



Mémoire de l'ACVGN en prévision du budget fédéral

Contexte

L'Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel (ACVGN) est une association professionnelle nationale, à but non lucratif, dont la mission est de faire du gaz naturel un carburant couramment utilisé dans les transports, ce qui aura des retombées économiques et environnementales bénéfiques sur les Canadiens. Quarante-cinq entreprises sont membres de notre association, notamment toutes les grandes sociétés de distribution de gaz naturel implantées au Canada, les principaux producteurs canadiens de gaz naturel, et des fournisseurs de technologies. L'ACVGN représente donc un front commun d'entreprises privées qui sont soucieuses d'investir pour accroître l'utilisation du gaz naturel comme carburant pour les camions et autobus, les automobiles, les bateaux et les chemins de fer.

Recommandation

Pour que le Canada reste compétitif sur le marché nord-américain et qu'il continue de s'aligner sur les États-Unis en matière de réglementation des émissions des poids lourds, le gouvernement fédéral devrait consentir des incitatifs fiscaux afin de stimuler les investissements privés dans les véhicules au gaz naturel (VGN) et dans les infrastructures connexes.

Doper les investissements du secteur privé

En reconduisant jusqu'à 2020 l'exemption de la taxe d'accise sur le gaz naturel utilisé comme carburant dans le transport, le gouvernement contribuerait à créer un contexte plus stable, susceptible de générer les investissements privés qui sont nécessaires et qui s'élèvent à plus de plus de 820 millions de dollars. En supposant que, d'ici à 2020, 12 % des ventes de nouveaux véhicules seront des VGN, ces nouveaux investissements pourraient notamment servir à:

- Créer 3 nouvelles usines de production de gaz naturel liquéfié (GNL) ;
- Agrandir 2 usines de production de GNL ;
- Aménager 28 nouvelles stations-services dans les couloirs de camions ;
- Construire 102 nouvelles stations-services pour les automobiles privées ;
- Et à fabriquer 15 000 nouveaux poids lourds au gaz naturel comprimé (GNC) et au GNL.

Grâce à ces investissements, les abondantes ressources du Canada en gaz naturel auraient accès à de nouveaux marchés. Dans le secteur des transports, la demande augmenterait alors de 37 milliards de pieds cubes, soit l'équivalent de la quantité d'énergie nécessaire pour chauffer 500 000 foyers canadiens.

Mesures fédérales requises

Il faut que le gouvernement reconduise jusqu'en 2020 l'exemption de la taxe d'accise sur le gaz naturel. Cette exemption ne s'appliquerait qu'au gaz naturel utilisé en remplacement du diesel, lequel est assujéti à une taxe d'accise de 0,04 \$ par litre. Cette mesure devrait donner confiance aux propriétaires de flottes de camions et les inciter à investir dans de nouveaux véhicules au gaz naturel. Elle devrait aussi encourager les investissements dans des infrastructures connexes, qui sont énumérées ci-dessus, dans l'intérêt du Canada et de nombreuses parties prenantes.

L'exonération de la taxe d'accise jusqu'en 2020 représenterait un manque à gagner de 42 millions de dollars pour le gouvernement, soit le vingtième des 820 millions escomptés en investissements privés directs jusqu'en 2020.

Accroître la compétitivité des entreprises canadiennes

Étant donné que 70 % des exportations canadiennes sont destinées au marché américain, la compétitivité canadienne est en partie tributaire de l'existence d'infrastructures intégrées pour le transport des marchandises par camion, par bateau ou par chemin de fer. Les États-Unis sont en train de construire un réseau de plus de 150 stations-services, dans les couloirs de camions au gaz naturel, ce qui contribuera à réduire les coûts de carburant et à améliorer la compétitivité des flottes de camions américaines. Les flottes de camions canadiennes, en comparaison, n'ont accès pour l'instant qu'à neuf stations de ravitaillement en gaz naturel. Il faut encourager les investissements privés dans la construction de stations de ravitaillement en gaz naturel afin de préserver la compétitivité des entreprises canadiennes sur le marché nord-américain du transport des marchandises.

La reconduction de l'exonération de la taxe d'accise sur le gaz naturel jusqu'en 2020 présente aussi l'avantage, pour notre secteur, de rester aligné sur la réglementation américaine en matière d'émissions des poids lourds. L'harmonisation de nos réglementations est une priorité du gouvernement du Canada, car, de cette façon, les entreprises canadiennes et américaines se font concurrence à armes égales. Nous ne savons pas encore quels seront les critères de la nouvelle série de règlements qui seront adoptés aux États-Unis pour les poids lourds. Mais vu l'importance qu'ils accordent aux gaz à effet de serre (GES), la capacité des véhicules au gaz naturel de réduire les émissions de GES d'un maximum de 20 %, et l'annonce de la construction d'un réseau de stations de ravitaillement en gaz naturel dans le but de réduire les émissions de GES, on peut supposer que l'EPA américaine intégrera une composante gaz naturel dans ses prochains règlements sur les poids lourds. Si c'est le cas, le Canada sera à la ramasse, faute d'avoir son propre réseau de stations de ravitaillement. Et cela risque de compromettre l'harmonisation des réglementations. Au dire de l'Alliance canadienne du camionnage :

