

CONTRIBUTIONS

RECHERCHE ET RÉDACTION

Charles Bonhomme

Spécialiste, affaires publiques et communications | Fondation David Suzuki

Stéphanie Harnois

Recherchiste en sciences environnementales | Fondation David Suzuki

Andréanne Brazeau

Analyste politique – Mobilité durable | Équiterre

MISE EN PAGE

Annie Trudeau

Designer graphique | Fondation David Suzuki

DÉCARBONISATION DU TRANSPORT LOURD EN AMÉRIQUE DU NORD : PLACER LA JUSTICE CLIMATIQUE AU COEUR DE LA DÉMARCHE

Selon Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), entre 1990 et 2019, les émissions de GES du transport de marchandises ont augmenté de 130 %. Plus précisément, les émissions des camions lourds ont triplé sur cette période, alors que celles des autres modes de transport de marchandises ont augmenté de 6 %¹. En raison de la croissance démographique, qui entraîne l'intensification du transport par camion, et de la faiblesse des gains en efficacité de ce type de véhicules par rapport aux véhicules légers, les projections indiquent que les émissions de GES des véhicules lourds continueront à croître sans mesures fortes, ambitieuses et rapides pour améliorer l'efficacité énergétique et l'empreinte carbone de ce secteur. Dans un tel contexte et parce que le développement des solutions technologiques en est encore à ses débuts, la voie à suivre est claire².

Du côté du Québec, le secteur des transports est responsable de près de la moitié des émissions de GES (43,3%), notamment en raison de l'augmentation du transport de marchandises par véhicules lourds qui représente 36,5 % de l'ensemble des émissions du secteur³. Pour ce sous-secteur, entre 1990 et 2019, les émissions de GES ont augmenté de 194 %. Dans le cadre de son Plan pour une économie verte 2030, la province s'est également engagée à adopter une norme sur les véhicules zéro émission pour le secteur du transport mi-lourd et lourd, en plus de proposer différentes cibles d'électrification ambitieuses sur la scène nord-américaine⁴.

Malgré ces différents engagements, un élément est souvent omis des mesures visant la décarbonisation des transports et la lutte contre les changements climatiques : il s'agit des enjeux liés à la justice environnementale, que soulève notamment la décarbonisation des transports. C'est pourquoi la Fondation David Suzuki et Équiterre joignent leurs forces pour proposer des améliorations au plan d'action de NESCAUM de manière à ce qu'il place au cœur de son approche la justice climatique et ne laisse personne derrière. Les deux organisations saluent l'initiative du gouvernement du Québec d'avoir rejoint la *Multi-State ZEV Task Force* et de se pencher sur l'électrification du transport lourd ; elles estiment néanmoins qu'une attention accrue doit être portée sur la question de la justice climatique qui demeure peu abordée par les titulaires de charges publiques et peu connue de la population de manière générale. C'est donc cet angle particulier qui a été retenu dans le cadre de l'analyse, bien que les deux organisations détiennent une expertise importante en politiques publiques et en transport.

Divisée en trois (3) parties, cette soumission comprend un survol de la justice environnementale avec un accent sur la situation actuelle au Québec, un survol des liens entre la justice environnementale et le transport lourd ainsi que les recommandations et commentaires de la Fondation David Suzuki et d'Équiterre au sujet du Plan d'action de la *Multi-State Medium- and Heavy-Duty Zero-Emission Vehicle Task Force* et de NESCAUM.

¹ Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), *Émissions de gaz à effet de serre*, 2022.

² Équiterre, *Redoubler d'efforts pour la planète et nos communautés*, 2022.

³ Gouvernement du Québec, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990*, 2021.

⁴ Gouvernement du Québec, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990*, 2021.

1. JUSTICE ENVIRONNEMENTALE : LE CAS DU QUÉBEC

D'abord, la Fondation David Suzuki et Équiterre présentent leur définition des concepts de justice environnementale et de racisme environnemental de manière à cadrer leurs recommandations sur le plan d'action de la NESCAUM.

1.1 QU'EST-CE QUE LA JUSTICE ENVIRONNEMENTALE?

Les impacts de la crise climatique et les risques sanitaires connexes sont ressentis dans toutes les régions du monde, y compris au Québec. Toutefois, ces impacts ne sont pas répartis uniformément⁵. Certains individus et groupes, dits vulnérables, sont plus à risque de subir les préjudices associés aux changements climatiques que d'autres. La justice environnementale reconnaît que les populations vulnérables subissent davantage le poids des dégradations environnementales et bénéficient moins des avantages que procure un environnement sain, alors qu'elles sont peu responsables de ces dégradations.

