

Mémoire présenté par
l'Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel
dans le cadre des consultations prébudgétaires

Février 2016

Introduction

L'Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel (ACVGN) représente l'industrie canadienne des véhicules au gaz naturel. Les technologies axées sur l'utilisation du gaz naturel comme carburant proposent des solutions déjà testées et mises en marché qui permettent de réduire les émissions des véhicules de transport et de faire des économies sur le coût du carburant. L'ACVGN compte parmi ses membres de grandes entreprises canadiennes qui travaillent dans la recherche, la fabrication, la production et la distribution de carburant, les installations et les technologies de conversion des véhicules, la consultation et la gestion de projets internationaux. Notre mission est de promouvoir la croissance durable des véhicules au gaz naturel, des infrastructures de distribution de gaz ainsi que des sources renouvelables de combustibles gazeux au profit de l'économie canadienne et de l'environnement.

Voici quelques recommandations qui permettraient au secteur du gaz naturel de travailler en étroite collaboration avec le gouvernement dans le but d'améliorer la vie de la classe moyenne canadienne, de stimuler l'économie et de protéger l'environnement.

1. Comment le gouvernement du Canada peut-il mieux soutenir la classe moyenne?

Depuis plus de trois décennies, le Canada est un chef de file en matière de technologies de développement de véhicules au gaz naturel. Les technologies de fabrication de moteurs de camions moyens et lourds et de réservoirs de carburant, qui ont été mises au point par Westport et Agility, ont été développées et conçues au Canada et sont aujourd'hui vendues dans le monde entier. De même, l'équipement canadien de compression et d'assèchement, fabriqué par Clean Energy Compression et Xebec, est utilisé dans les stations de distribution tant au Canada qu'à l'étranger. Grâce à sa nouvelle technologie non polluante, le secteur canadien des véhicules au gaz naturel est déjà au service de la classe moyenne canadienne et peut générer des retombées encore beaucoup plus importantes.

Le gouvernement du Canada a fait preuve de beaucoup de leadership pour favoriser le déploiement de véhicules au gaz naturel, avec la participation de Ressources naturelles Canada pour l'établissement de la feuille de route des véhicules et en collaboration avec Transports Canada dans le cadre de projets de gaz naturel liquéfié (GNL) destinés au transport maritime. Ces initiatives ont permis de faire ressortir les occasions de déployer à grande échelle les véhicules au gaz naturel au Canada en réduisant les coûts du transport des marchandises et des personnes, et les émissions produites par le secteur du transport, qui représentent près du quart des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada.

Canadian Natural Gas Vehicle Alliance

Le secteur du transport rapporte 70 milliards de dollars par année en retombées économiques¹. La contribution du transport ferroviaire à l'économie s'élève à sept milliards de dollars, tandis que celle du transport par camion et du transport collectif s'établit à 19 milliards de dollars chacune. Le secteur emploie 900 000 Canadiens de la classe moyenne. C'est également un secteur économique assujéti à une lourde réglementation gouvernementale qui, au bout du compte, génère des marges de profit et un rendement du capital investi relativement modestes. Comme l'industrie du transport sera appelée à jouer un rôle de premier plan dans la réduction des émissions, le secteur a besoin de l'aide des gouvernements pour atteindre ses cibles de réduction.

Par ailleurs, les industries qui desservent le secteur du transport comptent sur des ventes en série, et leurs marges et leurs taux de rendement sont faibles. La vente au détail d'essence et de gazole, un secteur clé dont dépend le transport, génère des retombées économiques annuelles de six milliards de dollars. Ce montant peut sembler élevé, mais comparativement aux 60 milliards de litres vendus (soit un chiffre d'affaires d'environ 60 milliards de dollars), la marge est plutôt modeste. Qui plus est, ces recettes ne permettent pas au secteur de dégager les investissements en capitaux requis pour le déploiement de carburants de remplacement. Les entreprises qui soutiennent le transport, notamment les installations de réparation, génèrent 10 milliards de dollars par année en retombées économiques; là encore, ce secteur a des marges de profit relativement faibles et une capacité limitée d'investir dans la mise à niveau de ses installations pour s'adapter à de nouveaux carburants et de nouvelles technologies automobiles.

