

11 août 2011

Mme Guyanne L. Desforbes
Greffière du Comité permanent des finances
Comité permanent des finances
6-14 131 rue Queen
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6
Objet : Mémoire prébudgétaire pour 2012

Madame,

Veillez considérer ce mémoire comme un document appuyant notre demande de venir comparaître devant le Comité permanent des finances en vue des consultations prébudgétaires pour le budget de 2012 qui auront lieu à Windsor, Toronto ou Saskatoon. Encana Corporation recommande des initiatives de politiques spécifiques qui sont susceptibles de contribuer à l'atteinte d'une série d'objectifs fixés par le gouvernement dans le cadre de la promotion d'une « Stratégie canadienne sur le gaz naturel dans le secteur du transport ».

La **Stratégie canadienne sur le gaz naturel dans le secteur du transport** représente l'approche logique pour l'utilisation de la ressource écologique que représente le gaz naturel comme carburant de transport de remplacement puisqu'il s'agit d'une ressource abondante, abordable et propre. Nous croyons qu'il s'agit d'une occasion en or d'étendre l'usage du gaz naturel au-delà de ses utilisations actuelles, en particulier pour le transport, y compris tous les moyens de transport comme les véhicules routiers et hors route, les vaisseaux marins et les locomotives. Nous croyons que cette stratégie permettra au Canada de bénéficier d'importantes retombées environnementales et économiques à plus long terme et d'atteindre les principaux objectifs suivants :

- Maintenir une source de revenus durable pour le gouvernement;
- Attirer de nouveaux investissements en capital;
- Créer des emplois hautement spécialisés;
- Réduire l'impact environnemental du Canada.

Objectifs du budget

- **Maintenir une source de revenus durable pour le gouvernement**
 - Pendant des décennies, le Canada a bénéficié du développement et de l'utilisation des actifs canadiens du gaz naturel. Ces actifs représentent un important contributeur aux revenus des gouvernements provinciaux et du gouvernement fédéral, aujourd'hui comme à l'avenir.
- **Attirer de nouveaux investissements en capital**
 - De nouveaux investissements en capital réalisés dans l'infrastructure, la fabrication et l'achat de véhicules entraîneront une nouvelle croissance économique, aux échelles provinciales et fédérale. On estime que ces investissements auront lieu à la grandeur du pays puisque le marché du gaz naturel est en pleine croissance dans le monde du transport.

▪ **Créer des emplois hautement spécialisés**

- L'existence d'emplois hautement spécialisés favorise la situation actuelle de l'extraction et de l'utilisation du gaz naturel au Canada. Des emplois supplémentaires seront créés au pays puisque le gaz naturel est exploité dans les secteurs du transport, de l'énergie, de l'exportation et à d'autres fins dans le secteur résidentiel.

Encana propose une stratégie sous-jacente au budget échelonnée sur deux ans afin d'atteindre ces objectifs et dans le but de positionner le Canada en tant que chef de file dans l'exploitation du gaz naturel dans le secteur du transport.

1. Maintenir une source de revenus durable pour le gouvernement

i) Abondance du gaz naturel – 2011

Comme l'indiquait Encana dans son mémoire prébudgétaire pour 2011, l'industrie du gaz naturel en Amérique du Nord a récemment connu une croissance importante et sans précédent. Au cours de l'année dernière, l'industrie a continué de faire des progrès majeurs sur le plan de la technologie et a réalisé d'importants investissements dans les gaz naturels non classiques à la grandeur du continent. Les récentes études réalisées par l'Office national de l'énergie et le Comité du potentiel gazier démontrent que l'Amérique du Nord dispose d'une quantité suffisante de gaz pour couvrir les besoins pendant au moins 100 ans au rythme actuel de consommation. Au fond, ces études démontrent que le gaz naturel est considéré comme un carburant sûr et disponible à long terme qui peut servir de fondement pour une croissance durable dans le domaine du transport écologique et de la production d'électricité.

Au cours de l'année 2010, le prix moyen du pétrole canadien était d'environ 80 \$ par baril, alors que celui du gaz naturel était de moins de 4 \$ par millier de pieds cubes (ou 24 \$ par baril de son équivalent énergétique en essence). Une abondance plus grande en ressources permet de réduire l'instabilité des prix du gaz naturel. Ceci étant dit, nous croyons qu'à plus long terme, le gaz naturel pourra être offert à un prix allant de 4 à 6 \$ par millier de pieds cubes; en d'autres mots, de 24 à 36 \$ par baril de son équivalent énergétique en essence. Si le prix du pétrole continue d'augmenter au cours des décennies à venir, comme le prédisent bon nombre d'analystes de l'industrie, les économies en coûts énergétiques réalisées au moyen du gaz naturel dans le domaine des transports seront encore plus importantes. La hausse de la demande en gaz naturel permettra également d'augmenter l'exploration et la production.

