



Fédération des chambres
de commerce du Québec

Une réforme à améliorer pour ne pas freiner notre compétitivité

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

**Commission des
transports et de
l'environnement**

29 janvier 2025



Table des matières

Sommaire exécutif	2
1. Les évaluations environnementales	3
a) La révision des étapes de la PEEIE	3
b) L'allègement pour les projets liés à la transition énergétique	5
c) L'évaluation environnementale sectorielle ou régionale	7
2. La conciliabilité de la réglementation municipale	8
a) Le respect des expertises et des juridictions	8
b) Le risque de surenchère réglementaire	9
3. Les véhicules lourds zéro émission	11
a) Le contexte énergétique	11
b) Les impacts économiques	12
c) L'importance d'agir avec prudence	12
d) L'harmonisation des règles nord-américaines	14
e) Le soutien financier aux acheteurs de VZE	14
Conclusion et liste de recommandations	15
Liste de recommandations	15

Sommaire exécutif

La Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) a pour mission d'appuyer le développement des entreprises de l'ensemble des secteurs économiques du Québec et des régions. Grâce à son vaste réseau de 120 chambres de commerce et de près de 1 000 membres corporatifs, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) représente plus de 45 000 entreprises exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois. Plus important réseau de gens d'affaires et d'entreprises du Québec, la FCCQ est à la fois une fédération de chambres de commerce et une chambre de commerce provinciale. Ses membres, qu'ils soient chambres ou entreprises, poursuivent tous le même but : favoriser un environnement d'affaires innovant et concurrentiel.

Le mémoire de la FCCQ, présenté dans le cadre des consultations sur le projet de loi n° 81, souligne l'importance des modifications proposées aux lois environnementales et leur impact significatif sur les entreprises québécoises.

En ce qui concerne la révision des évaluations environnementales, l'objectif de réduire les délais de 13 à 18 mois à environ 9 mois est salué, bien que certains ajustements soient nécessaires pour assurer une simplification réelle des processus. La FCCQ propose que la nouvelle procédure demeure optionnelle afin de permettre aux promoteurs de choisir la méthode la mieux adaptée à leurs projets.

S'agissant des projets liés spécifiquement à la transition énergétique, la possibilité de débiter certains travaux avant l'obtention des autorisations environnementales constitue une avancée significative. Cependant, cette mesure devrait s'étendre aux promoteurs privés et être systématiquement appliquée à tous les projets liés aux énergies renouvelables, sans démarches administratives additionnelles.

La FCCQ exprime des préoccupations concernant l'idée de préconiser la conciliabilité entre les réglementations provinciales et municipales. Cette proposition risque d'engendrer une fragmentation du cadre réglementaire, créant des contraintes supplémentaires pour les entreprises. La FCCQ recommande donc de maintenir la présence de la réglementation nationale pour préserver une cohérence et réduire la complexité des processus.

Enfin, dans le cadre du déploiement des véhicules lourds zéro émission (VZE), la FCCQ appuie les efforts pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais insiste sur l'importance d'une transition graduelle et technologiquement variée. Cela inclut des solutions combinant l'électricité, le biodiesel, le gaz naturel renouvelable et l'hydrogène. Une harmonisation des normes avec les partenaires nord-américains, un soutien financier accru pour les acheteurs et une analyse rigoureuse des impacts réglementaires sont jugés essentiels pour réussir cette transition.

En conclusion, la FCCQ considère que des ajustements au projet de loi n° 81 sont nécessaires pour équilibrer croissance économique et transition écologique. Un cadre réglementaire flexible et compétitif permettra d'optimiser les retombées environnementales tout en respectant les spécificités des secteurs touchés.

1. Les évaluations environnementales

« Nous, on ne veut pas pénaliser l'économie québécoise. Donc, si jamais il devait y avoir des tarifs importants imposés aux entreprises, aux industries québécoises, on ne viendra pas en rajouter une couche avec des contraintes environnementales supplémentaires. »

- Ministre Benoit Charette, 21 janvier 2025¹

La simplification administrative et réglementaire, incluant la réduction des délais d'obtention des permis auprès du gouvernement du Québec, est une priorité pour le développement économique du Québec. Il s'agit d'un cheval de bataille de longue date de la FCCQ, réitéré maintes fois auprès d'une succession de gouvernements. En effet, l'un des principaux déterminants de notre capacité d'attirer un investissement majeur est l'accueil que reçoivent les promoteurs, tant québécois qu'étrangers, chez les organismes régulateurs, de même que le délai d'analyse et d'émission des autorisations. Quand le délai d'obtention des permis s'éternise, toutes sortes de facteurs peuvent empêcher les projets d'atterrir au Québec, et c'est alors que les promoteurs se tournent vers d'autres États. Lorsque cette réalité survient, le Québec s'éloigne de son objectif de rattraper son écart de richesse, avec l'Ontario entre autres.

