

4 août 2017

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

Monsieur,

L'Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel (ACVGN) est heureuse d'avoir l'occasion de faire part de ses observations dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2018 du gouvernement fédéral. Le mémoire ci-joint comporte des recommandations venant appuyer ce que nous appelons *les possibilités pour le secteur des véhicules au gaz naturel du Canada* : des domaines spécifiques dans lesquels l'industrie du gaz naturel, du gaz naturel renouvelable (GNR) et des véhicules au gaz naturel, en partenariat avec les gouvernements, peut améliorer la productivité canadienne, soutenir la compétitivité économique et réduire les émissions.

Le gouvernement fédéral peut soutenir l'utilisation accrue du gaz naturel comme carburant pour les transports en faisant ce qui suit :

- Reconnaître dans les déclarations politiques et les discours que le gaz naturel offre une solution de rechange propre et abordable en matière de transport pour le transport en commun municipal, les autobus scolaires, les parcs de véhicules routiers moyens et lourds, ainsi que les véhicules maritimes, non routiers et ferroviaires;
- Soutenir l'élaboration et la mise à jour d'un outil d'évaluation du cycle de vie des émissions canadien, comme le modèle GHGenius, pour s'assurer qu'un outil précis et prévisible reste en place pour soutenir les objectifs des politiques gouvernementales;
- Inclure les améliorations apportées aux installations et aux infrastructures de ravitaillement en gaz naturel des parcs de véhicules municipaux et des ports comme des coûts admissibles pour le financement fédéral des infrastructures par les ententes fédérales-provinciales;
- Aider à réduire les coûts initiaux de mise en service des véhicules au gaz naturel (VGN), comparativement à l'équivalent de carburant traditionnel en offrant des incitatifs qui couvrent une portion du coût supplémentaire des moteurs et des systèmes d'alimentation en carburant fonctionnant au gaz naturel, des autobus, des camions, des navires ou des locomotives pour encourager le déploiement;
- Agir en partenariat avec le secteur privé pour s'assurer que les technologies de la prochaine génération de véhicules au gaz naturel, comme les technologies de grande puissance, sont développées et déployées au Canada.

Les partenariats entre l'industrie et le gouvernement sont essentiels pour réduire les émissions dans le secteur des transports, faire progresser les technologies propres et maintenir la compétitivité de l'économie grâce à l'utilisation du gaz naturel, un carburant propre et abordable.

Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel

Je tiens à vous remercier de nous donner l'occasion d'offrir nos commentaires. Il me tarde de discuter des recommandations présentées en détail ci-dessous avec les membres du Comité.

Cordiales salutations,

Bruce Winchester, directeur général  
Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel

**Mémoire présenté par  
l'Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel  
dans le cadre des consultations prébudgétaires  
Août 2017.**

**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.

**Secteur des transports du Canada**

Le secteur des transports est une industrie de 73 milliards de dollars par année qui emploie 900 000 Canadiens<sup>1</sup>. Presque tout ce que nous consommons ou vendons à l'étranger dépend de cette industrie. L'augmentation des coûts et les changements technologiques peuvent avoir des répercussions sur la productivité et la compétitivité. Le pétrole constitue la principale source d'énergie de ce secteur, chaque année plus de 85 milliards de litres de pétrole sont consommés au total, soit environ le quart de la consommation totale d'énergie au Canada. Le pétrole constitue également la deuxième source d'émissions de gaz à effet de serre.

Le transport de marchandises – qui inclut le transport de passagers et le transport en commun – représente moins de 3 millions de véhicules, mais consomme plus de la moitié du carburant et génère plus d'émissions que le transport personnel. Ce qui représente un défi plus grand est qu'à la différence des émissions des véhicules de passagers qui ont commencé à baisser, les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur du transport de marchandises continuent d'augmenter. Les efforts de réduction de ces émissions et les coûts qui y sont associés auront une incidence sur la productivité et la compétitivité du Canada.

Heureusement, les véhicules fonctionnant au gaz naturel offrent une solution rentable pour réduire ces émissions. Avec la baisse des prix des produits de base et la production de beaucoup moins d'émissions, jusqu'à 25 % de réduction des émissions de GES, le gaz naturel à combustion propre dégage aussi des gains de productivité et de compétitivité. Les principaux exploitants maritimes et de traversiers du Canada déploient actuellement des navires fonctionnant au gaz naturel en Colombie-Britannique et au Québec. Plus de la moitié de tous les véhicules de ramassage des ordures achetés en Amérique du Nord fonctionnent au gaz naturel, et un nombre croissant de sociétés de transport en commun utilisent des bus fonctionnant au gaz naturel. Malgré des avantages à long terme (des coûts et des émissions plus faibles), l'industrie du camionnage routier, en particulier, a besoin d'information, de soutien et de renforcement de ses capacités.

---

<sup>1</sup> Statistique Canada, Système des comptes nationaux Tableau 381-0030, Consommation d'énergie au Canada et Environnement et Changement climatique Canada, Rapport d'inventaire national.