« L'existence de ce réseau américain avantagera indéniablement les Américains par rapport aux Canadiens, une fois qu'entreront en vigueur, après 2018, les règlements relatifs aux GES émis par les poids lourds. Cet avantage risque de générer des problèmes de concurrence entre l'industrie du camionnage des États-Unis et celle du Canada. »

*Stephen Laskowski, vice-président
principal*

Alliance canadienne du camionnage

Assurer la prospérité des collectivités canadiennes

Encourager les investissements dans le gaz naturel, pour les infrastructures de transport, peut aussi avoir des retombées positives sur les collectivités canadiennes. Au cours des deux dernières années, on a construit 15 stations de ravitaillement en gaz naturel dans cinq provinces différentes, à l'intention des véhicules urbains qui rentrent le soir au dépôt, notamment les autobus urbains et les camions à ordures. Chacune de ces stations a nécessité des investissements de plus de un million de dollars, et a généré des projets de construction pour les entrepreneurs locaux, les cabinets d'ingénierie et d'autres professionnels. Et ensuite, la maintenance de ces stations est assurée par des entrepreneurs locaux.

Les véhicules au gaz naturel présentent des avantages environnementaux pour les collectivités. Les camions et les autobus au gaz naturel sont moins bruyants que ceux qui fonctionnent au diesel, et ils émettent moins de GES et de polluants atmosphériques. Ils ne risquent pas de contaminer la nappe phréatique ou le sol. Et une fois qu'une station de ravitaillement est construite, les municipalités ont la possibilité d'utiliser pour leurs véhicules du gaz naturel renouvelable, lequel est produit par les déchets locaux, ce qui est encore plus écologique.

Des emplois pour les Canadiens

La construction de nouvelles stations de ravitaillement permettra aux flottes de véhicules de réduire leurs dépenses de carburant d'au moins 25 %, soit 180 millions de dollars entre 2015 et 2020, si on décide que 12 % des nouveaux camions et autobus achetés d'ici à 2020 seront des véhicules au gaz naturel. Pour les entreprises de camionnage, une diminution de la facture énergétique leur permet de conserver des emplois dans une industrie qui enregistre une faible marge de profit, et qui emploie directement 260 000 chauffeurs de camions et, indirectement, 140 000 Canadiens.

Cela permettra également de créer des emplois dans les secteurs de la fabrication, de l'installation et de la maintenance, sans oublier celui de la distribution du carburant. Le Canada est déjà un chef de file mondial pour la mise au point et la fabrication d'équipements pour les véhicules au gaz naturel. Par exemple :

- IMW Industries, qui a son siège à Chilliwack, en Colombie-Britannique, est l'un des grands fournisseurs mondiaux de stations de ravitaillement en gaz naturel ;
 - Kraus Global, qui a son siège à Winnipeg, au Manitoba, fabrique des distributeurs de carburant pour les stations ; et
 - Westport et Cummins Westport, qui ont leur siège à Vancouver, en Colombie-Britannique, sont
-

des chefs de file nord-américains dans le domaine de la fabrication de moteurs au gaz naturel pour les véhicules utilitaires lourds.

Cette mesure fiscale peut aussi favoriser la création d'emplois pour l'installation de nouvelles stations de ravitaillement en gaz naturel pour les camions, les autobus, les voitures, les trains et les bateaux, ainsi que pour la production et la livraison de GNL.

L'ouverture d'un nouveau marché pour les abondantes ressources de gaz naturel que possède le Canada sera aussi bénéfique pour les producteurs de gaz naturel. Si 12 % des camions et autobus achetés d'ici à 2020 sont des véhicules au gaz naturel, cela augmentera la demande de 37 milliards de pieds cubes.

Ce qu'on risque si on ne fait rien

Si on ne prend pas les mesures nécessaires pour encourager les investissements privés dans le gaz naturel utilisé comme carburant, on court les risques suivants :

1. Sans un environnement stable pour les investissements, le gouvernement verra disparaître ou se raréfier les investissements dont il a besoin pour atteindre ses objectifs en matière de compétitivité nord-américaine, de réduction des émissions de GES, et de création d'emplois dans les collectivités canadiennes. On estime à 350 millions de dollars les investissements que le Canada a perdus faute d'offrir un environnement stable pour les investissements.
2. Sans un signe clair du gouvernement fédéral, il se peut que les provinces s'empressent d'imposer une taxe sur le gaz naturel utilisé comme carburant, ce qui dissuadera encore plus les investisseurs.

Le gouvernement fédéral peut écarter ces deux risques en décidant dès maintenant de reconduire l'exonération de la taxe d'accise, et en offrant des incitatifs fiscaux pour encourager l'utilisation de véhicules au gaz naturel.

**Pour de plus amples renseignements,
prière de s'adresser à :**

Alicia Milner, présidente
Alliance canadienne pour les véhicules au
gaz naturel
350, rue Sparks, Suite 809
Ottawa, ON
K1R 7S8
Tél. : (613) 564-0181
Courriel : Alicia.Milner@cngva.org