Selon l'Institut du Nouveau Monde, la justice environnementale vise à « [garantir] le droit à tous les humains – quels que soient leur âge et leur origine – à un environnement sain, c'est-à-dire le droit de respirer un air pur, d'évoluer dans un climat sain et d'avoir accès à de l'eau potable, à des installations sanitaires adéquates, à des écosystèmes équilibrés, à des environnements non toxiques et à des aliments frais produits de manière durable. Ce droit englobe également l'accès non seulement à l'éducation et à l'information en matière d'environnement, mais aussi à la participation au dialogue sur les politiques environnementales et à des recours juridiques en cas de dommages à l'environnement. »⁶

1.2 QU'EST-CE QUE LE RACISME ENVIRONNEMENTAL?

S'inscrivant à même le concept de justice environnementale, le racisme environnemental met en lumière le fait que les personnes soumises à des nuisances environnementales sont les mêmes qui sont exposées à d'autres formes d'inégalités. Ce phénomène se produit lorsque des politiques ou des pratiques environnementales entraînent, intentionnellement ou non, des effets négatifs disproportionnés sur certains individus, groupes ou communautés en raison de leur race ou de leur couleur, ainsi qu'un accès inégal aux avantages environnementaux. Par exemple, à Montréal-Nord, un arrondissement de la Ville de Montréal, les communautés racialisées font davantage face à des îlots de chaleur et à l'absence d'espaces verts (3,9 % d'espaces verts dans Montréal-Nord contre 11,4 % partout à Montréal)⁷.

⁵ Gouvernement du Canada, *La santé des Canadiens et des Canadiennes dans un climat en changement : faire progresser nos connaissances pour agir*, 2022.

⁶ Institut du Nouveau Monde, *L'état du Québec 2021 : Faire place à la justice environnementale et sociale à l'école*, 2021.

⁷ Radio-Canada, ICI Grand Montréal - La Presse canadienne, *L'organisme Hoodstock dénonce le racisme environnemental*, 2021.

1.3 LE RACISME ENVIRONNEMENTAL : UN ENJEU PRIORITAIRE POUR LE QUÉBEC

Si nous ignorons les interrelations entre l'environnement et les inégalités sociales au cours de la décarbonisation de notre société, nous ne ferons qu'exacerber les secondes. Puisque le gouvernement du Québec se dit préoccupé par les enjeux environnementaux, il est impératif qu'il intègre ces notions à son discours et à ses politiques et programmes relatifs à la lutte contre la crise climatique. Le gouvernement du Québec doit se démarquer en allant plus loin, c'est-à-dire en rendant indissociables les questions environnementales de leurs conséquences sociales. Les communautés racialisées et les nouvelles et nouveaux immigrants constituent une partie importante de la population et de la main-d'œuvre du Québec. En effet, en 2021, 19 % de la main-d'œuvre du Québec était composée de personnes immigrantes⁸. Or, ce sont ces populations qui sont les plus affectées par les injustices environnementales.

1.4 S'INSPIRER DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS

Au Canada, l'absence de données désagrégées sur les risques environnementaux et leurs effets sur les personnes racialisées et à faible revenu au Canada a dissimulé le problème et nuit aux efforts visant à faire progresser la justice environnementale. En réponse à cet enjeu, le projet de *Loi sur la stratégie nationale relative au racisme environnemental et à la justice environnementale* (C-226), s'il était adopté, obligerait le ministre fédéral de l'Environnement à élaborer une stratégie sur le racisme environnemental et la justice environnementale. Il permettrait, entre autres, de collecter et d'inclure des informations et des statistiques relatives à la localisation des risques environnementaux, et un examen du lien entre la race, le statut socio-économique et les risques environnementaux, ainsi que les résultats en matière de santé conséquents.

Le 22 juin 2021, le Comité permanent de l'environnement et du développement durable a remis à la Chambre des communes son rapport sur le projet de loi. Il est actuellement en deuxième lecture. Le Québec pourrait donc encourager le gouvernement fédéral à adopter ce projet de loi rapidement.

Aux États-Unis, le dossier est beaucoup plus avancé. En effet, les États-Unis se penchent sur le sujet depuis des décennies. Le travail autour de la justice environnementale sur son territoire découle du décret présidentiel de 1994 intitulé « *Federal actions to address environmental justice in minority populations and low-income populations* »⁹, ce qui a permis au gouvernement américain de se doter d'outils et de programmes leur permettant de récolter les informations et données statistiques sur la situation des populations à risque. Ce faisant, il s'est donné les moyens pour agir sur cet enjeu d'ampleur.