## 1. Quelles mesures fédérales aideraient les Canadiens à être plus productifs?

La productivité personnelle bénéficie des nouvelles technologies numériques et de l'information. Parallèlement, l'urbanisation croissante modifie également le type de transport personnel entre le domicile et le travail. Le déplacement de l'utilisation des véhicules personnels vers le transport en commun a contribué à réduire les émissions de GES dans ce segment du transport. Certaines sociétés de transport en commun ont saisi cette occasion pour consolider des réductions plus importantes d'émissions en utilisant des bus fonctionnant au gaz naturel. L'expérience de BC Transit a permis de réaliser d'importantes économies dans ses frais d'exploitation et des réductions des émissions de GES par rapport aux technologies au diesel existantes<sup>2</sup>. Bien que BC Transit ait engagé des coûts initiaux supplémentaires pour passer aux autobus alimentés au gaz naturel, ces coûts ont été récupérés dans le premier trimestre de la vie utile des autobus, ce qui a entraîné des économies pour les usagers du transport en commun et l'assiette fiscale locale. Les sociétés de transport en commun locales peuvent réaliser des réductions d'émissions, même dans le contexte d'une croissance de l'achalandage et de la taille du parc d'autobus, en déployant des véhicules au gaz naturel. La productivité du Canada continuera de s'améliorer grâce à un meilleur transport en commun alimenté au gaz naturel.

### **Recommandation :**

Inclure les améliorations apportées aux installations et aux infrastructures de ravitaillement en gaz naturel des parcs de véhicules municipaux et des ports comme des coûts admissibles pour le financement fédéral des infrastructures par les ententes fédérales-provinciales.

### **Améliorer l'efficacité des véhicules municipaux**

Compte tenu du nombre grandissant de véhicules de ramassage des ordures municipaux et contractuels qui fonctionnent déjà au gaz naturel, l'adoption étendue dans ce segment permettra d'accroître les investissements existants. Les responsables des parcs de véhicules municipaux et utilitaires devraient explorer la possibilité d'une utilisation accrue du gaz naturel dans leurs camions légers et leurs véhicules utilitaires et encourager les entrepreneurs responsables de l'entretien à faire de même en profitant des possibilités d'approvisionnement et des autres possibilités de contrats. Ces décisions ne relèvent pas du gouvernement fédéral, mais elles sont souvent cofinancées en vertu d'ententes fédérales-provinciales sur l'infrastructure. Le leadership fédéral ainsi qu'une approche politique cohérente à l'égard des technologies de réduction des émissions pourraient contribuer grandement à encourager les municipalités et les entrepreneurs à utiliser des technologies propres, telles que le gaz naturel.

### **Recommandation :**

Reconnaître dans les déclarations politiques et les discours que le gaz naturel offre une solution de rechange propre et abordable en matière de transport pour le transport en commun municipal, les autobus scolaires, les parcs de véhicules routiers moyens et lourds, ainsi que les véhicules maritimes, non routiers et ferroviaires.

---

<sup>2</sup> BC Transit, Présentation au Sommet sur la technologie de la C.-B., mars 2017. Les réductions de GES de l'ordre de 6 à 8 % ont été réalisées. Le parc de véhicules de Nanaimo a réalisé des économies mensuelles de 20 000 \$ et le parc de véhicules de Kamloops a réalisé, pour sa part, des économies mensuelles de 25 000 \$.

## **Encourager le gaz naturel renouvelable**

L'expérience avec les véhicules de transport en commun alimentés au gaz naturel et avec le gaz naturel renouvelable (GNR) en Californie montre une voie viable pour réaliser des réductions supplémentaires d'émissions et, dans certains cas, des émissions nulles. Le Bureau californien des ressources en air (California Air Resources Board), un des organismes de protection de l'environnement parmi les plus rigoureux au monde, a déclaré le moteur au gaz naturel Cummins-Westport aux émissions quasi nulles alimenté au GNR comme étant équivalent à un moteur électrique alimenté par batterie d'un autobus. Il est important de noter que le panier d'énergie de la Californie est semblable à celui du Canada avec une intensité d'émissions de GES du secteur de l'électricité de 160 G par kWh. Le GNR est une forme organique de gaz naturel qui peut être produit à partir de divers déchets, provenant notamment des déchets municipaux solides et du traitement des eaux usées. À l'heure actuelle, une grande partie de ces déchets n'est pas utilisée de manière productive. Utiliser ce qui constitue des flux de déchets inévitables pour alimenter des véhicules est peut-être l'ultime exemple d'une amélioration de la productivité pour les Canadiens. Bien que les possibilités pour les villes soient manifestes, d'autres sources de déchets rurales provenant de l'agriculture et de la sylviculture pourraient également être utilisées pour générer du GNR.

L'industrie de la distribution du gaz naturel, par l'entremise de l'Association canadienne du gaz, a formulé des recommandations qui contribueront à encourager l'approvisionnement de GNR au Canada. Cela englobe des mesures qui seraient conformes aux initiatives provinciales, qui soutiennent directement le déploiement et la technologie, et qui soutiennent également indirectement le déploiement par des mesures fiscales.

