



## Canadian Natural Gas Vehicle Alliance

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

Août 2016

#### Introduction

L'Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel défend les intérêts de l'industrie des véhicules au gaz naturel du Canada. Les technologies de véhicules à gaz naturel fournissent des solutions de transport éprouvées, disponibles dans le commerce, qui réduisent les émissions tout en consommant un carburant à moindre coût. Nos membres sont en tête des entreprises canadiennes engagées dans la recherche, la fabrication, l'approvisionnement en carburant et en infrastructure, la technologie de conversion de véhicules, les services-conseils et la gestion de projets internationaux. Notre mission est de promouvoir la croissance durable des véhicules au gaz naturel, l'infrastructure de ravitaillement en carburant et des combustibles gazeux renouvelables au profit de l'économie et de l'environnement du Canada.

#### 1. Quelles mesures fédérales aideraient les Canadiens en général?

Depuis plus de 30 ans, le Canada est un chef de file des technologies automobiles utilisant le gaz naturel. Les technologies de moteur au gaz naturel pour véhicules de poids moyen et lourd et celles des réservoirs de carburant produits par Westport, Luxfer et Agility ont été mises au point et conçues au Canada et sont vendues dans le monde entier. De même, on trouve l'équipement canadien de compression et de polissage au gaz produit par Clean Energy Compression, Kraus et Xebec dans des stations de ravitaillement ici au Canada et à l'étranger. Offrant une technologie propre innovatrice, le secteur des véhicules au gaz naturel du Canada est déjà au service des Canadiens et a tout ce qu'il faut pour avoir un impact positif encore beaucoup plus grand.

Dans le budget de 2016, le gouvernement du Canada a fait l'investissement le plus important dans l'infrastructure de ravitaillement en carburant de substitution depuis plus de vingt ans. Le secteur des véhicules au gaz naturel du Canada a relevé le défi et proposé des projets convaincants qui faciliteront l'utilisation de véhicules au gaz naturel à plus faibles émissions et amélioreront la qualité de l'air, et la vie des Canadiens. Les véhicules de poids moyen et lourd sont essentiels à la chaîne d'approvisionnement complexe sur laquelle les Canadiens comptent dans leur vie quotidienne. Ces véhicules sont très productifs, mais ils génèrent aussi le plus haut taux d'émissions par véhicule. L'aide à la mise en place d'une nouvelle infrastructure propre essentielle changera nettement la donne.

Depuis longtemps, le gouvernement du Canada appuie la mise en service de véhicules au gaz naturel. Ressources naturelles Canada souscrit au [Plan d'action pour le déploiement de l'utilisation du gaz naturel dans le secteur du transport canadien](#) mis en œuvre en partenariat avec l'industrie. Transports Canada a mené des études sur le gaz naturel liquéfié (GNL) comme nouveau carburant propre à usage maritime. Il y a près de 20 ans, Innovation, Sciences et Développement économique Canada avait aidé des sociétés canadiennes innovatrices à mettre au point les technologies utilisées aujourd'hui. Le maintien du soutien au gaz naturel comme carburant automobile peut aider les Canadiens en réduisant les coûts du carburant pour le transport de marchandises et de personnes; et en



## Canadian Natural Gas Vehicle Alliance

réduisant les émissions du secteur des transports qui représentent 25 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada.

### Secteur des transports du Canada

Le secteur des transports représente 70 milliards par an d'activité économique<sup>1</sup>. Le transport maritime et ferroviaire compte pour 9 milliards de dollars de cette activité, tandis que le transport par camion et le transport en commun représentent chacun 19 milliards de dollars du total. Le secteur emploie 900 000 Canadiens. C'est aussi un secteur économique assujéti à une réglementation gouvernementale considérable et qui, au bout du compte, génère des marges de profit et des rendements de l'investissement relativement faibles. Le gouvernement doit soutenir cette industrie, vu le rôle essentiel qu'elle jouera dans la réduction des émissions.