1.5 PISTES D'ACTION POUR LE QUÉBEC

Que ce soit au Canada ou aux États-Unis, on voit qu'il est possible d'agir pour s'attaquer au racisme environnemental. C'est au tour du Québec de se munir de moyens pour faire de même. En tant que membre de la *Multi-State ZEV Task Force*, le Québec, pour maintenir son leadership en matière d'électrification des transports, a donc tout intérêt à rejoindre le mouvement et à déployer des mesures visant à mener cette transition de manière structurante et inclusive.

Les questions de justice sociale ne sont pas une compétence exclusive du palier de gouvernement fédéral. Le Québec a juridiction sur ce qui se passe sur son propre territoire et peut aller de l'avant avec une loi inspirée du projet de loi C-226 sans empiéter sur la juridiction fédérale. Ainsi, en légiférant sur cette question, le Québec sera indépendant dans sa prise de décision et prouvera sa volonté d'agir sur cet enjeu d'importance capitale.

La collecte de données est essentielle pour passer du concept à la réalité. Le Québec est en retard sur la collecte de données environnementales et sociales, une telle loi pourrait y remédier en posant un diagnostic sur l'état actuel et mesurer l'ampleur du phénomène, un préalable pour pouvoir agir sur celui-ci.

Le Québec peut et doit revoir son plan de lutte contre les changements climatiques avec une perspective de justice sociale, et ce, en analysant les conséquences des mesures déployées sur ses populations et en redirigeant les financements vers les populations de son territoire les plus marginalisées.

⁸ Gouvernement du Québec, *Faits saillants - État du marché du travail au Québec. Bilan 2021, 2022*.

⁹ Gouvernement des États-Unis, *Executive order : Federal actions to address environmental justice in minority populations and low-income populations*, 1994.

2. JUSTICE ENVIRONNEMENTALE ET TRANSPORT LOURD

Les initiatives en transport lourd doivent répondre aux injustices environnementales créées par le réseau actuel et garantir une réduction nette des émissions dans les communautés particulièrement vulnérables à la mauvaise qualité de l'air. D'ailleurs, celles-ci doivent être les premières à bénéficier des retombées positives de l'électrification du réseau. Leur engagement et leur mobilisation sont également essentiels pour le développement de solutions justes qui répondent à leurs besoins, améliorent leur état de santé et garantissent de saines conditions environnementales.

2.1 PRINCIPAUX ENJEUX D'INJUSTICES ENVIRONNEMENTALES LIÉS AU SECTEUR DU TRANSPORT

Les impacts négatifs générés par le secteur du transport lourd se répartissent de façon inégale sur les populations nord-américaines. Les communautés vivant à proximité des grands axes routiers sont plus exposées aux risques de blessures et d'accidents, de maladies respiratoires, de perturbations à la santé mentale (entre autres par le stress et les troubles du sommeil), ainsi que de dérangements sonores et visuels. Le développement d'infrastructures de transport lourd et la pollution affectent également les activités récréatives des membres de ces communautés, en nuisant par exemple à l'observation de la faune, à la pêche, aux déplacements ou à la sécurité des enfants dans les parcs.

L'électrification du réseau de transport lourd risque d'affecter inégalement les populations des territoires où elle se déploiera en lien avec le secteur de l'emploi. Les nombreux emplois de première ligne assurés par l'industrie actuelle, celle-ci prépondérante dans certaines communautés, sont effectivement compromis par l'implantation d'un nouveau réseau électrifié. De plus, l'accès aux transports publics est actuellement limité dans certains quartiers et communautés, renforçant la considération des populations marginalisées dans l'élaboration de l'électrification du réseau de transport lourd. Il faut également souligner le fait que la hausse des véhicules mi-lourds, expliquée par l'explosion du commerce en ligne dans les dernières années, accroît les impacts sur la qualité de vie et l'environnement des populations dans les quartiers majoritairement résidentiels¹⁰. De manière similaire, l'utilisation d'autobus scolaires au diesel à travers le Québec expose les enfants et les conductrices et conducteurs à la pollution atmosphérique et sonore sur une base quotidienne. Les régions moins densément peuplées, où les véhicules sont nécessaires pour parcourir de grandes distances, sont plus touchées par cet enjeu.

Au Québec, des cas flagrants d'injustice environnementale liée au transport lourd sévissent dans certaines localités de la province comme dans les quartiers Limoilou, Vanier et Basse-Ville à Québec. Ces secteurs densément peuplés, où le niveau de défavorisation matérielle et sociale est le plus élevé de la région, se situent à proximité des grands axes routiers et de nombreux parcs industriels. En plus d'être en aval des vents dominants et, donc, exposés aux contaminants atmosphériques, les quartiers résidentiels sont précarisés par l'achalandage et par les projets d'agrandissement routier, portuaire et industriel¹¹. Les préoccupations des citoyennes et citoyens du quartier Hochelaga-Maisonneuve en lien avec la pollution visuelle et sonore engendrée par le projet REM de l'Est et ses installations aériennes¹². De tels enjeux existent dans la majorité des villes importantes du Québec.

