

REDOUBLER D'EFFORTS POUR LA PLANÈTE ET NOS COMMUNAUTÉS

Les véhicules lourds sont actuellement à l'origine de près du tiers des émissions totales de GES du secteur des transports au Canada. En raison de l'intensification du transport par camion et de la faiblesse des gains en efficacité de ces véhicules par rapport aux véhicules légers, on s'attend à ce que les émissions provenant du transport de marchandises dépassent celles issues du transport de passagers d'ici 2030 au pays. Tel que le souligne Environnement et Changement climatique Canada, les projections indiquent que les émissions de gaz à effet de serre (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 claire.

Une stratégie canadienne d'électrification des transports qui comprend une chaîne d'approvisionnement, un réseau complet d'infrastructures de recharge, des incitatifs financiers temporaires, des programmes et des campagnes d'éducation et de formation et, finalement, des mesures réglementaires sont autant de mesures permettant d'accélérer la réduction des émissions de GES et l'adoption de VZE.

1.1 Réduire à la source

Les prévisions indiquent que le maintien de notre mode de vie actuel, couplé à une croissance de la population, mèneront à une hausse exponentielle des émissions de GES du secteur du transport de marchandises et que celles-ci devraient dépasser celles du transport de personnes d'ici 2030. Sans aucun doute, une révision complète de nos modes de vie et de consommation doit être faite. Celle-ci doit favoriser la réduction à la source et le réemploi ainsi que la sobriété en matériau et en énergie. En effet, le transport lourd est reconnu comme un des secteurs particulièrement difficiles à décarboner.

En somme, il ne faut pas uniquement compter sur les technologies pour réduire les émissions de GES des véhicules lourds. Il faut d'abord penser à réduire leur nombre en commençant par optimiser les réseaux de transport actuels. De vastes consultations visant à planifier la transition écologique au Canada devraient être menées à court terme.

1.2 Établir une stratégie réglementaire claire et structurante

Une voie réglementaire efficace serait constituée de plusieurs mesures complémentaires, dont l'adoption de cibles et de normes d'émissions de GES arrimées à celles des juridictions les plus ambitieuses en Amérique du Nord, la mise en œuvre d'une norme pancanadienne sur les véhicules zéro émission (VZE), qui comprennent notamment les véhicules électriques à batterie et les véhicules à pile à hydrogène, ainsi que l'adoption de normes de carburant propre rigoureuses. Dans le cadre de cette consultation, Équiterre choisit de mettre l'accent sur les trois premiers éléments.

1.2.1 Formaliser la cible de 100% de vente de véhicules mi-lourds et lourds d'ici 2040

À la 26e Conférence des Parties (CdP-26) à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, qui a lieu en novembre 2021 à Glasgow, le Canada et 14 autres pays se sont signés le *Global Memorandum of Understanding (MOU) for Zero-Emission Medium- and Heavy-Duty Vehicles*, une entente qui inclut un engagement à ce que 100% des nouveaux camions et autobus soient zéro émission d'ici 2040. Après avoir pris cet engagement sur la scène internationale, il faut maintenant l'intégrer au cadre législatif canadien.

Combinée à une norme VZE dont la rigueur est à la hauteur de la crise climatique, cette mesure a le potentiel d'envoyer un signal clair à toutes les parties prenantes concernées, en plus de fournir la certitude qui est recherchée par les fabricants de véhicules pour opérer à moyen et à long terme. L'annonce, puis la formaliser de l'interdiction de vente de véhicules mi-lourds et lourds propulsés aux énergies fossiles implique ensuite la mise en œuvre de mesures complémentaires, dont l'adoption de cibles intérimaires permettant de réajuster le tir en cours de route au besoin, pour assurer son atteinte et joue donc un rôle d'incubateur dans la décarbonisation de ce segment du transport.