En stimulant l'innovation dans le secteur du transport par le financement de technologies à faibles émissions, comme les véhicules au gaz naturel, le gouvernement aiderait le secteur à devenir plus propre, tout en créant de la valeur pour les Canadiens. Le gouvernement du Canada doit exercer son leadership pour promouvoir l'innovation dans le transport afin d'assurer la croissance continue de ce secteur et des secteurs connexes qui sont une source d'emploi direct pour de nombreuses familles canadiennes de la classe moyenne. Comme ce secteur joue un rôle de premier plan dans le transport des biens et des personnes, l'adoption de politiques qui permettent de maintenir les coûts à un faible niveau permet également, au final, de maintenir à un prix abordable tous les biens achetés par les Canadiens.

Recommandation

Aider les familles de la classe moyenne et les petites entreprises du Canada grâce aux mesures suivantes :

- investir 650 millions de dollars sur cinq ans pour atténuer les risques liés au coût initial des véhicules au gaz naturel (VGN), par le biais d'incitatifs couvrant une partie du coût différentiel des moteurs de véhicules, de bateaux ou de locomotives alimentés au gaz naturel afin de stimuler leur déploiement;
- investir 250 millions de dollars sur cinq ans dans une infrastructure d'énergie propre qui permettra la mise en place d'un solide réseau de distribution de gaz

¹ Toutes les données économiques proviennent de Statistique Canada – Comptes nationaux.

Canadian Natural Gas Vehicle Alliance

naturel dans l'ensemble du Canada. Encourager l'investissement privé dans l'infrastructure de distribution du gaz naturel accroîtra l'utilisation de gaz (GNC, GNR et GNL) dans le transport, tout en facilitant l'accès à des stations de distribution situées à des endroits stratégiques à la grandeur du Canada pour diverses utilisations comme la production d'énergie électrique, le chauffage de l'espace et de l'eau et à d'autres fins dans les collectivités éloignées ou dépourvues de canalisations.

2. Quelles infrastructures sont les plus susceptibles de favoriser la croissance de l'économie, la protection de notre environnement et l'atteinte de vos priorités locales?

Le gouvernement doit continuer à investir dans l'innovation, le développement et le déploiement s'il veut que le Canada demeure à la fine pointe du secteur des technologies propres. Les entreprises canadiennes du secteur du gaz naturel ont déjà mis en marché des produits efficaces et accru leur rendement. Le gouvernement doit continuer à encourager ce genre d'innovations technologiques propres s'il veut remplir sa promesse de faire du Canada un chef de file dans le domaine de l'environnement.

Avec plus de 40 000 véhicules moyens et lourds alimentés au gaz naturel en circulation en Amérique du Nord, on peut dire que cette technologie a fait ses preuves et donne de bons résultats en matière de réduction des émissions. Le secteur maritime déploie des navires propulsés au gaz naturel pour se plier aux exigences de la zone de contrôle des émissions d'Amérique du Nord, qui sont entrées en vigueur en 2015. Enfin, l'industrie ferroviaire nord-américaine est en train de se doter de codes et de normes qui encourageront l'utilisation du gaz naturel pour alimenter les locomotives de trains de marchandises à faibles émissions. Les technologies axées sur le gaz naturel sont également utilisées pour des applications hors route, par exemple pour les camions miniers.