¹⁰ Équiterre, Pembina Institute & Jalon, *Réduire les émissions des camions à Montréal: Principes de base et boîte à outils pour décarboniser le transport de marchandises en milieu urbain*, 2021.

¹¹ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale du Québec, *Inégalités socio-environnementales et pollution - Comment créer des synergies utiles au changement*, 2019.

¹² Radio-Canada, *Des citoyens d'Hochelaga-Maisonneuve inquiets de l'impact du REM de l'Est*, 2021.

3. RECOMMANDATIONS SUR LE PLAN D'ACTION

La Fondation David Suzuki et Équiterre accueillent positivement le fait que le plan d'action de NESCAUM intègre les principes et les orientations axés sur l'équité et le droit à un environnement sain. Ce plan doit mettre de l'avant des pratiques et des politiques qui garantiront la justice environnementale et qui bénéficieront aux communautés vulnérables et marginalisées à travers l'Amérique du Nord.

3.1 RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Néanmoins, nous estimons que les éléments suivants devraient être ajoutés au plan d'action :

- Adopter une vision structurante allant au-delà de l'électrification afin de favoriser :
 - La réduction du nombre de véhicules en circulation, l'optimisation de la logistique du transport de marchandises et d'autres solutions innovantes en milieu urbain tels que le déploiement de vélos-cargos dans le contexte de hausse des émissions de GES de ce secteur.
 - Les autres modes de transport de marchandises traditionnellement utilisés en Amérique du Nord (camions légers, transport ferroviaire, aérien et maritime), puisque les enjeux de justice environnementale ne sont pas exclusifs au transport lourd.
- Favoriser l'adoption de solutions à l'échelle locale grâce à une approche participative, considérer les besoins et ressources de chaque territoire en incluant le principe d'autodétermination des communautés ainsi que les manières de le promouvoir dans le plan d'action.
- Détailler les impacts du transport lourd sur l'exacerbation des inégalités déjà existantes au sein de la société (voir partie 2.1), considérant par exemple que les gens des communautés vulnérables, en plus de vivre dans des milieux plus exposés aux polluants, occupent souvent des emplois industriels (camionneuses et camionneurs, chauffeuses et chauffeurs d'autobus, travailleuses et travailleurs en entrepôt, sur les chemins de fer et les quais, etc.) qui les exposent aux mêmes risques liés à la santé. Le plan d'action mentionne les mauvaises odeurs et la pollution sonore à la page 43, mais on devrait aussi s'attarder aux enjeux de pollution visuelle, de blessures et d'accidents, aux maladies chroniques (ex: obésité), à la santé mentale, la nuisance aux activités récréatives, etc.

3.2 RECOMMANDATIONS SPÉCIFIQUES

RECOMMANDATION SPÉCIFIQUE 1	
Mettre en lumière les multiples injustices environnementales imposées par le réseau actuel de transport lourd qui marginalisent et qui vulnérabilisent certaines tranches de la population.	
COMMENTAIRES	SECTIONS
<p>1 Le plan d'action NESCAUM évoque l'actuelle répartition inéquitable des impacts négatifs économiques et de santé majoritairement subis par les communautés à faible revenu et racialisées vivant à proximité des infrastructures de transport lourd. Comme recommandé dans la section 3.1, il serait toutefois pertinent d'expliquer exhaustivement quels sont ces impacts économiques vécus par les populations vulnérables (alors que ceux de santé en lien avec la pollution de l'air sont convenablement décrits). Cela faciliterait la compréhension de l'ampleur des impacts et favoriserait la mobilisation des acteurs.</p>	Partie III [<i>Why Zero-Emission Trucks And Buses? - The Disproportionate Impact On Overburdened Communities</i>], page 10 (premier paragraphe)
<p>2 Le plan d'action NESCAUM aborde les enjeux sociaux en lien avec l'extraction de minéraux pour la production de batterie, se réalisant dans des pays étrangers et où l'exploitation de la main-d'œuvre locale est fréquente (des cas d'abus des conditions de travail et de risques pour la santé étant présentés). Il serait pertinent de mentionner ces enjeux de justice environnementale dès l'introduction, exposant le vaste éventail d'injustices présentement observées dans le secteur du transport lourd et s'étendant même outre-mer. Comme recommandé dans la section 3.1, il serait également judicieux d'élargir la réflexion et d'outrepasser l'électrification pour réduire les émissions de GES du transport lourd en adoptant une vision structurante qui comprend la réduction à la source.</p>	Partie V [<i>Building Market Momentum And Addressing Barriers - Lithium-Ion Battery Production And Recycling</i>], page 23 (premier paragraphe)
<p>3 Il serait souhaitable que les recommandations qui concernent les communautés vulnérables et les populations marginalisées soient mentionnées plus tôt, en priorité. Cependant, nous comprenons qu'il est parfois préférable d'expliquer la manière dont les mesures prévues dans le cadre du projet seront implantées avant d'élaborer sur l'endroit et les publics cibles sur lesquelles ces recommandations s'appliqueraient prioritairement.</p> <p>Nous reconnaissons d'ailleurs la pertinence de l'ordre choisie pour les points des pages 25 à 30, où le concept est d'abord expliqué avant d'évoquer les enjeux de justice.</p>	Partie VI [<i>Strategies And Recommendations - Electric Utility and Utility Regulator Actions</i>], page 33 (point 4)