Parallèlement à cette cible pour 2040, l'établissement d'une cible pour 2030 est également essentiel pour assurer la progression à court terme. Équiterre recommande que le gouvernement fédéral s'arrime aux juridictions nord-américaines ayant les cibles plus ambitieuses pour les différents types de véhicules d'ici 2030. À titre d'exemple, la Californie et le Québec ont tous les deux une cible de 30% de vente de VZE pour les véhicules lourds. Le Québec vise également à ce que 65% des autobus scolaires en circulation et 55% des autobus urbains soient électriques d'ici 2030.¹

1.2.2 Arrimer les normes d'émissions de GES des véhicules lourds au Canada avec les plus ambitieuses en Amérique du Nord

Équiterre appuie sans condition l'engagement du Canada, son Plan climatique renforcé, à améliorer « encore plus l'efficacité des véhicules lourds en harmonisant les normes de rendement avec les normes les plus strictes en Amérique du Nord pour l'après 2025, que ce soit au niveau fédéral aux États-Unis, ou au niveau des États »². Notre organisation estime qu'au-delà des normes d'émissions de GES, le Canada a tout intérêt à s'inspirer des mesures réglementaires et politiques les plus ambitieuses sur le continent.

1.2.3 Adopter une norme VZE arrimée à celle de la Californie

Équiterre recommande également d'adopter des cibles intérimaires en vigueur dès 2025 pour les types de véhicules mi-lourds et lourds ayant les technologies zéro émission les plus avancées. Les raisons d'adopter des cibles intérimaires sont multiples. Il est reconnu qu'il est préférable, d'un point de vue de réduction des émissions de GES, de réduire celles-ci le plus tôt possible de manière à ce que ces GES ne s'accumulent pas dans l'atmosphère. Dans ce contexte, il apparaît évident que les cibles intérimaires jouent un rôle clé pour assurer une décarbonation constante du secteur du transport lourd. L'absence de telles cibles augmenterait les chances que les émissions demeurent élevées.

¹ Gouvernement du Québec, Plan pour une économie verte 2030, 2020

² Gouvernement du Canada, Un environnement sain et une économie saine, 2020

En outre, alors que l'offre de véhicules mi-lourds et lourds demeure limitée et ne répond pas aux besoins de bon nombre d'entreprises, les cibles intérimaires permettent de développer cette offre, puisque les fabricants et les commerçants doivent trouver des façons de les mettre en circulation. Chaque véhicule propulsé aux énergies fossiles additionnel sur nos routes retarde l'atteinte de nos cibles climatiques. Bref, les mesures réglementaires telles que les normes VZE sont puissantes du côté de l'offre, en plus de favoriser les gains en efficacité énergétique plus tôt que tard.

Comparons la norme ZEV à la taxe carbone fédérale. Celle-ci présente un attribut essentiel : sa prévisibilité. Le marché est capable de s'adapter aux conditions futures en les anticipant. Une approche incrémentale est ce qui forcera l'industrie automobile à se conformer et à accroître son efficacité énergétique au fil du temps, sans parler d'autres acteurs qui ont également besoin de certitude pour fonctionner : fournisseurs, distributeurs, etc.

1.3 Appuyer les centres urbains dans le déploiement de solutions éprouvées³

Se retrouvant plus particulièrement dans les milieux densément peuplés, les enjeux liés à la pollution atmosphérique, à la sécurité des quartiers et à la congestion sont alarmants. C'est dans ce contexte qu'Équiterre, en collaboration avec l'Institut Pembina et Jalon, a mené, en 2020 et 2021, un projet de recherche visant à réduire le nombre de camions à Montréal. De 1990 à 2017, le nombre d'immatriculations de véhicules lourds sur le territoire de la ville a augmenté de 16 %.

Ayant notamment compté plus de 35 entretiens avec des intervenants et intervenantes du milieu du transport, incluant des entreprises et des villes, l'équipe de recherche propose quatre solutions concrètes afin d'aider les milieux urbains canadiens à réduire les émissions du transport de marchandises sur leur territoire.

