



Le 3 août 2018

L'honorable Wayne Easter, député
Président du Comité permanent des finances
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 1A0

Monsieur le Président,

L'Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel (ACVGN) est heureuse d'avoir l'occasion de contribuer aux consultations prébudgétaires de 2019 du gouvernement fédéral. Notre mémoire présente des recommandations qui appuient ce que nous estimons être une *chance d'utiliser les véhicules au gaz naturel* dans le parc de véhicules au Canada. Il s'agit de secteurs particuliers où l'industrie du gaz naturel, du gaz naturel renouvelable (GNR) et des véhicules au gaz naturel (VGN), en partenariat avec les gouvernements, peut soutenir la productivité du Canada, renforcer sa compétitivité économique et réduire ses émissions.

Nous croyons fermement qu'il est dans l'intérêt public d'adopter des politiques propres à encourager l'utilisation du gaz naturel, qui est abondant et coûte peu cher au Canada, dans le secteur des transports. Si l'on remplace les carburants à plus forte émission (souvent importés) utilisés par les parcs de véhicules de poids moyen et lourd par le gaz naturel canadien à faible coût et à combustion propre, cela entraînera des gains de productivité et de compétitivité pour tous les Canadiens dès aujourd'hui. L'adoption des VGN par les parcs de véhicules demeure faible en raison d'obstacles tels que les coûts en capital plus élevés, le besoin d'avoir des postes de ravitaillement supplémentaires et un manque de clarté quant aux incidences réglementaires et fiscales sur le secteur des transports au Canada. Les débouchés sont immenses, et les technologies des moteurs à gaz naturel sont arrivées à maturité, ont fait leurs preuves sur le plan commercial et sont facilement disponibles aujourd'hui.

Le gouvernement fédéral peut appuyer l'utilisation accrue du gaz naturel pour le transport en prenant les mesures suivantes :

- Reconnaître explicitement l'importance et le rôle des VGN dans les politiques et les initiatives réglementaires qui soutiennent la réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres, et fournir une certitude politique permettant aux exploitants de parcs de véhicules de dresser des plans à long terme.
- Inclure les coûts liés aux VGN et aux infrastructures dans les accords de financement fédéraux-provinciaux pour aider les municipalités et les sociétés de transport en commun à adopter ce type de véhicules.
- Comblent le fossé entre la situation actuelle et la mise en œuvre des règlements proposés sur la réduction des émissions en fournissant un financement fédéral pour :
 - Payer les coûts initiaux plus élevés associés à l'acquisition de VGN (camions, autobus, navires et locomotives).
 - Soutenir le développement accru d'infrastructures de ravitaillement en accès public et de postes sur les routes, dans les ports et dans les dépôts ferroviaires, afin de créer une masse critique qui encouragera une adoption élargie.
 - Soutenir les projets de mise en œuvre des VGN, y compris la mise à niveau des installations pour veiller à la sécurité des lieux de travail.
- Mettre en œuvre des politiques qui stimulent l'approvisionnement en GNR et sa consommation ultime par les parcs de véhicules, et veiller à l'utilisation du gaz naturel classique et du GNR comme filières de conformité pour le transport dans les règlements proposés sur la réduction des émissions (la Norme sur les combustibles propres).

Les partenariats industrie-gouvernement sont essentiels pour réduire les émissions dans le secteur des transports, faire progresser les technologies propres et veiller à la compétitivité de notre économie grâce à l'utilisation de gaz naturel propre et à faible coût.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de donner votre avis, et j'ai hâte de discuter de nos recommandations avec les membres du Comité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

[signature]

Bruce Winchester, directeur général



Mémoire en vue du budget fédéral de 2019

Introduction

L'ACVGN représente l'industrie canadienne des VGN. Les technologies de VGN fournissent des solutions de transport éprouvées et commercialisées pour les parcs de véhicules, des solutions qui réduisent les émissions avec l'utilisation d'un combustible qui coûte moins cher. Les membres de l'ACVGN sont des sociétés canadiennes de premier plan œuvrant dans les domaines de la fabrication, de l'approvisionnement en combustibles et en infrastructures, de la technologie des véhicules, de la consultation, de la recherche et de 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.