Le Québec, l'Ontario, les provinces canadiennes, les États du nord-est de l'Amérique du Nord et parfois, d'autres marchés internationaux, se livrent une concurrence perpétuelle dans la course à l'attraction et à la rétention des investissements privés. Lorsque les avantages concurrentiels sont présents, le Québec devient attrayant pour des entreprises étrangères qui évaluent la possibilité d'y développer des affaires, ou d'y demeurer. En cas contraire, la possibilité d'assister à des entreprises qui peuvent déplacer des mandats de production et des emplois associés d'une juridiction à une autre, est toujours bien réelle.

La FCCQ souscrit donc à l'objectif mis de l'avant pour justifier les modifications apportées à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PEEIE), soit la réduction des délais d'approbation des projets.

a) La révision des étapes de la PEEIE

La révision proposée à plusieurs des étapes de la PEEIE permettrait, selon le MELCCFP, de faire passer la durée de la procédure à 9 mois, contrairement aux 13 à 18 mois actuellement nécessaires. En théorie, il s'agit d'un gain appréciable. Pour certains types de projets, il est possible que cela se concrétise et permette réellement d'en accélérer la réalisation.

Bien que plusieurs détails demeurent à préciser, puisqu'ils feront l'objet d'un règlement afférent, on comprend que ce gain repose sur un changement principal : le remplacement de l'actuel « avis de

¹ BLAIS, Stéphane, 21 janvier 2025, La Presse Canadienne : [Arrivée de Trump: Québec pourrait ajuster son plan climat](#)

projet » par un nouvel « avis d'intention » qui ferait l'objet d'une consultation du public et d'une validation par des experts gouvernementaux avant même la réalisation de l'étude d'impact. En étant plus exigeant au point d'entrée, le gouvernement affirme que la suite du processus sera plus rapide. Selon ce qui est présenté dans le document explicatif du MELCCFP, les gains se situent à deux endroits : l'analyse de recevabilité de 4 mois est éliminée et la période d'information ou de consultation publique peut débuter dès le dépôt de l'étude d'impact, en parallèle de l'analyse par les ministères.

On comprend donc que l'avis d'intention devrait donc être plus exhaustif que l'actuel avis de projet; en fait, il serait quasi-final, puisqu'il ferait déjà l'objet de consultations et validations. À la première lecture, cela pouvait ressembler davantage à un déplacement du fardeau réglementaire plutôt qu'un allègement. Cette impression est confirmée par l'analyse d'impact réglementaire, qui indique ceci : « Cette modification n'entraîne donc pas de coût supplémentaire pour l'initiateur, seulement un transfert de charge de travail en amont. » Or, il est important de rappeler que l'objectif de l'allègement réglementaire n'est pas d'améliorer les statistiques de durée d'analyse d'un projet par un ministère ou un organisme, mais plutôt de réellement réduire le fardeau imposé aux entreprises.

Néanmoins, il demeure probable que la nouvelle procédure telle que proposée puisse répondre aux besoins de promoteurs dont les projets sont très précis et ne sauraient être substantiellement modifiés. Dans de tels cas, l'opportunité de déposer un avis d'intention détaillé et de rapidement passer aux étapes d'analyse sur le fond et d'information/consultation publique mériterait d'être saisie.

Toutefois, l'expérience démontre que cela est difficile à concilier avec les réalités de certains autres types de projets. La FCCQ a notamment eu l'occasion d'intervenir à deux reprises auprès du BAPE dans la dernière année en appui à des projets de parcs éoliens : Des Neiges – Secteur Sud² et Pohénégamook – Picard – Saint-Antonin – Wolastokuk³. Dans les deux cas, comme dans les projets similaires de parcs de plusieurs centaines de mégawatts situés en zone relativement éloignée, le projet évolue et se précise au fur et à mesure de l'avancement du processus.

Il est normal que l'on n'ait pas, dès le départ, le détail du nombre exact d'éoliennes et leur emplacement précis : ce n'est pas l'objet de l'appel d'offres auquel le promoteur a répondu. L'objet de l'appel d'offres est de fournir de la puissance électrique. Au fil des évolutions technologiques, mais aussi en tenant compte de la disponibilité des équipements et de la configuration du terrain, cette puissance peut être fournie par un nombre variable d'éoliennes. Le processus actuel offre donc la flexibilité aux promoteurs de bonifier leur projet pour s'adapter aux conditions. Par ailleurs, lorsque la technologie permet de réduire le nombre d'éoliennes tout en livrant la même puissance, cela bénéficie à la communauté d'accueil et à l'environnement, puisque l'impact est réduit.