De même, les industries qui soutiennent le secteur des transports comptent sur des ventes au volume, ce qui produit aussi des marges de profit et des taux de rendement faibles. Plus important encore, cet état des choses ne fournit pas au secteur les investissements en capitaux nécessaires pour déployer des carburants de rechange. Le secteur de soutien du transport, notamment les centres de réparation, est une fois encore un secteur aux marges de profit relativement petites et dont la capacité financière d'investir dans les modernisations nécessaires pour s'adapter aux nouveaux carburants et aux nouvelles technologies automobiles est limitée.

La stimulation de l'innovation dans le secteur des transports au moyen d'un financement public important des technologies à faibles émissions rendra le secteur plus propre tout en offrant une plus-value pour les Canadiens. Le leadership que le gouvernement du Canada exercera pour stimuler l'innovation dans les transports garantira que ce secteur continue de croître. Par ailleurs, vu le rôle essentiel qu'il joue en déplaçant des marchandises et des personnes, des politiques qui maintiennent les coûts du transport à leur plus bas niveau aideront à terme à maintenir le caractère abordable des biens que les Canadiens achètent.

### Recommandation

Aider les familles et les petites entreprises canadiennes en prenant les mesures ci-dessous :

- affecter 650 millions de dollars sur cinq ans pour aider à atténuer le risque lié au coût immédiat des véhicules au gaz naturel (VGN) par des mesures d'encouragement qui couvrent une partie du coût additionnel des véhicules au gaz naturel et des moteurs utilisant cette technologie pour le transport maritime ou ferroviaire afin de favoriser leur déploiement;
- affecter 200 millions de dollars sur cinq ans dans des fonds d'infrastructure d'énergie propre afin de mettre en place une infrastructure robuste de ravitaillement en gaz naturel à la grandeur du Canada. La stimulation de l'investissement privé dans cette infrastructure facilitera l'utilisation accrue du gaz naturel (comprimé, renouvelable et liquéfié) comme carburant de transport, en plus de permettre la localisation stratégique de gaz naturel à la grandeur du Canada pour des applications comme la

---

<sup>1</sup> Toutes les données économiques proviennent de Statistique Canada – Comptes nationaux.



## Canadian Natural Gas Vehicle Alliance

production d'électricité, le chauffage de l'air et de l'eau et d'autres utilisations dans des collectivités éloignées et sans pipeline;

- fournir une certitude à l'égard du maintien de l'exonération actuelle de la taxe fédérale sur les carburants pour le gaz naturel (GNL et GNC) employés comme carburants de transport jusqu'à ce que les véhicules au gaz naturel détiennent une part viable du marché des parcs automobiles.

### **2. Quelles mesures fédérales aideraient les entreprises canadiennes – de toutes les régions et de tous les secteurs – à atteindre leurs objectifs d'expansion, d'innovation et de prospérité et, ce faisant, à contribuer à la croissance économique du pays?**

Le transport est une compétence partagée entre le gouvernement fédéral et les provinces. Les provinces jouent un rôle de premier plan en réglementant le secteur du transport routier, tandis que le gouvernement fédéral établit les normes relatives aux carburants et aux émissions de véhicules. D'autres modes de transport, comme le transport ferroviaire et maritime, relèvent presque exclusivement de la compétence fédérale. Une collaboration considérable en matière d'élaboration de politiques sera nécessaire pour trouver des façons de réduire les émissions sans miner fondamentalement notre position économique.

Il sera essentiel d'atténuer les risques liés aux investissements dans des technologies réduisant les émissions, comme les véhicules au gaz naturel et la production de gaz naturel renouvelable. En voici des exemples :

- égaliser les incitatifs provinciaux à la mise en service afin de couvrir les coûts additionnels des camions alimentés au gaz naturel – entre 15 000 et 65 000 \$ par véhicule;
- collaborer avec les propriétaires de navires canadiens afin d'atténuer les risques financiers liés à la mise à niveau nécessaire pour mettre en service des navires alimentés au gaz naturel;
- collaborer avec l'industrie ferroviaire du Canada afin d'atténuer les risques financiers liés à la mise à niveau nécessaire pour mettre en service des locomotives de fret alimentées au gaz naturel voyageant sur les chemins de fer de catégorie I et II au Canada;
- faire en sorte que la réglementation fédérale appuie concrètement l'utilisation sûre et efficace du gaz naturel dans les secteurs du transport maritime et ferroviaire au Canada.