## **2. Quelles mesures fédérales aideraient les entreprises canadiennes à être plus productives?**

Comme on l'a déjà fait remarquer, le transport a une incidence directe sur la productivité et la compétitivité. La livraison de marchandises et des passagers et même la collecte et l'utilisation des déchets peuvent être améliorés grâce à l'utilisation du gaz naturel plus propre et plus abordable. Certains segments de l'industrie bénéficient déjà de ces avantages. Des propositions stratégiques globales, comme la norme de propreté des carburants et la tarification des émissions de dioxyde de carbone à l'échelle nationale, peuvent jouer un rôle important et positif en récompensant les premiers adoptants et en encourageant une plus large utilisation des véhicules alimentés au gaz naturel. Cela ne sera toutefois possible que si ces initiatives stratégiques sont adéquatement élaborées et cultivées. Pour aider à cet égard, le Comité permanent des finances de la Chambre des communes devrait chercher à définir les principes clés de la productivité et de la compétitivité qui seront des composants indispensables de l'ensemble des politiques fédérales de réduction d'émissions.

L'industrie du transport routier a besoin d'aide en ce qui a trait aux adeptes précoces, notamment pour les fournisseurs de services des parcs et des installations œuvrant dans cette industrie. Étant confrontée à une diversité de politiques et de programmes fédéraux et provinciaux de réduction des émissions, cette industrie a besoin d'un signal clair et d'un soutien financier qui présente le gaz naturel comme un élément clé de son avenir. Les fonds prévus pour l'infrastructure annoncés dans les deux derniers budgets fédéraux constituent un bon départ, mais l'industrie a besoin que les risques d'aujourd'hui soient atténués. Les instruments stratégiques de la Norme sur les carburants propres proposée pourraient éventuellement apaiser cette tension, et les recettes provenant de la tarification du dioxyde de carbone doivent être réinvesties dans les activités de réduction des émissions, mais il y a du travail à faire maintenant. En l'absence d'autres technologies à faibles

## Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel

émissions viables disponibles, cette industrie a besoin d'un soutien précoce pour écarter les risques associés à la conversion au gaz naturel inclus dans le budget de 2018, sans cela, l'avenir de la compétitivité est en péril, et nos émissions de gaz à effet de serre continueront d'augmenter.

Le secteur du transport maritime du Canada est bon premier dans le déploiement de véhicules au gaz naturel. Trois exploitants de traversiers et une entreprise d'expédition utilisent actuellement le gaz naturel comme carburant. Dans ce segment de 1,6 milliard de dollars de l'industrie du transport, on compte environ 200 navires immatriculés au Canada. L'appui supplémentaire et le leadership exercés par le biais des programmes d'infrastructure annoncés dans le budget de 2017 contribueront dans une large mesure à consolider des gains dans ce secteur. Une récente étude conjointe de l'industrie révèle que les économies d'énergie pourraient se situer entre 25 et 50 % avec une conversion au gaz naturel dans le secteur maritime du Canada. Toujours dans ce secteur, les gouvernements fédéral et provinciaux devraient envisager la possibilité d'utiliser gaz naturel comme carburant pour les traversiers, les navires de la Garde côtière et les autres navires du gouvernement.

Les véhicules ferroviaires et les autres véhicules lourds hors route peuvent aussi tirer parti de l'utilisation du gaz naturel comme carburant. General Electric a développé une locomotive alimentée au gaz naturel et utilisée par une compagnie ferroviaire en Floride. L'industrie ferroviaire canadienne devrait être encouragée à redoubler son utilisation des locomotives au gaz naturel. De même, les principales sociétés minières au Canada utilisent le gaz naturel pour les transports longues distances de véhicules lourds. Cette démarche également devrait être encouragée, alors qu'il convient de développer de nouvelles et meilleures technologies de motorisation au Canada. D'importantes économies dans les coûts d'exploitation ainsi que les réductions des émissions contribueront à améliorer la productivité. Les possibilités de développement ferroviaires et hors route connexes s'offrent là où le transport du gaz naturel, comme possibilité technologique, peut favoriser la création de possibilités et d'emplois et dans ce secteur économique important.

### **Recommandations :**

Aider à réduire les coûts initiaux de mise en service des véhicules au gaz naturel (VGN), comparativement à l'équivalent de carburant traditionnel en offrant des incitatifs qui couvrent une portion du coût supplémentaire des moteurs et des systèmes d'alimentation en carburant fonctionnant au gaz naturel, des autobus, des camions, des navires ou des locomotives pour encourager le déploiement.

Soutenir l'élaboration et la mise à jour d'un outil d'évaluation du cycle de vie des émissions canadien, comme le modèle GHGenius, pour s'assurer qu'un outil précis et prévisible reste en place pour soutenir les objectifs des politiques gouvernementales.

Agir en partenariat avec le secteur privé pour s'assurer que les technologies de la prochaine génération de véhicules au gaz naturel, comme les technologies de grande puissance, sont développées et déployées au Canada.