L'importance des VGN dans le secteur des transports au Canada

Le secteur des transports, qui représente 73 milliards de dollars par année, donne du travail à 900 000 Canadiens.¹ Presque tout ce que nous produisons, consommons ou exportons dépend de cette industrie. La productivité et la compétitivité peuvent se ressentir de la hausse des coûts et des changements technologiques dans le secteur des transports. Selon Statistique Canada, le pétrole est la principale source d'énergie de ce secteur : il en consomme plus de 85 milliards de litres par année, soit environ le quart de la consommation totale d'énergie au Canada.² Selon le Rapport d'inventaire national d'Environnement et Changement climatique Canada, le transport est la deuxième source d'émissions de gaz à effet de serre au Canada.

Le secteur du transport de marchandises – qui, aux fins des présentes, englobe le transport payant de passagers et le transport en commun – comprend moins de trois millions de véhicules, mais il consomme plus de la moitié du carburant de transport et génère plus d'émissions que les véhicules personnels.³ Contrairement aux émissions des voitures de tourisme, qui ont commencé à diminuer, les émissions de GES des poids moyens et lourds continuent d'augmenter, ce qui représente un gros défi pour les politiques publiques. Les efforts visant à réduire ces émissions et les coûts connexes auront une incidence importante sur la productivité et la compétitivité du Canada. Ces problèmes sont exacerbés par l'incertitude touchant la réglementation. Pendant que les gouvernements au Canada sont tiraillés entre différentes options de politiques, les réductions des émissions et la compétitivité risquent d'en souffrir, car les consommateurs et les industries seront confrontés à une incertitude en matière de réglementation. Les auteurs de politiques bénéficient d'une excellente occasion de remplacer les combustibles classiques plus coûteux et polluants, comme le diesel, en encourageant les parcs de véhicules à utiliser le gaz naturel, qui est abondant et peu coûteux au Canada. Contrairement à d'autres solutions touchant les combustibles de rechange, la technologie des VGN est arrivée à maturité et offre des produits commerciaux que les parcs de véhicules n'auront aucun mal à adopter.

Impacts cumulatifs des mesures de réduction des GES sur la réglementation

Les entreprises s'inquiètent de plus en plus de l'accumulation de règlements, c'est-à-dire que chaque politique, initiative ou règlement fédéral ou provincial sur les émissions rajoute un coût en plus, ce qui fragilise de nombreuses entreprises canadiennes par rapport à leurs rivales aux États-Unis et ailleurs. Ces initiatives ont toutes une incidence directe sur les secteurs de l'extraction des ressources, de la fabrication et de l'énergie, mais deux sont particulièrement inquiétantes en ce qui concerne le transport : le filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone et la norme proposée sur les combustibles propres. La répercussion des taxes sur le carbone se manifeste directement par la hausse des coûts de transport. De même, la norme proposée sur les combustibles propres impose des obligations aux fournisseurs de carburant, ce qui entraînera des

¹ Statistique Canada, Système de comptabilité nationale, Tableau 381-0030, Utilisation de l'énergie au Canada, et Environnement et Changement climatique Canada, Rapport d'inventaire national.

² Statistique Canada, Ventes de produits pétroliers raffinés, Tableau 134-0003.

³ Statistique Canada, Véhicules immatriculés par type, et Environnement et Changement climatique, Rapport d'inventaire national.



conséquences financières pour les exploitants d'entreprises de transport, qui auront à subir une hausse des coûts de carburant.

Les VGN constituent une solution rentable pour réduire toutes sortes d'émissions. Avec des coûts de production plus faibles et des émissions nettement inférieures – jusqu'à 25 % moins d'émissions de gaz à effet de serre – les VGN apportent déjà des gains de productivité et de compétitivité. Les principaux exploitants de navires et de traversiers au Canada déploient actuellement des navires au gaz naturel en Colombie-Britannique et au Québec.