L'utilisation du gaz naturel comme combustible présente plusieurs avantages. Le gaz naturel est un composé chimique moins complexe qui contient moins d'additifs que les combustibles traditionnels comme l'essence, le gazole, le propane et le combustible de soute. La combustion de gaz naturel contribue à réduire de 26 à 27 % les émissions de dioxyde de carbone produites par l'utilisateur final, comparativement à l'essence et au gazole, parce que le gaz naturel est plus faible en carbone que ces deux carburants. De plus, la dernière génération de moteurs moyens ou lourds alimentés au gaz naturel produite par Cummins Westport est 20 fois inférieure à la norme actuelle établie par l'Agence de protection environnementale et le California Air Resource Board en ce qui a trait aux émissions d'oxydes d'azote (0,2 g/BHP l'heure de NOx par rapport à 0,02 g)². Selon le California Air Resources Board, ces moteurs à intensité ultrafaible de NOx ont atteint des niveaux d'émissions presque nuls, soit l'équivalent d'un camion muni d'une batterie entièrement alimentée à l'électricité produite par une centrale moderne de gaz naturel à cycle combiné.

² Source : Cummins Westport; www.cumminswestport.com

Canadian Natural Gas Vehicle Alliance

Ces caractéristiques sont particulièrement importantes lorsque les vieux moteurs alimentés au moyen de combustibles traditionnels sont remplacés par de nouveaux moteurs au gaz naturel. L'utilisation de gaz naturel au lieu de gazole dans des véhicules moyens et lourds de l'industrie du camionnage pourrait réduire de 10 à 25 % les émissions de GES produites au cours de leur cycle de vie, selon le type de moteurs.

Les gains d'émissions découlant de l'utilisation de moteurs bicarburants peuvent varier. Selon leur cycle d'utilisation, ces moteurs peuvent remplacer jusqu'à la moitié du gazole. Le moteur à bougie est la technologie la plus courante et la plus largement acceptée et elle a le potentiel de réduire les émissions de 16 %, comparativement à un moteur au diesel, au cours du cycle de vie du moteur³. Le fabricant de moteurs à bougie Cummins Westport a déjà amélioré cette technologie. De nouveaux moteurs améliorés devraient être lancés sur le marché nord-américain au cours des 12 à 18 prochains mois.

La première génération de moteurs au gaz naturel à allumage par compression est déjà sur le marché et demeure en service au Canada. Westport et d'autres compagnies, en collaboration avec des FEO, travaillent au développement et à la commercialisation de la prochaine génération de moteurs à rendement élevé et à faibles émissions alimentés au gaz naturel destinée aux marchés internationaux. Certaines de ces technologies seront adaptées à la puissance plus élevée des flottes de camions en service dans l'Ouest canadien ainsi que dans certaines régions du nord de l'Ontario et du Québec.

Deux mesures contribueront à stimuler la croissance économique et les innovations technologiques non polluantes. La première consiste à prendre un engagement financier sur cinq ans à l'égard de la recherche, du développement et de la démonstration de la prochaine génération de technologies propres pour véhicules alimentés au gaz naturel. La deuxième mesure consiste à soutenir le secteur du gaz naturel renouvelable, qui pourrait présenter une opportunité à émissions nulles pour le secteur des véhicules au gaz naturel.

Encourager l'innovation et le déploiement de technologies

Le soutien continu à l'innovation et au déploiement sera essentiel pour les entreprises canadiennes du secteur des technologies propres. Le gouvernement du Canada peut stimuler l'innovation au moyen de divers mécanismes, comme le financement de la recherche pure - p. ex. les subventions du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada - et le financement de démonstrations préalables à la mise en marché - Technologies du développement durable Canada.

Recommandation

Promouvoir l'utilisation accrue du gaz naturel comme combustible abordable et propre pour le transport par camions moyens et lourds, par train, par bateau, pour les véhicules hors route et le transport collectif par les mesures suivantes :

³ Source : GHGenius, les chiffres ayant été établis par Don O'Connor

Canadian Natural Gas Vehicle Alliance

- investir 100 millions de dollars sur cinq ans dans le soutien de l'innovation technologique ainsi que dans la recherche, le développement et le déploiement de solutions dans le domaine des véhicules au gaz naturel afin d'aider l'industrie canadienne du transport à relever les défis qui lui sont propres;
- garantir le maintien de l'actuelle exonération fiscale fédérale dont bénéficie actuellement le gaz naturel (GNL et GNC) en tant que carburant de transport, jusqu'à ce que les véhicules roulant au gaz naturel occupent une part viable du marché des flottes.