² FCCQ, 6 mars 2024 : [Le projet éolien Des Neiges – Secteur sud est un allié de la décarbonation du Québec, affirme la FCCQ devant le BAPE](#)

³ FCCQ, 18 juillet 2024 : [Commentaires de la FCCQ - Projet de parc éolien Pohénégamook – Picard – Saint-Antonin – Wolastokuk dans les MRC de Kamouraska, Témiscouata et Rivière-du-Loup](#)

À ce stade-ci, on ne connaît pas les intentions réglementaires du gouvernement sur ce que devrait contenir précisément l'avis d'intention et sur le fonctionnement des nouvelles étapes en amont du dépôt de l'étude d'impact. Cela rend difficile pour les entreprises d'évaluer lesquelles seraient mieux servies par le nouveau processus et pour quels projets précisément. D'autant plus que la nouvelle procédure inclurait également une disposition permettant de revenir en arrière dans le processus, ce qui, sans balises très précises, ajoute au risque et à l'incertitude concernant les projets.

Cependant, dans une logique d'allègement réglementaire et administratif, disposer d'une option supplémentaire serait certainement intéressante. La FCCQ recommande donc que la nouvelle PEEIE s'ajoute à la procédure actuelle, de manière alternative, au choix du promoteur. Cela rejoint l'esprit de l'encadrement actuel, puisque le promoteur dispose déjà de choix quant à la manière de présenter son projet, que ce soit comme un tout regroupant plusieurs composantes ou en le subdivisant en différents projets autonomes.

Recommandation 1

Rendre optionnelle la nouvelle PEEIE, afin de que les entreprises puissent choisir la procédure convenant le mieux à leur réalité.

b) L'allègement pour les projets liés à la transition énergétique

Tel que mentionné précédemment, l'enjeu lié aux délais d'obtention des différentes autorisations environnementales a déjà été adéquatement documenté. La situation ne s'est pas améliorée de manière tangible depuis 2018 et elle demeure plus grave dans certaines régions par rapport à d'autres⁴. De manière plus globale, cette problématique est aussi décriée dans certaines juridictions qui nous entourent, à commencer par les États-Unis où des groupes tant économiques qu'environnementaux réclament depuis des années une accélération des processus d'octroi de permis lorsqu'il est question de projets liés aux énergies propres.

Ce message a résonné au point où le *Inflation Reduction Act* (IRA), surtout connu ici en raison des sommes gigantesques en investissements dans les technologies vertes qui y sont associées, contenait également de nombreuses dispositions visant à réformer le système d'octroi de permis et licences. L'administration américaine s'est ainsi dotée d'un plan de match exhaustif afin de réduire les délais d'approbation de ces projets essentiels à la transition verte de leur économie⁵.

⁴ CHAMPAGNE, Éric-Pierre, 9 octobre 2024, La Presse : [Régime d'autorisation environnementale: Les délais demeurent malgré la réforme](#)

⁵ BIDEN, Joseph R. Jr., 1^{er} mai 2024, The American Presidency Project : [ICYMI: Biden-Harris Administration Delivers on Permitting Progress to Build America's Infrastructure and Clean Energy Future Faster, Safer, and Cleaner](#)

Les effets des directives émises par la nouvelle administration dès le jour de l'assermentation du président Trump demeurent sujets à interprétation, mais deux grandes lignes s'en dégagent : le développement des énergies fossiles devrait s'y accélérer au cours des quatre prochaines années, tandis que les filières des énergies éolienne et solaire y fait face à une grande incertitude⁶. Cela signifie deux choses, pour le Québec : notre principal partenaire et compétiteur économique continuera d'avoir accès de manière accrue à de l'énergie à prix compétitif, quoique davantage émettrice de GES. Nous avons une occasion à ne pas rater d'attirer chez nous davantage de projets éoliens et solaires.

Pourtant au Québec, aucune action similaire à ce qui a été observée aux États-Unis n'avait été entreprise afin d'accélérer la réalisation de projets énergétiques. Il est donc réjouissant de constater que le nouvel article 31.4.3 de la LQE, tel que proposé à l'article 88 du projet de loi, permettrait enfin d'y parvenir pour certains projets de ministères ou pour une société d'État comme Hydro-Québec, étant requis pour permettre la transition énergétique et la lutte contre les changements climatiques.

Pour la première fois, le gouvernement ouvre la porte à ce que ces promoteurs puissent commencer certains travaux préalables à un projet avant d'avoir obtenu l'autorisation du gouvernement. La réglementation actuelle ne permet pas cette possibilité, même dans des cas exceptionnels, ce qui compromet l'atteinte des objectifs de transition énergétique du Québec.

Toutefois, il est difficile de comprendre la distinction qui est faite dans le projet de loi entre d'un côté, les ministères et une société d'État, et de l'autre côté, tous les autres promoteurs. Tous les promoteurs sont et demeureront assujettis de la même manière à la PEEIE, que ce soit la procédure actuelle ou la nouvelle. C'est doublement difficile à justifier dans la mesure où plusieurs des projets liés à la transition énergétique sont menés par des promoteurs privés afin de répondre aux demandes de ces mêmes ministères et société d'État. C'est même triplement difficile à justifier puisque cette ouverture demeure très limitée, étant donné qu'elle doit être accordée par le gouvernement au cas par cas.