RECOMMANDATION SPÉCIFIQUE 2

S'assurer que le projet repose sur une gouvernance participative à toutes les étapes de son implantation, incluant prioritairement les communautés vulnérables aux impacts du réseau de transport lourd actuel.

COMMENTAIRES	SECTIONS
1 Nous appuyons sans réserve le fait de positionner les organisations en justice environnementale et les communautés vulnérables en premier dans l'énumération des parties prenantes du plan d'action.	Introduction, page 3 (deuxième paragraphe)
2 Les points énumérés dans cette sous-section (<i>Principles for a Just and Equitable Transition</i>) reflètent mieux la gouvernance participative. Ce même discours devrait donc se retrouver dans l'introduction, où l'on aborde l'intégration des acteurs à la prise de décision et à toutes les étapes de travail, la reconnaissance de l'expertise des communautés, etc.	Partie II [<i>Supporting A Just And Equitable Transition To Zero-Emission Trucks And Buses - Principles for a Just and Equitable Transition</i>], page 7 (premier point)
3 Nous trouvons très intéressants les éléments présentés dans cette énumération, puisqu'ils préconisent l'équité et la démocratie en matière d'électrification (par exemple, la traduction des documents dans plusieurs langues afin de rejoindre toutes les populations touchées, tenir des rencontres à des heures qui conviennent avec l'horaire famille-travail, la vulgarisation des informations, etc.).	Partie II [<i>Supporting A Just And Equitable Transition To Zero-Emission Trucks And Buses - Principles for a Just and Equitable Transition</i>], page 7 (troisième sous-point)
4 Nous appuyons l'idée avancée de permettre aux États et aux localités de s'adapter en fonction de leurs propres besoins et ressources, constituant un autre aspect pertinent d'équité et de justice.	Partie VI [<i>Strategies And Recommendations</i>], page 25 (premier paragraphe)

RECOMMANDATION SPÉCIFIQUE 3

Partager de l'information qui appuie l'importance et la pertinence de l'électrification du réseau de transport lourd pour le bien-être social et de l'environnement.

COMMENTAIRES	SECTIONS
1 Nous accueillons favorablement le lien indissociable entre l'urgence climatique et la décarbonisation des secteurs énergétiques mis de l'avant dans le plan d'action.	Introduction, p. 1 (premier paragraphe)
2 Nous suggérons d'ajouter des statistiques qui quantifient la contribution actuelle en gaz à effet de serre des véhicules lourds.	Introduction, p. 1
3 Il serait souhaitable d'identifier spécifiquement les communautés à proximité des infrastructures de transport lourd (à faible revenu et communautés racisées) qui sont les plus exposées aux impacts de la pollution de l'air, ce qui confirme la nécessité de redoubler d'efforts dans la collecte de données.	Partie II [<i>Supporting a just and equitable transition to zero-emission trucks and buses</i>], page 5 (premier paragraphe)
4 Nous reconnaissons la pertinence d'expliquer en quoi les véhicules lourds sont contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre, même s'ils sont moins nombreux sur la route (dû à leur kilométrage élevé, les moteurs au diesel, etc.). Des statistiques pour quantifier leur contribution seraient toujours utiles.	Partie III [<i>Why Zero-Emission Trucks And Buses?</i>], page 9 (deuxième paragraphe)
5 Il serait intéressant d'inclure l'estimation exacte de la réduction en gaz à effet de serre d'une décarbonisation complète du réseau de transport lourd d'ici 2050, ainsi que d'y référer les études scientifiques et modélisations [<i>"Fully decarbonizing the electric grid by 2050 would deliver even greater emission reductions"</i>], tout en démontrant la faisabilité d'un tel engagement.	Partie III [<i>Why Zero-Emission Trucks And Buses?</i>], page 11 (deuxième paragraphe)
6 Nous appuyons la recommandation qui stipule que les gouvernements doivent développer des outils et du matériel sur la décarbonisation du transport lourd qui sont à la fois informatifs, éducationnels, vulgarisés et accessibles aux populations marginalisées et aux communautés vulnérables. Cette idée s'inscrit dans les processus démocratiques du plan d'action que nous soutenons fortement.	Partie VI [<i>Strategies And Recommendations - Outreach and Education</i>], page 38 (point 2)
7 Nous appuyons l'idée de prioriser l'installation de détecteurs de la qualité de l'air dans les milieux vulnérables où la population est la plus à risque face aux polluants atmosphériques (enfants, personnes malades, etc.).	Partie VI [<i>Strategies And Recommendations - Community Air Monitoring</i>], page 43 (point 1)
8 Dans l'optique d'illustrer les bénéfices de l'implantation d'un réseau électrifié, il serait utile d'avoir une estimation des emplois créés par ce secteur énergétique versus les emplois perdus. Des données sur les bénéfices économiques possibles permettraient de mieux visualiser les gains de l'électrification.	Partie III [<i>Why Zero-Emission Trucks And Buses? - Maximizing the Economic Benefits of the Transition</i>], page 12 (troisième paragraphe)
9 Nous suggérons que le plan NESCAUM prévoit, en plus des données sur la pollution atmosphérique, sonore et sur la sécurité découlant du trafic de véhicules, d'ajouter des données sur l'émission de mauvaises odeurs, sur la pollution visuelle et sur les accidents liés aux infrastructures de transport. Ainsi, les impacts positifs de l'électrification sur le bien-être environnemental et social seront plus exhaustivement exposés.	Partie VI [<i>Strategies And Recommendations - Community Air Monitoring</i>], page 43 (point 4)