Soutenir la production de gaz naturel renouvelable (GNR) au Canada

Le GNR est un gaz naturel entièrement renouvelable produit à partir de déchets organiques comme le fumier, les déchets détournés des sites d'enfouissement, les matières organiques valorisées et les résidus provenant des usines de traitement des eaux. Le gaz est récupéré, nettoyé et injecté dans des gazoducs pour être utilisé au même titre que le gaz naturel dans les maisons, les entreprises, les institutions, l'industrie et les véhicules. En tant que carburant neutre en CO₂, le GNR peut aider les collectivités et les gouvernements à atteindre leur cible de réduction des émissions de GES et à respecter leurs critères de viabilité énergétique. De plus, comme le GNR est produit à partir de sources locales de résidus, il soutient l'économie locale dans de nombreux secteurs, notamment le secteur agricole, dans les régions où il est produit.

Le Canada a un potentiel élevé de production de GNR. Selon un rapport produit par le Conseil de recherche de l'Alberta, le potentiel canadien équivaut à 1 300 milliards de pieds cubes par année, soit bien plus que la quantité nécessaire pour remplacer la totalité du gazole actuellement utilisé au Canada. Si on mélangeait 10 % du potentiel de GNR du Canada aux réserves de gaz naturel, il serait possible d'augmenter le potentiel de réduction des émissions de GES d'une mégatonne. Les gains potentiels que pourrait générer l'utilisation de GNR dans le secteur du transport contribueraient à réduire les émissions produites par les véhicules moyens et lourds de 40 MT; le secteur atteindrait ainsi la cible de zéro émission⁴.

Au Canada, les services publics de gaz naturel sont bien positionnés pour être des chefs de file dans l'utilisation de GNR, grâce à l'infrastructure de gazoducs en place et à l'équipement d'exploitation de gaz naturel, sans pour autant devoir y investir des sommes importantes. Plusieurs services publics de gaz travaillent en partenariat avec des gouvernements provinciaux, des entreprises du secteur privé ou des municipalités à la construction de nouvelles installations de GNR. À titre d'exemple, signalons les projets de sites d'enfouissement et d'installations agricoles en Colombie-Britannique, un projet de traitement des eaux usées en Ontario et les projets de digesteurs municipaux et de sites d'enfouissement au Québec. Le Canada a vraiment la possibilité de devenir un chef de file mondial dans la production de GNR et d'améliorer et de déployer sa technologie d'énergie propre ici et à l'étranger.

⁴ Conseil de recherche de l'Alberta, « Potential Production of Methane from Canadian Wastes », 2008.

Canadian Natural Gas Vehicle Alliance

Dans le secteur canadien du transport, les membres de l'ACVGN travaillant dans les services d'enlèvement des déchets et de protection de l'environnement produisent déjà du GNR destiné au transport. Malheureusement, une grande partie de ce GNR est vendu aux États-Unis et en Californie, où les normes relatives au carburant à faible intensité carbonique et d'autres mécanismes réglementaires, comme les crédits de production et d'émission, encouragent l'utilisation de combustibles renouvelables. Le secteur des biocarburants s'est grandement développé; les produits technologiques propres canadiens sont vendus aux États-Unis, mais leur utilisation n'est pas encore répandue au Canada. C'est là un exemple qui illustre à quel point le leadership du Canada pourrait nous aider à atteindre nos objectifs économiques et environnementaux.