Recommandation 2

Étendre à tous les promoteurs, privés et publics, l'autorisation de débiter les travaux avant d'avoir une autorisation environnementale prévue dans le nouvel article 31.4.3 de la LQE.

De plus, afin d'éviter tout arbitraire et véritablement accélérer la transition énergétique du Québec, l'autorisation de mener des travaux préalables devrait être automatiquement accordée à tout projet lié à la transition énergétique. Demander, projet par projet, une autorisation au gouvernement réduit l'impact de cette mesure et accroît l'imprévisibilité du processus. Tout projet de production d'énergie renouvelable, de ligne de transport d'électricité ou d'une filière économique indispensable pour la transition énergétique, comme les minéraux critiques et stratégiques⁷, devrait pouvoir en bénéficier.

⁶ SADASIVAM, N. & WINTERS, J., 21 janvier 2025, Vox : [What did Trump just do to the environment?](#)

⁷ « Le Plan québécois pour la valorisation des minéraux critiques et stratégiques 2020-2025 (PQVMCS) s'inscrit dans cette vision : il présente des mesures concrètes pour tirer profit de minéraux indispensables à la transition énergétique et technologique, tant à l'échelle nationale

Cette mesure se limite aux travaux préalables, le risque environnemental est donc nécessairement minime.

Recommandation 3

Rendre automatique l'autorisation de débiter les travaux avant d'avoir une autorisation environnementale prévue dans le nouvel article 31.4.3 de la LQE.

c) L'évaluation environnementale sectorielle ou régionale

L'article 98 du projet de loi introduit un nouveau mécanisme : l'évaluation environnementale sectorielle ou régionale (EESR). Sa pertinence demeure à valider, puisque la procédure actuelle semblait déjà couvrir tous les types de projets, jusqu'aux plus gros d'entre eux. Cependant, comme il s'agit d'une option supplémentaire qui s'ajoute pour les promoteurs, c'est intéressant.

Le libellé demeure sujet à interprétation quant à sa nature volontaire. On comprend que c'est le promoteur d'un « plan » ou d'un « programme » qui peut demander de le soumettre à une EESR, mais la définition de ce plan ou programme demeure à préciser. Pour donner un exemple, il est important d'assurer les entreprises qui souhaitent réaliser un projet dans le cadre d'un plan d'action gouvernemental qu'elles ne se retrouveront pas empêtrées dans une EESR sans leur consentement.

Un plan ou programme peut avoir une portée très large et s'étaler sur une longue durée. Si l'EESR a lieu avant que quelque projet qui en fait partie ne soit lancé, fait du sens. En revanche, si le plan ou le programme est déposé et que des entreprises sont déjà en train de développer des projets en lien avec celui-ci, cela reviendrait à changer les règles du jeu en cours de route. Peut-être que le nouveau mécanisme leur conviendrait, mais il faudrait minimalement obtenir leur consentement avant de procéder.

Recommandation 4

Préciser à l'article 98 du projet de loi que toute demande d'EESR doit être faite avec le consentement des porteurs de projets déjà inclus dans le plan ou le programme.

qu'internationale. Ce plan nous offre la possibilité de faire rayonner le Québec partout dans le monde. » (François Legault, 2020, Mot du Premier ministre, PQVMCS)

2. La conciliabilité de la réglementation municipale

Le projet de loi propose d'introduire dans la LQE le principe de conciliabilité entre les réglementations du Québec et des municipalités, de ne plus recourir systématiquement au principe de préséance de la réglementation nationale et de retirer le mécanisme d'approbation de la réglementation municipale par le ministre. Cet ajout se ferait à l'article 118.3.3 qui concerne la préséance, où il ne serait désormais plus question que ce qui est inconciliable ou ne l'est pas.

Le gouvernement justifie cela en affirmant que, à son avis, l'article 118.3.3 de la LQE est de plus en plus complexe à appliquer pour lui. La procédure actuelle nuit ainsi à l'autonomie municipale et à la reconnaissance de l'expertise municipale en matière d'environnement. L'expérience des dernières années devrait pourtant amener le gouvernement à avoir une tout autre interprétation des faits.

a) Le respect des expertises et des juridictions

D'abord, il est important de ne pas confondre « l'expertise » dans un domaine et « l'intérêt » pour un domaine. Le gouvernement du Québec a, par l'entremise du MELCCFP dont la création remonte à 1979, une expertise reconnue en matière de législation et de réglementation environnementale. En mars 2023, l'effectif combiné du MELCCFP et du BAPE s'élevait à 2 055 employés, selon le dernier effectif de la fonction publique réalisé par le Secrétariat du Conseil du trésor⁸. Différentes parties prenantes, dont la FCCQ, peuvent être en accord ou non avec différentes décisions que prend le MELCCFP et, plus largement, que prend le gouvernement en matière environnementale, mais le Québec dispose d'une expertise reconnue et suffisante pour prendre les bonnes décisions.