1.3.1. Utiliser des vélos-cargo électriques et des mini-hubs

L'utilisation d'un vélo-cargo permet d'augmenter les points de livraison de 15 % à l'heure, comparativement à un camion conventionnel. Autorisés sur les zones piétonnières et sur les pistes cyclables, ces vélos sont faciles à garer et permettent les livraisons même en hiver. Des mini-hubs stratégiquement situés en ville peuvent être utilisés pour le transbordement et le transfert de marchandises de grands camions vers des véhicules plus petits, y compris les vélos-cargos.

1.3.2. Optimiser les systèmes de livraison et la logistique

La réduction du nombre de camions de livraison partiellement remplis, la modification des heures de livraison ainsi que celle des itinéraires sont autant de façons d'optimiser les opérations.

1.3.3 Construire des casiers à colis pour livraison directe

Déjà déployée en banlieue de Montréal, cette solution permet de réduire les déplacements des camions de livraison à domicile et d'effectuer davantage de livraisons à un même endroit, ce qui sécurise les quartiers résidentiels, en plus de réduire les émissions de polluants atmosphériques.

³ Tous les éléments proposés dans cette section sont tirés du rapport « [Réduire les émissions des camions à Montréal : Principes de base et boîte à outils pour décarboniser le transport de marchandises en milieu urbain](#) » né d'un partenariat entre l'Institut Pembina, Jalon et Équiterre.

1.3.4 Accélérer le déploiement de VZE pour les livraisons en ville

Les VZE réduisent les émissions de polluants et sont relativement silencieux, permettant ainsi d'effectuer des livraisons dans les zones résidentielles en dehors des heures de pointe sans bruit. Il faut toutefois prévoir une augmentation de l'offre de VZE et du soutien financier aux entreprises, ainsi que la construction d'infrastructures de recharge.

1.4 Soutenir les entreprises⁴

Le manque d'offre, couplé à des coûts d'achat fort élevés, est souvent un frein à la transition vers des VZE pour les entreprises. Équiterre propose trois mesures d'investissement permettant de les soutenir et, par le fait même, de favoriser le développement économique, tout en faisant progresser le Canada vers l'atteinte de ses cibles climatiques.

1.4.1 Offrir des incitatifs pour les dispositifs d'économie de carburant

Pour améliorer leur rendement énergétique, les parcs de camions du Canada peuvent équiper leurs véhicules de dispositifs d'économie de carburant, comme des ajouts aérodynamiques ou des pneus à faible résistance au roulement. Un récent sondage auprès d'opérateurs de parcs de camions au Canada a toutefois démontré que l'adoption de la plupart de ces dispositifs est faible. L'accès au financement encouragerait l'adoption d'autres dispositifs d'économie de carburant pour les véhicules, ce qui permettrait des gains rapides en réduction des émissions de GES.

1.4.2 Augmenter les incitatifs financiers pour les véhicules mi-lourds et lourds commerciaux zéro émission

Les incitatifs financiers sont cruciaux pour réduire l'un des principaux obstacles à l'adoption des véhicules électriques — les prix d'achat initiaux élevés. Le prix d'achat initial d'un camion zéro émission peut être supérieur de deux à trois fois, voire plus, à celui des options diesel classiques, et ce, pour un large éventail de classes de véhicules et de domaines d'utilisation. C'est pourquoi il est nécessaire d'offrir des incitatifs financiers.

Le Canada doit soutenir financièrement la transition vers les VZÉ avec des programmes significatifs jusqu'à ce que la parité des prix des VZÉ avec les véhicules à moteur à combustion interne soit atteinte. Les incitatifs utiles à l'achat de VZÉ pourraient inclure un programme de reprise des véhicules à carburant fossile en échange d'un VZÉ, cumulable avec d'autres incitatifs financiers, ainsi qu'une pré-approbation des incitatifs ou une facilité pour préfinancer ces subventions.