Plus de la moitié des camions à ordures achetés en Amérique du Nord sont alimentés au gaz naturel, et un nombre croissant de sociétés de transport en commun utilisent des autobus au gaz naturel. L'utilisation de GNR permet d'obtenir des réductions supplémentaires des émissions de gaz à effet de serre, et des technologies telles que les moteurs Cummins Westport à émission de NOx autour de zéro diminuent de beaucoup les autres types d'émissions à l'échelle locale. Malgré les avantages à long terme d'une réduction des coûts et des émissions, l'adoption globale par le marché se fait attendre. En particulier, le secteur du camionnage a besoin d'informations, de renforcement des capacités et, surtout, de soutien financier.

S'agissant de l'adoption de nouveaux carburants et de nouvelles technologies (comme les VGN), les économies à long terme réalisées grâce à la baisse du coût du combustible sont susceptibles de stimuler les investissements, sauf en cas d'incertitude sur le plan réglementaire. Les entreprises ont bien du mal à lever des capitaux pour couvrir leurs dépenses avant la publication de directives réglementaires définitives. Pour ouvrir des possibilités d'investissement dès maintenant, le gouvernement fédéral devrait combler l'écart entre l'élaboration et la mise en œuvre des règlements en offrant un financement initial qui aidera les entreprises désireuses d'investir immédiatement dans la réduction des émissions. Dans le secteur des transports, cela signifie la poursuite du financement de l'infrastructure des combustibles de rechange et la création de nouveaux moyens de compenser les coûts d'investissement supplémentaires dans les technologies disponibles sur le marché et dans les améliorations de sécurité touchant les installations d'entretien.

Recommandation :

- Établir une approche claire pour toutes les initiatives réglementaires de réduction des émissions et, pour éclaircir la situation dans le secteur des transports, reconnaître explicitement l'importance et le rôle constructif des VGN dans les politiques.

Financement du transport en commun

Le gouvernement fédéral finance largement le transport en commun dans le cadre des ententes fédérales-provinciales sur l'infrastructure et le transport en commun. Cependant, le financement de nouvelles technologies hypothétiques et coûteuses, comme les autobus électriques fonctionnant sur batterie, menace l'efficacité opérationnelle du réseau de transport en commun. Les coûts initiaux associés aux technologies des autobus à batterie représentent au bas mot le double de ceux des autobus au gaz naturel, et ces véhicules n'ont pas encore atteint la portée et les capacités requises par les sociétés de transport en commun. En revanche, l'expérience de BC Transit avec ses autobus au gaz naturel montre qu'il est possible de faire d'importantes économies sur les coûts d'exploitation et sur les émissions de GES par rapport aux technologies diesel existantes.⁴ Certes, BC Transit a dû engager des coûts initiaux pour adopter les autobus au gaz naturel, mais ceux-ci sont recouverts pendant les trois à cinq premières années de la durée de vie de 15 ans d'un de ces autobus, ce qui produit des économies tant pour les usagers que pour les contribuables. Grâce aux VGN, les sociétés de transport en commun peuvent réduire leurs émissions même si le nombre de passagers et de véhicules augmente.

Recommandation :

⁴ BC Transit, présentation au BC Tech Summit, mars 2017. Réductions de GES de 6 à 8 % - Parc de véhicules de Nanaimo : 20 000 \$ par mois d'économies - Parc de véhicules de Kamloops : 25 000 \$ par mois d'économies.



- S'abstenir de financer des technologies hypothétiques comme les autobus à batterie; encourager l'utilisation de technologies éprouvées pour le gaz naturel en augmentant le financement des VGN, de l'infrastructure d'approvisionnement en gaz naturel et de la modernisation des installations des parcs de véhicules municipaux et de postes de ravitaillement grâce à des ententes fédérales-provinciales qui reflètent cette approche.

Secteur des expéditions de marchandises et du transport

Les entreprises canadiennes des expéditions de marchandises et du transport courent des risques en raison de l'accumulation de règlements environnementaux, ce qui exercera des pressions à la hausse de coûts généralement répercutés sur les entreprises et les consommateurs, surtout en ce qui concerne le carburant. Les entreprises qui envisagent de déployer des VGN doivent avoir accès à des capitaux et trouver l'expertise nécessaire pour gérer le changement de combustible et la transition vers le gaz naturel, ce qui constitue un obstacle à la réalisation des avantages concurrentiels et productifs liés à l'utilisation des VGN.