Le Québec compte 1 104 municipalités régies par la *Loi sur les cités et villes* et le *Code municipal* ainsi que 87 municipalités régionales de comté (MRC). Elles exercent de multiples responsabilités déléguées par le gouvernement du Québec et leur expertise réelle varie selon leur taille. Plus de la moitié de ces municipalités (702 municipalités locales) ont une population inférieure à 2 000 habitants, avec ce que ça implique comme budget limité et faible capacité à se doter d'une expertise suffisante pour assumer pleinement les responsabilités qui relèvent pleinement de leur juridiction. Rien n'empêche n'importe quelle municipalité locale de s'intéresser à un domaine ne relevant pas strictement de ses responsabilités, mais elles ne sont forcément pas toutes égales en matière d'expertise, au-delà de cet intérêt.

La préséance de la réglementation nationale permet de s'assurer d'une élaboration basée sur des procédures relativement stables et prévisibles, auxquelles les parties prenantes peuvent participer et faire valoir leur point de vue. Ouvrir la porte à davantage de « conciliabilité », c'est ouvrir la porte à une multiplication des règlements environnementaux différents d'une municipalité à une autre, sans égard à l'impact régional et national d'une telle fragmentation du paysage réglementaire. Plus les règlements diffèrent en franchissant des limites municipales, plus cela complique le travail des entreprises qui

⁸ CONSEIL DU TRÉSOR, 2023, [Effectif de la fonction publique du Québec](#)

opèrent dans plusieurs municipalités à la fois. C'est d'ailleurs l'une des causes de la difficulté de construire suffisamment de nouveaux logements au Québec. Les règlements d'urbanisme diffèrent tellement d'une municipalité à l'autre que cela alourdit le fardeau administratif des promoteurs. Et il s'agit d'un domaine où la responsabilité des municipalités est pourtant claire et reconnue.

Il n'est pas réaliste de penser que n'importe quelle petite municipalité, si petite soit-elle, puisse du jour au lendemain s'improviser experte en environnement, sans que cela ne passe par un processus d'autorisation du ministère.

Cela est d'autant plus préoccupant que même dans les entités municipales les plus grandes, des décisions locales peuvent parfois aller directement à l'encontre de l'intérêt national. Nous en avons eu un exemple marquant l'an dernier dans un dossier dans lequel la FCCQ est intervenue : la zone d'intervention spéciale pour l'usine Sanimax de Rivière-des-Prairies⁹. En effet, il a fallu une intervention du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec afin de permettre le maintien des activités d'une usine dont les opérations étaient menacées par une réglementation excessivement restrictive imposée par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Il s'agit pourtant d'une organisation municipale de grande taille qui agissait à l'intérieur de ses responsabilités, mais sans avoir suffisamment de perspective sur l'impact à l'échelle nationale de leur réglementation. Un scénario similaire, à différentes échelles et dans de multiples municipalités, doit être évité.

b) Le risque de surenchère réglementaire

L'autre argument derrière ce principe de conciliabilité qui tient difficilement la route est celui de l'autonomie municipale. Selon l'analyse d'impact réglementaire, l'article 118.3.3 actuel « ne favorise pas l'adoption par les municipalités de règlements mieux adaptés aux particularités locales de leur territoire » et « a un effet dissuasif pour les municipalités qui voudraient agir de manière proactive, car il engendre un fardeau administratif souvent disproportionné par rapport au gain environnemental recherché. »

Or, la conciliabilité ne permet pas de s'adapter aux particularités locales, elle ne permet que de rendre plus sévère une norme réglementaire. Ainsi, pour tenir compte de son contexte local, une municipalité qui souhaiterait assouplir une norme n'est pas en mesure de le faire, et ne le pourrait toujours pas. La modification n'aurait donc qu'un seul résultat possible : alourdir le fardeau réglementaire. Cela se ferait par délégation aux municipalités et de manière inégale sur le territoire québécois, mais ce serait tout de même le résultat. Le gain recherché est donc un allègement du fardeau administratif des municipalités, mais qui se ferait au détriment des entreprises.

⁹ FCCQ, 6 mai 2024 : [Commentaires de la FCCQ – Projet de décret concernant la déclaration d'une zone d'intervention spéciale pour l'usine Sanimax de Rivière-des-Prairies](#)



Fédération des chambres
de commerce du Québec

Le projet de loi prévoit tout de même une habilitation réglementaire qui permettrait de préserver la préséance dans le cas de certaines dispositions réglementaires nationales, mais on ne sait pas quels règlements précis seraient ainsi visés.

Dans le contexte actuel où nos entreprises font déjà face à de multiples menaces et incertitudes, il apparaît mal avisé de permettre un éclatement des régimes réglementaires et une surenchère entre municipalités.

