



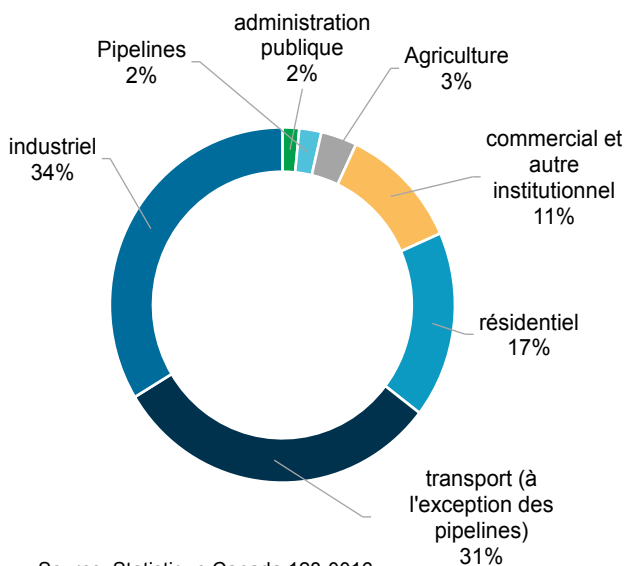
Le gaz naturel - un carburant propre et abordable pour le transport

6^{ÈME} ÉDITION 2016

INTRODUCTION : LE SECTEUR DU TRANSPORT D'AUJOURD'HUI ET LES POSSIBILITÉS DU GAZ NATUREL

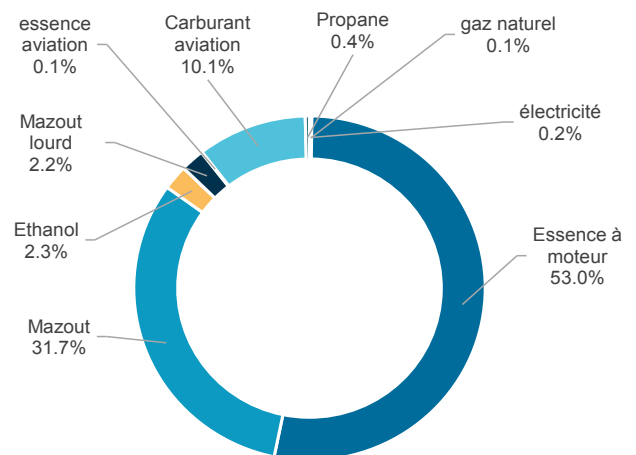
Plus de 30 % de l'énergie utilisée au Canada chaque année sert à alimenter les différents modes de transport, du transport ferroviaire en passant par le transport aérien et maritime (voir la figure 1). Comme le montre la figure 2, les carburants les plus utilisés pour le transport sont l'essence et le diesel, les deux ensemble comptant pour près de 85 % du marché. Le gaz naturel représente 0,1 % du carburant total utilisé dans le transport aujourd'hui, concentré en grande partie dans des initiatives en lien avec le transport par camion lourd ou pour des parcs de petits camions. Alors que l'on prévoit une hausse des prix du carburant pour le transport classique, et que les émissions représentent une préoccupation des gouvernements qui cherchent à les réduire, une plus grande attention est portée sur le gaz naturel comme carburant de remplacement. Les services publics membres de l'Association canadienne du gaz (ACG) visent à accroître leur part de marché pour cette option de carburant de transport à faible émission et à prix abordable. Dans ce document d'information, l'ACG explique l'occasion que représente le gaz naturel comme carburant pour le transport elle offre quelques suggestions précises de mesure que le gouvernement pourrait prendre pour en profiter, tout en expliquant le rôle des services publics pour l'appuyer.

Figure 1 utilisation finale de l'énergie pas secteur (térajoules) - 2014



Source: Statistique Canada 128-0016

Figure 2 Utilisation du carburant pour le transport selon le type d'énergie

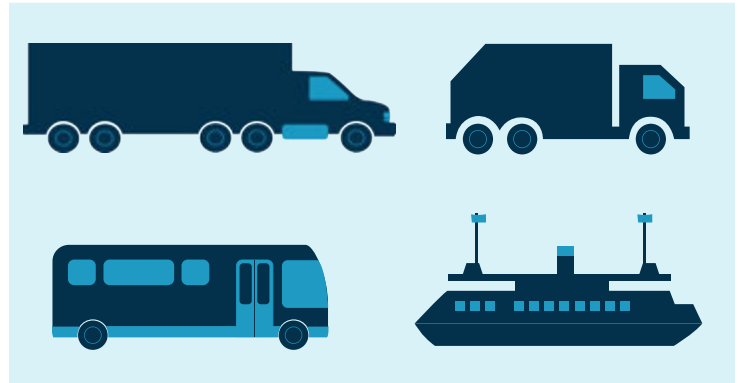


Source: Base de données RNCan usage final



UTILISATION DU GAZ NATUREL COMME CARBURANT POUR LE TRANSPORT

Lorsque le gaz naturel est utilisé comme carburant pour le transport, il est soit comprimé (gaz naturel comprimé ou GNC), soit liquéfié (gaz naturel liquéfié ou GNL). Ces deux formes permettent d'augmenter sa densité énergétique et d'avoir une capacité de stockage embarquée suffisante pour que les différents moyens de transport aient une portée d'exploitation acceptable. Les tableaux ci-dessous illustrent les modes de transport qui conviennent le mieux à l'utilisation du GNC et du GNL. Le site Web de l'Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel (ACVGN) offre des renseignements importants aux propriétaires et gestionnaires de parc sur le GNC et le GNL, visitez www.cngva.org ou www.gowithnaturalgas.ca