RECOMMANDATION SPÉCIFIQUE 4

Garantir un secteur de l'emploi équitable, compétitif et inclusif, en priorisant les communautés vulnérables et les travailleuses et travailleurs de première ligne qui occupent un emploi dans le réseau actuel.

COMMENTAIRES	SECTIONS
<p>1 L'un des objectifs du projet d'électrification consiste à promettre des emplois de qualité et offrant des salaires compétitifs. Il serait très intéressant de connaître quels sont les autres avantages sociaux et professionnels prévus pour la main-d'œuvre, afin de garantir la concurrentialité du secteur.</p>	<p>Partie III [<i>Why Zero-Emission Trucks And Buses? - Maximizing the Economic Benefits of the Transition</i>], page 12 (troisième paragraphe)</p>
<p>2 Nous appuyons le discours retrouvé dans le plan d'action NESCAUM mettant l'accent sur l'accès équitable à l'emploi, en priorisant les travailleuses et travailleurs de première ligne et les communautés vulnérables et en y concentrant les efforts de formation et de recrutement.</p>	<p>Partie VI [<i>Strategies And Recommendations - Economic Equity for Workers</i>], page 40 (premier paragraphe)</p>
<p>3 Nous suggérons d'ajouter à toutes ces recommandations l'implantation de programmes ou de stratégies de recrutement et d'embauche qui priorisent les travailleuses et travailleurs des communautés vulnérables, comme évoqué dans le plan d'action à la fin du premier paragraphe de la page 40. Cela compléterait les efforts déployés pour la formation de la main-d'œuvre abordés au point 6 de la page 41.</p>	<p>Partie VI [<i>Strategies And Recommendations - Economic Equity for Workers</i>], page 1</p>
<p>4 Le plan d'action NESCAUM relève la problématique de la misclassification, selon laquelle les camionneuses et camionneurs qui sont employé.e.s comme travailleuses et travailleurs indépendant.e.s doivent assumer les coûts des nouveaux équipements et des technologies pour leur camion. Le groupe de travail mentionne donc l'importance d'implanter des mesures qui entraveront les cas de misclassification, sans toutefois élaborer sur la manière dont cela se réalisera.</p> <p>Nous invitons donc le groupe de travail à présenter exhaustivement les moyens prévus pour contrecarrer cette problématique et à les intégrer formellement dans leurs recommandations. Les moyens doivent permettre de garantir que l'industrie du transport et les compagnies prennent la responsabilité d'assumer l'entièreté des coûts liés à la technologisation et à la transition énergétique des équipements si aucune aide gouvernementale n'est fournie.</p>	<p>Partie VI [<i>Strategies And Recommendations - Economic Equity for Workers</i>], page 40 (point 1)</p>

RECOMMANDATION SPÉCIFIQUE 5

Arrimer les efforts entre les différentes instances et organisations et assurer une collaboration institutionnelle (ministères, agences, départements, directions, etc.), afin de garantir des processus justes et équitables.