Recommandation 5

Retirer les articles 149 à 151 du projet de loi et conserver le principe de préséance de la réglementation nationale sur la réglementation municipale.

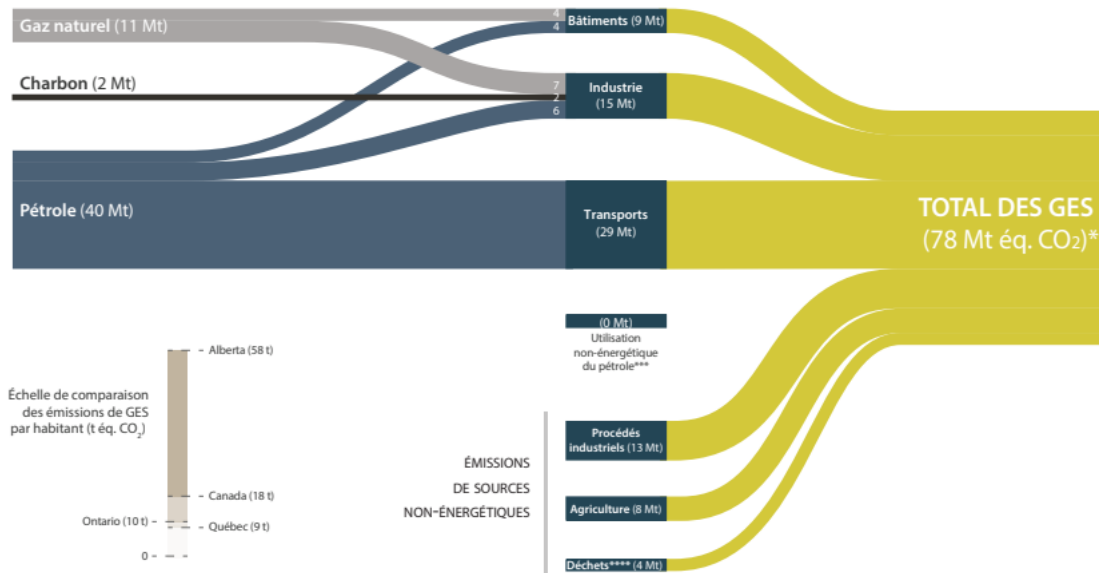
3. Les véhicules lourds zéro émission

a) Le contexte énergétique

Les articles 1 à 24 du projet de loi auraient pour effet de modifier la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*, principalement pour que celle-ci vise les véhicules lourds, en plus des véhicules légers. Cela se ferait par l'entremise d'un règlement d'application dont les détails ne sont pas précisés. On a toutefois une idée du processus qui nous attend, puisque la loi actuelle a été adoptée en octobre 2016 avant d'entrer en vigueur en janvier 2018, à la suite de l'adoption d'un règlement d'application présenté en décembre 2017.

La mécanique de la norme véhicules zéro émission (VZE) est également bien connue : il s'agit essentiellement de l'imposition d'un pourcentage de vente de VZE aux différents constructeurs automobiles faisant affaire au Québec. Celui-ci est assorti d'un système de crédits permettant aux constructeurs de transiger entre eux en cas de dépassement ou non-atteinte de leurs cibles respectives.

La répartition des émissions de gaz à effet de serre (GES) a été schématisée par la Chaire de gestion du secteur de l'énergie HEC Montréal, dans leur rapport *État de l'énergie au Québec 2024*¹⁰ :



Les véhicules lourds à moteur diesel ou à essence sont responsables de 6,7 des 29 mégatonnes (Mt) de GES provenant du secteur des transports, soit environ 40% de ce secteur et 9% du total québécois. En contrepartie, ce secteur a un impact économique énorme : le camionnage contribuait, en 2016, à

¹⁰ WHITMORE, J. et PINEAU, P.-O., 2024, HEC Montréal : [État de l'énergie au Québec 2024](#)

près du tiers du produit intérieur brut (PIB) de l'industrie du transport et entreposage, soit près de 4,6 G\$, selon la dernière étude à ce sujet réalisée par le gouvernement du Québec. Plus des deux-tiers des exportations québécoises vers les États-Unis se font par camion, alors que plus de la moitié de nos importations en provenance du sud de la frontière, nous arrive par ce même moyen de transport.

b) Les impacts économiques

Comme la norme VZE a eu un impact sur les constructeurs, mais aussi sur les concessionnaires, les ateliers de mécanique et les acheteurs, la modification législative et l'éventuel règlement auront un impact sur les mêmes parties prenantes. D'ailleurs, contrairement à ce qu'affirme le MELCCFP sur son site internet, bien que la norme VZE ne vise pas directement les concessionnaires, elle les vise indirectement, puisqu'ils sont des partenaires des constructeurs. Dans le cas de la modification proposée dans le présent projet de loi, l'une des différences majeures est toutefois que les acheteurs de véhicules lourds sont presque exclusivement des entreprises.