GAZ NATUREL COMPRIMÉ

Processus d'approvisionnement en GNC



Système de distribution de gaz naturel Compresseur de GNC Station de ravitaillement de GNC Parc de véhicules au GNC

Source: FortisBC

Le GNC est un gaz naturel qui est :

- Comprimé à haute pression afin de réduire jusqu'à 300 fois son volume comparativement au gaz naturel à la pression normale.
- Il est idéal pour les voitures, les camionnettes, les fourgonnettes, les navettes, les tracteurs de remorques sur courtes distances, les camions à benne, les camions de poids lourds et moyens et les camions à ordures.

GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ

Processus d'avitaillement au GNL



Installation de stockage de GNL Camion de livraison de GNL Station de ravitaillement de GNL Camion-remorque au GNL

Source: FortisBC

Le GNL est un gaz naturel qui est :

- Refroidi à l'état liquide de -162°C pour réduire le volume par 620 fois comparativement au gaz naturel à la pression normale.
- Il est idéal pour les traversiers, les navires, les grands routiers, les applications minières et industrielles.

AVANTAGES DU GAZ NATUREL POUR LE TRANSPORT

1) Carburant pour le transport plus abordable

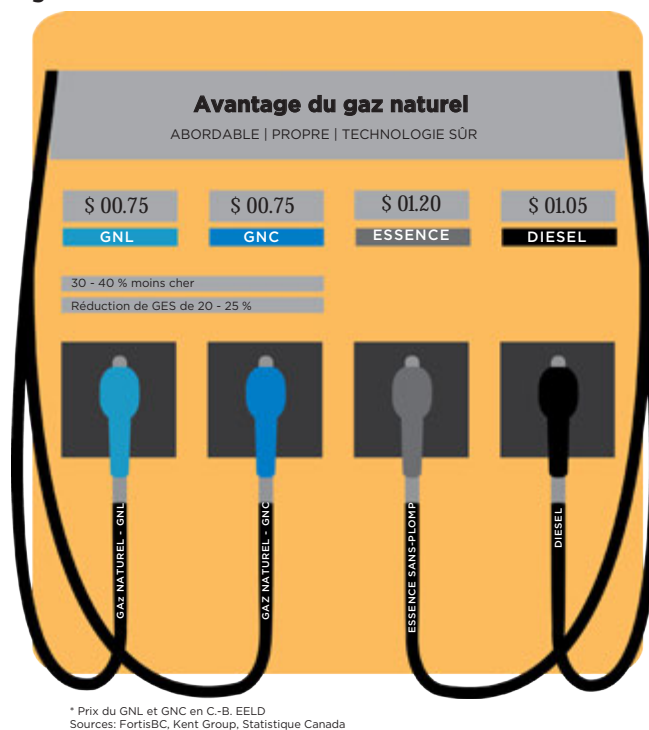
Le gaz naturel pour une utilisation dans les véhicules est habituellement 10 à 25 % moins cher que le diesel et l'essence. Bien que cela soit dû en partie par les exemptions de taxes fédérales et provinciales accordées au gaz naturel, la principale économie est le résultat du coût moins élevé des services publics du gaz naturel comparativement aux autres carburants. L'abordabilité du gaz naturel a toujours représenté un avantage pour ce carburant dans des usages classiques comme le chauffage. L'image de l'approvisionnement en constante amélioration a rendu cet avantage sur le prix encore meilleur, une raison pour laquelle il est devenu une option de carburant pour le transport de plus en plus étudiée.

La figure 3 montre les prix du GNL et du GNC en Colombie-Britannique, un marché qui semble plus concurrentiel que les autres en ce qui a trait à la possibilité d'utiliser le gaz naturel comme carburant pour le transport. Les prix affichés sont ceux de FortisBC. Comme il est illustré, le « prix à la pompe » du gaz naturel, comparativement aux autres options de carburant exprimées en équivalence énergétique en litres de diesel (EELD), est d'environ 20 à 55 cents moins chers par litre. Lorsque l'on examine l'avantage du prix du gaz naturel par rapport au diesel pour le transport, les utilisateurs finaux doivent comparer le gaz naturel au diesel en EELD, car ce dernier représente la quantité de gaz naturel requise pour avoir le même contenu énergétique qu'un litre de diesel. En utilisant la méthode de l'EELD, cela permet de comparer « des pommes avec des pommes » en ce qui concerne le prix du gaz naturel par rapport au diesel. Le prix à la pompe comprend : le prix des services publics du gaz (similaire aux coûts des services publics que l'on voit sur une facture de gaz naturel); les coûts de conversion pour comprimer (GNC) ou liquéfier (GNL) le gaz naturel et les coûts d'infrastructure de station de ravitaillement.