Étant donné qu'une variété de règlements sur les émissions proposés et en cours d'élaboration exigent des consultations importantes et à long terme, les entreprises d'expédition de marchandises et de transport reportent à plus tard leurs investissements dans les technologies qui utilisent des combustibles moins polluants. Des leçons clés ont été tirées de régions telles que l'Ontario, où des crédits de plafonnement et d'échange ont été vendus pendant plus de deux ans avant que des programmes de réduction des émissions, comme le Programme de promotion des véhicules utilitaires écologiques, ne commencent à financer des activités de réduction des émissions. Le gouvernement fédéral doit libérer des fonds sur-le-champ pour maximiser les possibilités de réduire les émissions.

L'ACVGN et d'autres intervenants du secteur des transports collaborent avec le gouvernement fédéral à plusieurs initiatives, notamment la mise à jour du Plan d'action pour le déploiement de l'utilisation du gaz naturel dans le secteur du transport.⁵ Les observations et les recommandations contenues dans le présent mémoire découlent de cette collaboration entre l'industrie et le gouvernement, qui continuera d'être la pierre angulaire de notre approche recommandée pour atteindre les objectifs de réduction des émissions ne mettant pas en péril la productivité et la compétitivité.

Recommandations :

- Fournir un financement initial pour les parcs de véhicules routiers, maritimes et ferroviaires afin de couvrir une partie des coûts supplémentaires associés à l'achat de VGN, et réduire le risque associé aux investissements.
- Fournir des fonds pour aider au développement d'infrastructures de ravitaillement clés – ravitaillement en carburant sur les routes et les dépôts ferroviaires – pour déployer une masse critique de postes de ravitaillement des VGN afin d'encourager davantage d'exploitants à faire la transition.
- Fournir un financement de projet pour la mise à niveau requise des installations – en particulier celles d'entretien à l'intérieur – afin d'assurer un lieu de travail sûr pouvant accueillir des VGN.

Gaz naturel renouvelable (GNR)

L'industrie canadienne du gaz naturel joue un rôle de premier plan dans le développement, le déploiement et le soutien de l'innovation et de diverses technologies à faibles émissions. Encourager l'offre et l'utilisation finale de GNR constitue un autre exemple de ce leadership. L'utilisation du GNR dans les transports peut réduire considérablement les émissions produites par

⁵ Ressources naturelles Canada, Plan d'action pour le déploiement de l'utilisation du gaz naturel dans le secteur du transport canadien (<http://cngva.org/fr/media-et-ressources/plan-daction-pour-le-transport/>)



les VGN et être neutre en carbone ou, dans certains cas, négatif en carbone. L'approvisionnement en GNR au Canada est actuellement limité à douze sites opérationnels. Contrairement aux autres sources d'énergie renouvelables, le GNR n'a pas encore reçu un niveau approprié de financement ou de soutien politique de la part du gouvernement fédéral.

Recommandation :

- Mettre en œuvre des politiques qui stimulent l'approvisionnement en GNR et son utilisation finale par les parcs de véhicules, tout en veillant à ce que le GNR soit une filière de conformité pour le transport dans les règlements proposés sur la réduction des émissions, comme la Norme sur les combustibles propres. L'ACVGN recommande que le gouvernement fédéral mette en œuvre la proposition de l'Association canadienne du gaz visant un fonds de 750 millions de dollars sur six ans pour la promotion du GNR au Canada.

Ouvrir la voie pour les VGN au Canada

En octroyant aux parcs de véhicules, notamment ceux des sociétés de transport en commun, des fonds qui aident à réduire les risques liés aux investissements initiaux dans les VGN, on leur confère des avantages en termes de productivité et de compétitivité. Il faut encourager une plus grande adoption de la technologie mature des VGN par les parcs de véhicules afin de produire d'importantes réductions des émissions dès aujourd'hui. De futurs règlements peuvent certes continuer à favoriser ces efforts, mais en l'absence de mesures immédiates, le Canada laissera échapper cette chance.