ii) Gaz naturel : source de revenus durable pour le gouvernement

La production et l'utilisation du gaz naturel permettent de réaliser des milliards de dollars en redevance et en recettes fiscales pour les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral chaque année. La hausse de l'utilisation à l'échelle nationale du gaz naturel dans le domaine du transport permettra de générer une croissance supplémentaire des revenus du gouvernement. Au cours des cinq dernières années, le revenu engendré par les redevances représentait entre 2 et 6 milliards de dollars par année. On prévoit qu'une croissance de 1 milliard de pieds cubes dans le domaine du transport d'ici 2030 permettra de générer de 1 à 2 milliards supplémentaires en revenu total provenant des redevances pour cette période. Les recettes fiscales du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux liés à l'utilisation et au développement du gaz naturel ont permis de atteindre environ 15 milliards de dollars par année au cours des trois dernières années. On prévoit qu'une croissance de 1 milliard de pieds cubes dans le domaine des transports d'ici 2030 permettra de générer un revenu total provenant des redevances de 11 milliards.

2. Investissements en capital liés au gaz naturel canadien

i) Gaz naturel pour le domaine du transport – Analyse économique

Encana a analysé le coût engendré par l'aménagement d'une infrastructure de ravitaillement à la grandeur des corridors de transports majeurs à très grande échelle, en planifiant 20 ans d'avance. Nous croyons que les investisseurs en capital dans ce secteur de l'industrie devraient être en mesure de faire en sorte que les consommateurs finaux puissent réaliser des économies sur le carburant qui atteindront 25 à 35 p. 100 comparativement au diesel et à l'essence, et ce, pour toutes les classes de véhicules.

La taille, le rythme de développement et la clientèle du volet infrastructure de cette industrie devront être suffisants pour maintenir la durabilité. Le déploiement de capitaux dans le cadre de ces efforts pourrait s'élever à plusieurs milliards de dollars au cours de l'horizon de planification, avec la participation appropriée des consommateurs finaux. À l'heure actuelle, il existe un obstacle important qui s'explique par les coûts en capital supplémentaires des nouveaux véhicules alimentés au gaz naturel comparativement à ceux fonctionnant au diesel ou à l'essence. À moins que l'on produise une très grande quantité de véhicules alimentés au gaz naturel, le coût demandé pour chaque voiture ne diminuera pas suffisamment pour amorcer l'importante transition vers le gaz naturel.

En conséquence, nous recommandons que le gouvernement détermine quelles sont les meilleures mesures financières à adopter pour assurer l'utilisation durable du gaz naturel dans le secteur du transport.

Plusieurs considérations politiques importantes justifient la raison pour laquelle il est pour l'intérêt stratégique à long terme du Canada de mettre en œuvre des mesures fiscales dans le cadre d'une stratégie sur le gaz naturel dans le secteur du transport; entre autres :

(1) Le transport est l'un des secteurs qui contribuent le plus à l'émission de gaz à effet de serre (GES) et d'autres émissions, et une utilisation accrue du gaz naturel permettrait de réduire considérablement ces émissions. Les véhicules alimentés au gaz naturel représenteront une étape importante dans le respect des restrictions proposées (annoncées le 9 août 2011) visant les émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules lourds et les moteurs.

(2) La stratégie stimulera la croissance économique et la création d'emploi. Des études économiques indiquent que pour chaque milliard de pieds cubes produit au Canada, 35 000 nouveaux emplois sont créés dans l'industrie du gaz naturel en amont. De plus, Encana estime que pas moins de 30 000 emplois supplémentaires dans l'industrie du gaz naturel en aval et l'industrie du transport sont créés à la grandeur du pays par l'entremise des activités indirectes et induites comme celles qui sont liées aux secteurs des infrastructures, des véhicules et de la fabrication d'équipement.

(3) Elle permettra d'atténuer la dépendance à l'égard de l'importation d'énergie dans l'est du Canada et nous offre de la diversité et nous rend compétitifs en matière de carburant de transport partout au Canada.

ii) Miser sur nos réussites – Le gaz naturel dans le transport – progrès de 2011

Encana, en collaboration avec les leaders d'autres industries et associations, a discuté avec divers représentants des gouvernements provinciaux et du gouvernement fédéral afin de parler en faveur de l'utilisation du gaz naturel dans le domaine du transport et de leur en apprendre plus à ce sujet. En reconnaissant le grand mérite de cette initiative sur les plans économique et social, par leurs commentaires et leur intérêt, les représentants de tous les échelons et de tous les partis politiques se sont montrés favorables.