On trouve au Canada environ un million de véhicules de poids moyen et lourd appartenant à quelques milliers d'entreprises qui cherchent des moyens de réduire leurs émissions et leurs coûts de carburant. Elles collaborent déjà avec leurs gouvernements provinciaux pour mettre en œuvre certaines solutions. Le gouvernement fédéral a apporté son soutien, mais il y aurait lieu de faire plus pour amplifier leurs efforts, surtout en ce qui concerne l'aide pour couvrir les coûts directs liés à la substitution de carburant.

La plupart des navires battant pavillon canadien sont monopolisés par le commerce sur les voies navigables intérieures d'Amérique du Nord. Ils sont assujettis à de nouvelles normes environnementales dans le cadre de la



## Canadian Natural Gas Vehicle Alliance

zone de contrôle environnemental (ZCE) et commencent à convertir leurs flottes pour remplir ces exigences. En tout, un petit nombre d'entreprises possèdent relativement peu de navires – environ 100 en tout – qui représentent jusqu'à 10 % du commerce maritime du Canada. Contrairement aux navires étrangers, ces navires sont assujettis à la ZCE durant tout leur voyage. Le coût lié à la modernisation par navire est élevé – de 2 à 10 millions selon le type – mais en proportion par tonne de cargaison, ces coûts de modernisation sont compatibles avec les coûts additionnels pour des camions. Un navire type des Grands Lacs transporte une cargaison équivalente à 65 camions de classe 8.

De même, les installations portuaires canadiennes devront permettre l'avitaillement en gaz naturel – en général en GNL – au moyen de nouvelles infrastructures. Deux ports canadiens, Vancouver et Montréal, ont des installations de liquéfaction à proximité qui peuvent approvisionner les navires canadiens et étrangers alimentés au GNL. Toutefois, dans les Grands Lacs et au port d'Halifax, les défis et les risques sont plus grands pour ces installations si elles ne peuvent assurer l'avitaillement en GNL.

Les chemins de fer canadiens font partie d'un réseau nord-américain et les décisions prises aux États-Unis ont une grande incidence sur l'industrie canadienne. Les transporteurs ferroviaires aux États-Unis se tournent vers le gaz naturel pour réduire les émissions des locomotives au diesel. Les deux plus grandes sociétés ferroviaires du Canada se classent parmi les dix plus importantes en Amérique du Nord, mais elles ont nettement plus d'activités et d'installations aux États-Unis qu'elles n'en possèdent et exploitent au Canada. Cela signifie que notre industrie ferroviaire se développe de concert avec l'industrie américaine et des locomotives de transport alimentées au gaz naturel seront bientôt mises en service aux États-Unis.

Les installations ferroviaires canadiennes devront envisager d'inclure le gaz naturel parmi les carburants disponibles puisque des locomotives au gaz naturel voyageront de plus en plus au Canada. Le lien étroit entre les installations de transport ferroviaire, maritime et routière est évident. En Saskatchewan et au Manitoba, des ports intérieurs multimodaux, comme le Global Transportation Hub et Centre Port Canada, sont des endroits où le gaz naturel pour le rail et les camions pourrait être mis en service, tandis que les installations portuaires des Grands Lacs et de l'Est du Canada pourraient faire le lien entre l'avitaillement en GNL ferroviaire et maritime et d'autres infrastructures du gaz naturel.