COMMENTAIRES	SECTIONS
<p>1 Le plan d'action souligne avec justesse que les enjeux liés à la transition des travailleuses et travailleurs impliquent diverses instances. Il serait pertinent de détailler les façons dont cette collaboration entre les organisations, qui vise à garantir des emplois de haute qualité, sera concrétisée (comme mentionné à la page 40). Les efforts communs et l'intersectionnalité sont cruciaux pour assurer une décarbonisation inclusive, concertée et multisectorielle.</p>	<p>Partie II [<i>Supporting A Just And Equitable Transition To Zero-Emission Trucks And Buses</i>], page 6 (troisième paragraphe)</p>
<p>2 Au New Jersey, un récent ordre signé par le Gouverneur de l'État impose aux agences exécutives du territoire de coopérer dans l'application du principe de justice environnementale à leurs opérations. Ces agences se doivent de réaliser des plans d'action et des évaluations favorisant la justice environnementale dans les communautés de l'État, avec le soutien du Conseil de Justice environnementale interétatique nouvellement formé.</p> <p>Nous recommandons à la <i>Multi-State MHD ZEV Task Force</i> de s'inspirer de l'approche gouvernementale actuellement déployée par le New Jersey.</p>	<p>Partie II [<i>Supporting A Just And Equitable Transition To Zero-Emission Trucks And Buses</i>], page 6 (encadré)</p>
<p>3 Le plan d'action élaboré sur la nécessité d'une coordination et d'une collaboration entre les agences afin d'arriver à une approche coopérative intégrale (comme le démontre le cas du New Jersey). Il serait toutefois intéressant de présenter des exemples supplémentaires sur la façon dont cette collaboration intergouvernementale et avec la société civile s'implanterait (incluant ainsi les membres des communautés et différents groupes de travail).</p> <p>Le texte mentionne l'arrimage des besoins en formation et de la mobilisation des ressources, mais les formes de collaboration devraient être plus exhaustivement décrites afin d'assurer une meilleure coordination des efforts (par exemple, par la planification de rencontres périodiques, de suivis, de comités aviseurs, de réglementations, de redditions de comptes annuelles, etc.).</p>	<p>Partie II [<i>Supporting A Just And Equitable Transition To Zero-Emission Trucks And Buses</i>], page 7 (premier paragraphe)</p>
<p>4 Le plan d'action recommande la participation des États à des groupes de travail ou à des programmes de formation sur le suivi de la qualité de l'air. Cependant, il est primordial de veiller à la création de ces groupes et de ces activités, et ce, grâce à un suivi rigoureux des engagements du plan. Les mécanismes de reddition de comptes et de révision annuelle prévus pour atteindre les objectifs du plan d'action devraient être détaillés dans le plan d'action. Ainsi, la participation et l'implication des États dans ce dossier en seront réellement assurées et pérennes.</p>	<p>Partie VI [<i>Strategies And Recommendations - Community Air Monitoring</i>], page 43 (point 3)</p>

RECOMMANDATION SPÉCIFIQUE 6

Démontrer les bénéfices économiques de l'électrification du réseau de transport lourd dans les territoires participants.

COMMENTAIRES	SECTIONS
<p>1 Nous reconnaissons l'importance de décrire l'utilité qu'ont les véhicules lourds dans le quotidien de la population, autant au niveau économique (transport de marchandises) que social (transport en commun et scolaire, etc.) Nous pourrions aussi mentionner les véhicules d'autres secteurs importants au bon déroulement de nos sociétés : camions d'incendie, ambulances, etc.</p>	<p>Partie III [<i>Why Zero-Emission Trucks And Buses?</i>], page 9 (premier paragraphe)</p>
<p>2 Encore une fois, nous reconnaissons la pertinence de prioriser l'employabilité locale et la redistribution équitable des bénéfices économiques dans les politiques gouvernementales des territoires participants.</p>	<p>Partie III [<i>Why Zero-Emission Trucks And Buses? - Maximizing the Economic Benefits of the Transition</i>], page 12 (deuxième paragraphe)</p>

RECOMMANDATION SPÉCIFIQUE 7

Clarifier certains éléments statistiques, techniques ou scientifiques, afin de permettre une compréhension et une démocratisation optimales de toutes les informations retrouvées dans le plan d'action NESCAUM.