L'un des résultats de ces efforts en matière de promotion est le rapport de RNCan intitulé « Plan d'action pour le déploiement de l'utilisation du gaz naturel dans le secteur du transport », publié vers la fin de 2010. Dans ce rapport, on recommande que davantage de travaux soient réalisés en ce qui a trait à : atténuer les risques liés à l'investissement et à l'adoption précoce; combler les lacunes sur le plan de l'information; accroître la capacité de soutenir les marchés et assurer le maintien de la capacité concurrentielle.

Au cours de 2010, bon nombre de projets nord-américains majeurs lancés par l'industrie et le gouvernement illustrent leurs divers engagements à l'égard de la conception d'un transport écologique et plus abordable :

- Encana a achevé l'installation et a entamé l'exploitation de deux postes de ravitaillement en GNC à Strathmore (Alberta) et à Fort Nelson (Colombie-Britannique) pour assurer les services liés à la conversion de nos flottes utilisées pour les activités d'amont. À l'heure actuelle, on planifie la mise en place de postes de ravitaillement supplémentaires pour 2012, qui fourniront également un accès public au gaz naturel en tant que carburant de transport.
- Encana mettra en service sa première usine de gaz naturel liquéfié (GNL) en Alberta à l'automne 2011. Cette installation produira environ 5 000 gallons de GNL par jour qui seront utilisés par les consommateurs de l'industrie du camionnage lourd de l'Ouest canadien.
- Vedder Trucking utilisera 50 camions gros-porteurs de GNL qui seront déployés en Colombie-Britannique au service de Bulk Food Grade Industry, en partenariat avec Fortis BC.
- Le Groupe Robert Trucking déploie 180 nouveaux camions servant au transport de GNL, en partenariat avec Gaz Metro, qui travaille actuellement à la construction de 3 postes de ravitaillement en GNL dans la ville de Québec, à Boucherville (Québec) et à Mississauga (Ontario). Le GNL sera approvisionné à partir des surplus de l'usine de GNL de Gaz Metro située à Montréal.
- Heckmann Resources Corp, installé au Texas, procède actuellement au déploiement de 200 camions servant au transport de GNL grâce à son partenariat avec Encana Natural Gas Inc. Les camions seront utilisés afin de servir l'industrie du gaz naturel en amont.

Ce sont des étapes importantes qui mènent vers l'établissement d'une base solide pour le gaz naturel dans le monde du transport. Mais pour que cette base soit encore plus solide, il faudra toutefois déployer des efforts plus concentrés.

Recommandations quant au budget de 2012

Encana formule trois recommandations générales quant à la « Stratégie canadienne sur le gaz naturel dans le secteur du transport » qui devront être prise en considération par le Comité permanent alors qu'il entame les consultations prébudgétaires de 2012.

1. Appuyer un examen des normes de réglementation sur le gaz naturel

- Par l'entremise du Conseil canadien des normes et, au besoin, du Conseil de coopération en matière de réglementation, mener un examen détaillé des codes et des normes en lien avec le déploiement du gaz naturel en tant que carburant de transport au début de 2012. Par exemple :
 - CSA B51-09 Partie 3 Réseaux de canalisations et réservoirs sous-pression du poste de ravitaillement en gaz naturel et hydrogène comprimés – reconstruire la section sur la qualification des matériaux.
 - CSA Z276-07 Gaz naturel liquéfié (GNL) – production, stockage et manipulation – Il faudrait créer dans le code une section spécifique à la distribution de LNG en tant que carburant.
 - CSA B108-99 Installation de poste de ravitaillement en gaz naturel – rendre la pression de distribution conforme à celle établie pour l'utilisation aux États-Unis.

2. Réaliser une étude sur les fondements d'une Stratégie canadienne sur le gaz naturel dans le domaine du transport

- On recommande que cette étude soit fondée sur les recommandations issues du rapport de RNCan intitulé « L'utilisation du gaz naturel dans le secteur du transport canadien » pour orienter les éventuelles mesures spécifiques qui seront prises dans le budget de 2013.

L'étude devrait insister sur les domaines clés tels que les suivants :

- i. Les mesures fiscales ciblant les consommateurs finaux (exploitants de parcs automobiles, propriétaires-exploitants) qui pourraient être appropriées pour encourager l'adoption des véhicules alimentés au gaz naturel en se basant sur les expériences des autres compétences;
- ii. Les exigences des FEO en ce qui a trait à la production de véhicules alimentés au gaz naturel au Canada et les obstacles à l'entrée des fabricants actuels de véhicules alimentés au gaz naturel sur le marché canadien;
- iii. Les règlements et les normes du secteur du transport qui doivent être mis en œuvre pour les véhicules

alimentés au gaz naturel, les pièces et l'infrastructure de ravitaillement pour le développement de l'utilisation et du déploiement des véhicules alimentés au gaz naturel;
iv. Des mesures de financement pour aider les villes à rendre leurs parcs automobiles plus écologiques;
v. Un plan d'action pour les politiques devant être mises en place dans le budget de 2013.