Recommandation

Promouvoir la production accrue de GNR au Canada par les mesures suivantes :

- investir 75 millions de dollars dans l'infrastructure énergétique propre et travailler en partenariat avec les services publics de gaz naturel, les administrations municipales et les gouvernements provinciaux afin d'encourager la mise en place de nouvelles usines de GNR;
- financer l'innovation afin de soutenir le développement de la technologie de GNR.

3. Comment pouvons-nous assurer la croissance de l'économie, protéger l'environnement et respecter les priorités locales tout en faisant en sorte que les personnes les plus vulnérables ne seront pas laissées pour compte?

Comme nous l'avons vu plus haut, le coût du transport - de marchandises et de personnes - a une incidence sur l'économie canadienne. Au même titre que le chauffage et l'électricité, le transport est la dépense la plus importante pour les travailleurs à faible revenu. Lorsque les coûts du transport augmentent à cause de la flambée des prix du pétrole, des taxes sur le carbone et des mécanismes de plafonds et d'échanges de crédits, ou de l'infrastructure défaillante, ils font grimper les prix des denrées essentielles, notamment les aliments, les titres de transport en commun et les autres produits de première nécessité. Les collectivités éloignées et nordiques sont les plus exposées à ces hausses de prix. Tout le monde sait que le territoire canadien est vaste et comporte son lot de défis, mais ce que l'on sait moins, c'est que les Canadiens qui habitent dans des collectivités éloignées paient beaucoup plus cher pour les produits de première nécessité.

Avant de prendre une mesure environnementale, le gouvernement du Canada doit se demander quelles répercussions cette mesure risque d'avoir sur le coût du transport. Voilà pourquoi l'ACVGN est d'avis qu'il incombe au gouvernement du Canada de réduire les coûts et les risques associés au déploiement de nouveaux véhicules utilisant des carburants de remplacement et à toute autre mesure environnementale dans le secteur du transport. Pour maintenir les coûts du transport à un faible niveau, il est indispensable que le gouvernement offre des incitatifs visant à compenser les risques que prennent les flottes qui se dotent de véhicules au gaz naturel et exigent un remboursement au fur et à mesure que les risques s'amenuisent.



Canadian Natural Gas Vehicle Alliance

Si le gouvernement adopte un ensemble de mesures de soutien qui encouragent la transition vers des véhicules au gaz naturel, il fera ainsi en sorte que les coûts du transport au Canada et, par ricochet, les prix des denrées essentielles demeurent à la portée des Canadiens à faible revenu.

4. La mise en œuvre de ces nouvelles priorités et initiatives est-elle réaliste? Nous aidera-t-elle à assurer la croissance de notre économie?

La mise en œuvre des six mesures que nous proposons favorisera la transition équilibrée de l'industrie du transport du Canada vers un avenir plus économe en carbone. Le coût initial de certaines technologies actuellement disponibles est certes élevé, mais avec le temps, il sera compensé par les économies réalisées sur le carburant.

La réduction des risques financiers posés par un nouveau carburant permettra à l'industrie du transport du Canada de franchir le premier point critique et favorisera l'adoption généralisée de la nouvelle technologie.

Pour assurer notre prospérité économique à long terme, nous devons pratiquer des prix concurrentiels. Le Canada a toujours compté sur les ressources locales, abondantes et bon marché, pour compenser les déficits causés par les coûts imputables à sa géographie. En devenant le chef de file de la lutte mondiale contre les changements climatiques, le gouvernement du Canada doit être conséquent et participer financièrement à la mise au point de solutions rentables et à faible intensité carbonique comme le gaz naturel, à défaut de quoi notre économie risque d'être grandement défavorisée par rapport à la concurrence mondiale.

Le gouvernement canadien devra absolument soutenir les innovations technologiques propres s'il veut réellement exploiter nos ressources intellectuelles. L'industrie canadienne du gaz naturel est un leader en matière de développement technologique. Le moment est venu d'adopter ces technologies au Canada au profit de notre économie et de notre environnement.