COMMENTAIRES	SECTIONS
<p>1 Concernant les informations de nature scientifique, il serait souhaitable de bien vulgariser les conséquences de certains gaz et polluants atmosphériques. Dans ce contexte, nous suggérons de mieux décrire le potentiel polluant des <i>particulate matter</i> et du PM25 et d'expliquer en quoi ils sont néfastes pour la santé ou dans l'environnement. À ce titre, un rapport d'Équiterre sur les bénéfices de l'électrification des autobus scolaires détaille ce type d'informations.</p>	<p>Partie III [<i>Why Zero-Emission Trucks And Buses?</i>], pages 9 et 10</p> <p>Partie III [<i>Why Zero-Emission Trucks And Buses? - Quantifying the Public Health and Climate Benefits of Zero-Emission Trucks and Buses</i>], page 11</p>
<p>2 Dans cette section du plan d'action, on parle d'une transition rapide et des bénéfices qu'elle apporterait, alors que l'on mentionne tout juste après que cette transition prendra du temps, surtout pour les camions lourds. L'accent devrait plutôt être mis sur les façons d'enclencher efficacement et rapidement cette transition par l'implication de tous les secteurs.</p> <p>Nous recommandons de mettre en valeur les moyens prometteurs pour arriver à une transition relativement rapide (par exemple, grâce à des règlements stricts, la recherche et le développement, la facilitation de la commercialisation des équipements électriques, les politiques d'incitatifs financiers, le déploiement des énergies renouvelables, une stratégie de transition juste, etc.).</p>	<p>Partie III [<i>Why Zero-Emission Trucks And Buses? - The Disproportionate Impact on Overburdened Communities</i>], page 11 (premier paragraphe)</p>
<p>3 Le plan d'action avance le fait que les obligations de vente de véhicules électriques permettront que le déploiement de ces équipements soit priorisé dans les communautés à proximité des réseaux routiers. Cette information pourrait être clarifiée, puisque le lien entre les réglementations (qui s'appliquent aux fabricants et aux acheteurs de véhicules lourds) et la distribution des véhicules électrifiés peut sembler flou.</p>	<p>Partie VI [<i>Strategies And Recommendations - Sales and Fleet Purchase Requirements</i>], page 25</p>

CONCLUSION

La Fondation David Suzuki et Équiterre soulignent le remarquable travail de la *Multi-State ZEV Task Force* dans le cadre de son plan d'action visant à éliminer les émissions de polluants dangereux des autobus et des camions. La contribution du Québec à ce groupe de travail devrait être vue comme une occasion pour la province de mettre la barre haute à l'échelle du Canada en ce qui a trait à la décarbonation du transport mi-lourd et lourd et à la justice environnementale et climatique.

Pour atteindre ses objectifs, le groupe de travail doit adopter une vision structurante qui mise sur la concertation et la réduction du nombre de véhicules en circulation, tout en ne laissant personne derrière. Elle doit également être ancrée sur des données scientifiques pertinentes, fiables et actuelles quant à l'état des inégalités environnementales actuelles.

RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES

La Fondation David Suzuki et Équiterre souhaitent partager des ressources additionnelles en lien avec la décarbonisation des véhicules lourds et la justice environnementale

DOCUMENTATION D'ÉQUITERRE

- Mémoire «[Redoubler d'efforts pour la planète et les communautés](#)» (2022) par Équiterre
- Recommandations ([fiche technique 1](#) et [fiche technique 2](#)) tirées de la campagne panquébécoise [Mon autobus branché](#) (2021) par Équiterre
- «[Réduire les émissions de GES des camions à Montréal](#)» (2021) par *Pembina Institute*, Équiterre et Jalon
- [Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires](#) (2022), une nouvelle initiative qui met de l'avant les bénéfices de la transition vers les véhicules électriques
- Mémoire «[Le secteur des transports au Québec - Clé de voûte pour atteindre la cible climatique de 2030 et maintenir notre leadership en électrification](#)» (2021) par Équiterre

DOCUMENTATION SUPPLÉMENTAIRE

- Association canadienne des médecins pour l'environnement (2022). Mobiliser les preuves : activer le changement sur les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique liée au trafic. Repéré à <https://cape.ca/wp-content/uploads/2022/04/CAPE-PALT-2022.pdf>
- Gouvernement du Canada (2022). Changements climatiques et équité en santé. Dans P. Berry et R. Schnitter (éd.), *La santé des Canadiens et des Canadiennes dans un climat en changement : faire progresser nos connaissances pour agir*. Repéré à <https://changingclimate.ca/health-in-a-changing-climate/fr/chapter/9-0/>
- Carrier, M. et al. (2014). The application of three methods to measure the statistical association between different social groups and the concentration of air pollutants in Montreal: A case of environmental equity. Repéré à <https://espace.inrs.ca/id/eprint/2324/1/Carrier-2014-The%20application%20of%20three%20methods1.pdf>
- Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (2022). Summary for policymakers. Dans *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Repéré à https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC_AR6_WGII_SummaryForPolicymakers.pdf
- Agence de protection de l'environnement (2015). Guidance on considering environmental justice during the development of regulatory actions. Repéré à <https://www.epa.gov/sites/default/files/2015-06/documents/considering-ej-in-rulemaking-guide-final.pdf>