L'analyse d'impact réglementaire de cette portion du projet de loi est déséquilibrée : on y présente un scénario réglementaire hypothétique où les économies annuelles anticipées pour les entreprises impactées sont chiffrées, mais où les coûts d'investissements supplémentaires, pourtant très réels, sont relégués à une analyse ultérieure, à venir avec les éventuelles dispositions réglementaires. L'impact financier présenté ainsi ne peut donc pas être pris au sérieux : calculer les économies d'essence n'a de sens que si l'on y ajoute en contrepartie, l'amortissement du coût d'acquisition de nouveaux véhicules ainsi que les coûts d'entretien.

L'analyse conclut à des économies annuelles nettes pour les entreprises du secteur du camionnage d'environ 78 millions de dollars en 2030, et d'environ 230 millions de dollars en 2035. Si ces chiffres étaient fondés, le passage au VZE serait une évidence et la norme proposée ne serait pas nécessaire.

Recommandation 6

Avant le début de l'étude détaillée du projet de loi 81, présenter les intentions réglementaires du gouvernement concernant la norme VZE pour les véhicules lourds ainsi qu'une véritable analyse d'impact réglementaire présentant un portrait de tous les impacts économiques possibles, notamment l'ensemble des coûts d'opération potentiels pour les entreprises concernées.

c) L'importance d'agir avec prudence

Les marchés des véhicules lourds et des véhicules légers sont profondément différents. D'abord, tel que mentionné précédemment, le premier est essentiellement commercial : les acheteurs sont des entreprises qui doivent analyser de manière prudente et rigoureuse chacun de leurs investissements. À l'heure actuelle, la disponibilité des VZE lourds demeure limitée et leur prix est très significativement plus élevé que celui des véhicules lourds à motorisation conventionnelle.

De plus, les choix technologiques pour décarboner ce marché sont plus complexes : si les véhicules légers effectuent la vaste majorité de leurs trajets sur de courtes distances, qui se prêtent bien aux infrastructures de recharge existantes, la situation est différente pour les véhicules lourds, surtout les classes de véhicules les plus grandes.

Les véhicules lourds électriques font face à des obstacles techniques plus complexes, notamment en matière de densité énergétique des batteries, d'autonomie requise pour les trajets longue distance et de temps de recharge prolongés. Pour les véhicules lourds, le réseau actuel n'est pas encore adapté. Des investissements substantiels seront nécessaires afin de déployer des stations de recharge à haute puissance, capables d'accueillir des véhicules plus imposants.

Une multiplicité des technologies dans les véhicules de transport des marchandises amène une diversité souhaitable et nécessaire au marché. En transport des marchandises, l'électrification des véhicules légers s'impose rapidement. Cependant, pour les véhicules moyens et lourds, aucune technologie ne se dégage clairement des autres. Privilégier une mixité des approches technologiques et énergétiques permettrait alors au marché d'acquiescer une plus grande flexibilité et une plus grande résilience, sans être plus dispendieux pour autant.¹¹ Le MELCCFP a d'ailleurs financé une étude récente à cet effet.¹²

En matière de productivité énergétique, l'approche RTA (Réduire – Transférer – Améliorer) mise de l'avant dans la Politique de la mobilité durable 2030¹³ est la plus efficace. Ainsi, si une autre avenue que l'électrification permettait de convertir plus rapidement une portion importante d'une flotte de camions lourds à un mode de propulsion durable comme le biodiesel, le gaz naturel renouvelable ou l'hydrogène, celle-ci devrait être considérée et valorisée. Les enjeux logistiques liés au transport lourd sur de longues distances demeurent substantiels. Une approche « toutes ces réponses » québécoise, où chaque outil permettant de décarboner notre économie est considéré, est préférable à une approche mur-à-mur où une seule technologie est autorisée.

Recommandation 7

Calculer la conformité à la norme VZE pour véhicules lourds en fonction de l'impact carbone des différents modes de propulsion durables.

¹¹ PEDINOTTI-CASTELLE, M., PINEAU, P.-O. & AMOR, B., 2020. Rapports d'étude de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal : [Décarbonisation du transport routier des marchandises au Québec : Scénarios de réduction des émissions de GES et électrification](#)

¹² ROBERTS, N., CYR, M., WHITMORE, J. & PINEAU, P.-O., 2023, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal : [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](#)

¹³ MTMD, 2018 : [Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité](#)

d) L'harmonisation des règles nord-américaines

Sans mesures d'accompagnement appropriées, des obligations trop strictes pourraient nuire à la compétitivité des entreprises québécoises, tant sur les marchés nationaux qu'internationaux. De plus, certains constructeurs, moins avancés dans la production de véhicules lourds électriques, pourraient être disproportionnellement affectés, créant ainsi un déséquilibre dans le marché.