### **L'industrie des véhicules au gaz naturel – Un chef de file de l'innovation canadienne en matière de technologie propre**

Des sociétés canadiennes sont à l'avant-garde de la mise au point de la technologie des moteurs automobiles au gaz naturel et de la compression et de la liquéfaction du gaz. Plus de 40 000 véhicules au gaz naturel de poids moyen et lourd en service en Amérique du Nord utilisent la technologie canadienne dans leurs moteurs, leurs systèmes d'alimentation et leur ravitaillement. Les technologies employées dans les véhicules au gaz naturel actuels produisent d'importantes réductions des émissions – sur un cycle de vie, ces réductions varient de 12 à 19 %. Cependant, sur une base d'équivalence énergétique, le gaz naturel produit 25 % moins d'émissions que le diesel. Pour combler cet écart, il faudra investir dans les technologies de prochaine génération qui amélioreront l'efficacité des moteurs au gaz naturel. La mise en service de technologies de moteurs qui permettent des applications de haute puissance est essentielle pour le réseau des transports du Canada.



## Canadian Natural Gas Vehicle Alliance

L'industrie du camionnage du Canada court un risque de ne pas avoir d'option rentable pour réduire les émissions des moteurs de haute puissance si la démonstration et la mise en service des technologies au gaz naturel de prochaine génération n'ont pas lieu au Canada.

### **3. Quelles mesures fédérales feraient en sorte que les collectivités urbaines, rurales et éloignées du Canada permettent à leurs résidents de contribuer comme ils le souhaitent à la croissance économique du pays?**

En juin 2016, l'industrie de la distribution du gaz naturel canadienne a annoncé deux objectifs ambitieux visant à incorporer le gaz naturel renouvelable (GNR) dans le réseau d'approvisionnement en gaz naturel du Canada. Ce carburant renouvelable est identique au gaz naturel conventionnel et les consommateurs peuvent facilement l'utiliser. Ces technologies sont bien éprouvées, mais certaines contraintes font en sorte que le GNR est resté à la phase de démonstration. La première tient au fait que pour atteindre une échelle de production suffisante, les installations de GNR doivent être situées dans des régions ayant une densité de population suffisante. La deuxième, c'est que bon nombre des filières de déchets pouvant être converties en GNR appartiennent à des municipalités ou sont assujetties à l'adjudication de marchés municipaux.

Les administrations municipales représentent 10 % de toutes les dépenses publiques canadiennes. Sur un plan pratique, les administrations municipales ne disposent pas de la marge de manœuvre financière nécessaire pour soutenir directement l'innovation. À ce jour, la majorité des projets de GNR au Canada ont compté sur un financement fédéral ou provincial. Les accords de financement des infrastructures municipales devront inclure le développement de la capacité de GNR. Le gouvernement fédéral devra aussi fournir d'autres fonds de démonstration et de mise en service destinés explicitement aux administrations municipales.

#### ***Recommandation***

Soutenir l'innovation en prenant les mesures suivantes :

- affecter 100 millions de dollars sur cinq ans à l'appui de l'innovation dans la technologie des véhicules au gaz naturel pour soutenir la recherche, la mise au point et la mise en service de solutions au gaz naturel à des défis propres au marché du transport canadien;
- affecter 50 millions de dollars pour financer des infrastructures d'énergie propre afin d'établir des partenariats avec des fournisseurs de gaz naturel et des administrations municipales et provinciales de façon à augmenter la mise en place de nouvelles installations de GNR et égaliser les fonds provinciaux pour stimuler l'approvisionnement de ce carburant propre;
- modifier le *Règlement sur les carburants renouvelables* du Canada afin d'inclure le GNR à titre d'option de conformité (comme carburant pour le transport) comme le permet actuellement le *Renewable Fuel Standard* aux États-Unis.

Le soutien des innovations canadiennes en matière de technologie propre sera essentiel à la concrétisation des aspirations du gouvernement canadien d'exploiter nos ressources intellectuelles. Dans le cas de l'industrie des





## Canadian Natural Gas Vehicle Alliance

véhicules au gaz naturel du Canada, nous sommes à l'avant-garde du monde en développement de technologies. Nous avons maintenant une occasion d'adopter ces technologies au Canada dans l'intérêt de notre économie et de notre environnement.