En 2017, il était estimé que les incitatifs financiers alors offerts pour les VZE au Canada pourraient augmenter la part du marché intérieur des nouveaux VZE légers de 1,5 à 5 points de pourcentage en 2040 ; cependant, des incitatifs plus généreux pourraient augmenter la nouvelle part de marché des VZE légers d'environ 15 à 20 points de pourcentage. Les politiques d'incitatifs financiers axés sur la demande sont considérées comme étant les plus efficaces pour encourager l'adoption des VZE.

⁴ Tous les éléments proposés dans cette section sont tirés des recommandations de la Coalition pour un budget vert et des recommandations de Mobilité électrique Canada. Équiterre est membre de ces deux organisations.

En outre, une étude récente du département de l'Énergie des États-Unis a révélé que le coût total de possession était un facteur clé dans les décisions d'achat, l'industrie estimant que les véhicules commerciaux électriques deviennent excessivement chers en raison du coût élevé des batteries.

Si le Canada se fixait, par exemple, un objectif de 25 000 nouveaux véhicules moyens et lourds zéro émission d'ici 2025, le seul coût d'acquisition estimé de ces véhicules s'élèverait à 5 milliards de dollars. Cette somme pourrait être partagée et répartie entre les secteurs public et privé afin d'accélérer la transition vers les VZE. Étant donné la contribution considérable des véhicules commerciaux aux émissions de GES, l'offre de subventions publiques est de mise. Le programme Écocamionnage du Québec offre un modèle intéressant.

Sans surprise, Équiterre recommande au gouvernement fédéral de maintenir son régime de déduction pour amortissement (DPA) accordant un taux de DPA de la première année bonifiée pour l'acquisition d'un véhicule zéro émission (incluant les autobus scolaires électriques) et de rehausser les efforts de promotion de ce régime auprès des parties prenantes concernées.

1.4.3 Augmenter la capacité du parc à travers la formation axée sur les compétences

La constitution d'une main-d'œuvre qui possède les compétences, les aptitudes et les qualités de leadership appropriées est un facteur de réussite essentiel et un catalyseur de la transition du Canada vers les VZE. Les travailleurs et travailleuses de l'industrie⁵ doivent s'adapter à l'évolution des exigences professionnelles et devront probablement acquérir de nouvelles compétences dans des domaines comme l'installation électrique ou mécanique, l'entretien des véhicules moyens et lourds, la gestion des parcs de véhicules électriques et l'infrastructure de recharge pour les véhicules.

Parmi les programmes existants, citons le *Electric Vehicle Infrastructure Training Program (EVITP)* qui offre une formation et une certification aux électriciens et électriciennes qui installent des équipements de recharge de VZE en Amérique du Nord, et le programme de formation sur l'entretien des véhicules électriques offert à l'Institut de technologie de la Colombie-Britannique. Des investissements sont nécessaires pour créer et élargir des programmes de formation professionnelle afin de soutenir le déploiement de camions zéro émission dans les marchés à potentiel élevé et à forte demande au Canada.

Comme dans le cas des programmes actuels du marché du travail, le coût pourrait être partagé entre le gouvernement et les employeurs. Des compétences plus perfectionnées sur les VZE, en particulier pour les gestionnaires de parcs automobiles, permettraient de sensibiliser et de former les gens aux avantages de l'électrification — y compris les avantages opérationnels à long terme.

1.5 Faire preuve d'exemplarité

Équiterre recommande que le gouvernement fédéral achète des autobus de transit, des autobus scolaires et des véhicules de transport de déchets électriques lourds en grande quantité pour les agences du secteur public.

⁵ Mécaniciens et mécaniciennes, chauffeurs et chauffeuses, ingénieurs et ingénieures, électriciens et électriciennes, et gestionnaires de parc.