3. S'engager à ne pas imposer de taxes sur les carburants de transport écologiques

- Pendant le début de l'étape de croissance de la demande du marché en matière de gaz naturel dans le secteur du transport, il est important que le gouvernement du Canada continue d'exercer son leadership dans le maintien de l'exemption de taxes comme les taxes d'accise sur le carburant et les taxes routières s'appliquant au gaz naturel en tant que carburant de transport.

Recommandations quant au budget de 2013

4. Mesures fiscales

- Mettre en œuvre des mesures fiscales structurées de sorte à encourager les utilisateurs de véhicules alimentés au gaz naturel en se fondant sur l'étude de 2012. Inciter les FEO à fabriquer des véhicules alimentés au gaz naturel et fournir des subventions de soutien qui seront durables, attireront des investissements en capitaux importants et créeront de l'emploi. Le programme fiscal devrait être mis en œuvre pendant 10 ans pour assurer une consommation continue des véhicules alimentés au gaz naturel au Canada.

5. Programme de financement direct pour les municipalités

- Créer un programme de financement visant à rendre les parcs automobiles plus écologiques dans les villes canadiennes afin de réaliser des économies dans le secteur du transport, d'atteindre les cibles environnementales et d'accroître un transport public et des services abordables. *En termes de pollution, la conversion d'un camion à ordures au gaz naturel équivaut à retirer 325 voitures de la route.*

Les avantages

En résumé, le point de vue d'Encana est que les avantages potentiels d'une meilleure utilisation du gaz naturel dans le secteur du transport pourraient être nombreux et pourraient se faire sentir largement à la grandeur de l'économie. Compte tenu du nombre faible de véhicules alimentés au gaz naturel que l'on retrouve actuellement au Canada et compte tenu de l'infrastructure insignifiante qui les accueille, même les progrès graduels pourraient produire d'importants avantages sur les plans économique et environnemental. On peut s'attendre à ce qu'il y ait des investissements et que des emplois soient créés dans l'industrie de la fabrication automobile en pleine apathie et l'expansion de l'infrastructure de ravitaillement aurait un effet positif sur chacune des provinces du pays. Avec chaque véhicule acheté ou converti, on garantirait des réductions d'émissions vérifiables.

Au nom d'Encana, je remercie le Comité permanent des finances de l'attention qu'il porte à la « Stratégie canadienne sur le gaz naturel dans le secteur du transport » et aux recommandations qui y sont liées visant à :

- **Maintenir une source de revenus durable pour le gouvernement;**
- **Attirer de nouveaux investissements en capital;**
- **Créer des emplois hautement spécialisés;**
- **Réduire l'impact environnemental du Canada.**

Veuillez agréer mes salutations distinguées,

Le vice-président directeur, Encana Corporation,



Eric Marsh

c. c. : L'Honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
L'Honorable James Flaherty, ministre des Finances
L'Honorable Peter Kent, ministre de l'Environnement
L'Honorable Joe Oliver, ministre des Ressources naturelles
M. James Rajotte, député, président, Comité permanent des finances

Exonération de responsabilité

Le présent mémoire (« mémoire ») présenté par Encana dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2012 a été acheminé au président du Comité permanent des finances (le « Comité ») à titre de document de référence en lien avec les consultations prébudgétaires. L'information contenue dans le présent mémoire ne sert pas, et ne doit pas servir à toute personne, société, propriété fiduciaire, partenariat ou autre entité (« Personne ») pour prendre une quelconque décision relative à un investissement, y compris, sans s'y limiter, toute décision concernant l'achat, la possession ou la vente de titres d'Encana Corporation ou de ses sociétés affiliées (« Encana »).

Encana rejette expressément, ne fera aucune représentation et ne donnera aucune garantie de quelque nature que ce soit, expresse ou implicite, en ce qui a trait à l'information présentée dans le présent mémoire, dans l'éventualité où cette information est utilisée par toute Personne aux fins de prise d'une décision relative à l'investissement comme le proscrit cette exonération de responsabilité, et les membres d'Encana et de ses sociétés affiliées, et leurs responsables, directeurs, employés, agents, conseillers et sous-traitants déclinent toute responsabilité envers toute Personne à cet égard.