Les acheteurs de véhicules lourds sont majoritairement des entreprises, soumises à des contraintes budgétaires et opérationnelles spécifiques. Le cycle de remplacement plus long des véhicules lourds et la réticence à adopter des technologies non éprouvées sans garanties de performance et de rentabilité rendent l'application de règles uniformes particulièrement problématique.

De surcroît, l'industrie québécoise du camionnage évolue dans un contexte nord-américain hautement intégré. Les politiques devraient refléter cette réalité, en harmonisant les normes avec d'autres juridictions afin de faciliter les échanges et d'encourager la compétitivité. Le Québec ne gagne pas à agir unilatéralement sans s'appuyer sur ses principaux partenaires économiques, comme l'Ontario, les provinces de l'Atlantique et les états du Nord-Est américain et du Midwest.

Recommandation 8

Harmoniser toute norme VZE pour véhicules lourds avec celles de nos principaux partenaires économiques

e) Le soutien financier aux acheteurs de VZE

Dans les derniers mois, le gouvernement du Québec a suspendu les deux principaux programmes de soutien financier à l'achat de véhicules à plus faible empreinte carbone : Écocamionnage, suspendu sans préavis le 6 septembre 2024, et Roulez vert, suspendu à compter du 1^{er} février 2025.

L'approche équilibrée du Québec, qui était jusqu'alors basée à la fois sur le soutien à la demande de véhicules plus verts et à l'imposition de restriction sur les véhicules conventionnels, est donc mise de côté. Désormais, en ajoutant à la norme VZE pour véhicules légers l'interdiction de vente de véhicules légers neufs à essence ainsi que l'éventuelle norme VZE pour véhicules lourds, le gouvernement du Québec fait le choix de la coercion.

Dans un contexte où la clientèle, tant pour les véhicules lourds que légers, demeure à convaincre, ce changement de cap est contre-productif. Le prix d'achat et l'autonomie demeurent les deux principales barrières à la transition verte dans le secteur des transports. En abandonnant les incitatifs à l'achat, le premier de ces deux obstacles sera encore plus difficile à surmonter.

Recommandation 9

Assortir toute norme VZE pour véhicules lourds d'une relance d'un programme d'incitatif à l'achat comme Écocamionnage.

Conclusion et liste de recommandations

Pour toutes les raisons évoquées dans le présent mémoire, la FCCQ souhaite que plusieurs ajustements soient apportés au projet de loi n° 81 avant son adoption. Le gouvernement y présente des intentions louables en matière d'environnement, mais il est impératif d'y apporter les ajustements nécessaires pour éviter des impacts négatifs sur la compétitivité des entreprises québécoises.

Une approche équilibrée est essentielle : elle doit permettre d'accélérer la transition énergétique, tout en réduisant le fardeau administratif et réglementaire des entreprises. Les recommandations que nous formulons garantiront une meilleure harmonisation des efforts environnementaux avec les réalités économiques et technologiques des divers secteurs concernés. Faute de ces ajustements, le Québec risque de perdre des occasions d'attirer des investissements clés et de se positionner comme un leader dans la lutte contre les changements climatiques, en accord avec ses ambitions environnementales.

En somme, le projet de loi doit refléter une vision pragmatique et durable qui conjugue progrès économique et respect de l'environnement.

Liste de recommandations

Recommandation 1

Rendre optionnelle la nouvelle PEEIE, afin de que les entreprises puissent choisir la procédure convenant le mieux à leur réalité.

Recommandation 2

Étendre à tous les promoteurs, privés et publics, l'autorisation de débiter les travaux avant d'avoir une autorisation environnementale prévue dans le nouvel article 31.4.3 de la LQE.

Recommandation 3

Rendre automatique l'autorisation de débiter les travaux avant d'avoir une autorisation environnementale prévue dans le nouvel article 31.4.3 de la LQE.

Recommandation 4

Préciser à l'article 98 du projet de loi que toute demande d'EESR doit être faite avec le consentement des porteurs de projets déjà inclus dans le plan ou le programme.

Recommandation 5

Retirer les articles 149 à 151 du projet de loi et conserver le principe de préséance de la réglementation nationale sur la réglementation municipale.

Recommandation 6

Avant le début de l'étude détaillée du projet de loi 81, présenter les intentions réglementaires du gouvernement concernant la norme VZE pour les véhicules lourds ainsi qu'une véritable analyse d'impact réglementaire présentant un portrait de tous les impacts économiques possibles, notamment l'ensemble des coûts d'opération potentiels pour les entreprises concernées.

Recommandation 7

Calculer la conformité à la norme VZE pour véhicules lourds en fonction de l'impact carbone des différents modes de propulsion durables.

Recommandation 8

Harmoniser toute norme VZE pour véhicules lourds avec celles de nos principaux partenaires économiques

Recommandation 9

Assortir toute norme VZE pour véhicules lourds d'une relance d'un programme d'incitatif à l'achat comme Écocamionnage.