2) Une option de carburant pour le transport plus propre

L'utilisation du gaz naturel comme carburant de transport offre plusieurs avantages au niveau de l'environnement. Le gaz naturel est propre. Une fois traité pour respecter les normes relatives aux pipelines, le gaz naturel produit des émissions minimales de particules, le mercure, de SOx et de NOx. De plus, le gaz naturel ne pose pas de risque

Figure 3



Note: Les prix de l'essence et du diesel sont approximatif et peuvent varier dépendamment des régions.

pour le sol ou les eaux souterraines en cas de fuite. Sous forme de gaz, il est plus léger que l'air (comme gaz classique ou CNG, il se dissipe rapidement) et comme liquide, lorsque relâché dans l'atmosphère, il s'évapore pratiquement immédiatement, ne laissant aucun contaminant.

Les véhicules alimentés au gaz naturel peuvent également utiliser du gaz naturel renouvelable (GNR). Il s'agit d'un gaz naturel récupéré dans les sites d'enfouissement, dans les usines de traitement des eaux usées, à partir des déchets de l'agriculture, de résidus forestiers et d'autre biomasse. Comme toutes les autres sources d'approvisionnement en gaz naturel, une fois traité, le GNR peut être converti en GNC ou GNL. Le GNR peut être mélangé à d'autres approvisionnements de gaz naturel (comme l'éthanol est mélangé à l'essence) ou utilisé comme approvisionnement principal. Un véhicule alimenté au GNR est 100 % renouvelable et offre un autre avantage au point de vue de l'environnement, car il utilise ce qui serait autrement une ressource perdue.



AVANTAGE DU GAZ NATUREL POUR LE TRANSPORT

3) Un carburant à émission de GES plus faible

Les gouvernements fédéral et provinciaux ont des cibles pour réduire les émissions de GES, et le secteur du transport est un secteur important sur lequel mettre l'accent pour les efforts de réduction. Le gaz naturel pour le transport est très prometteur en matière de réduction de GES, jusqu'à 25 % par rapport aux carburants classiques, selon l'utilisation. Par exemple, les camions lourds, les moteurs ferroviaires, les véhicules hors route (pour les sites miniers et les autres applications éloignées) et les véhicules marins sont des véhicules qui pourraient utiliser le gaz naturel pour réduire les coûts en carburant et, par conséquent, réduire les émissions.

Un rapport publié en août 2016 par ICF International intitulé *The Canadian Natural Gas Opportunity: GHG Reduction Potential to 2030* porte sur l'examen des avantages pour la réduction des émissions de GES associés à l'élargissement de l'utilisation du gaz naturel au Canada. L'étude a évalué le potentiel de réduction dans les secteurs suivants :

- collecte et distribution du gaz naturel renouvelable (GNR);
- utilisation du GNC/GNL comme carburant de remplacement pour les carburants raffinés dans le secteur des transports;
- utilisation du GNL comme gaz de remplacement pour le propane, le mazout et les carburants raffinés utilisés

L'utilisation du GNC/GNL comme carburant de remplacement pour les carburants raffinés (principalement le diesel) dans le secteur du transport pourrait se traduire par des réductions d'émissions de GES de 5,6 tonnes métriques d'éq. CO₂ par année au pays d'ici 2030.

The Canadian Natural Gas Opportunity: GHG Reduction Potential to 2030, ICF International

dans les collectivités et les sites industriels n'ayant pas accès à l'infrastructure de gaz naturel;

- le potentiel de réduire la consommation de gaz naturel grâce à des mesures d'efficacité énergétique approfondies dans les maisons, les immeubles et l'industrie;
- la production d'électricité alimentée au gaz naturel pour remplacer les centrales au charbon et permettre la production d'électricité intermittente à partir de sources renouvelables.

Dans le rapport, on estime qu'il est possible d'atteindre un total de réduction de 47,8 tonnes métriques d'éq. CO₂ par année d'ici 2030 au pays en élargissant l'utilisation de gaz naturel dans ces secteurs. De ce total, l'utilisation du GNC/GNL comme carburant de remplacement des carburants raffinés (principalement le diesel) dans le secteur du transport pourrait se traduire par des réductions d'émissions de GES de 5,6 tonnes métriques d'éq. CO₂ par année d'ici 2030. Il est fait mention dans ce rapport que ce potentiel de conversion dépend des avancées technologiques dans les moteurs alimentés au gaz naturel (particulièrement la capacité du moteur requise dans les montagnes), des investissements dans l'infrastructure continentale et la certitude de la politique à long terme.

APPROVISIONNEMENT DE GAZ NATUREL POUR LE TRANSPORT ET INFRASTRUCTURE DE RAVITAILLEMENT AU CANADA AUJOURD'HUI

Le Canada possède une bonne infrastructure de transport et de distribution du gaz naturel. Dans les dernières années, des investissements modestes ont été faits dans une nouvelle infrastructure d'approvisionnement en GNL et GNC et dans des stations de ravitaillement pour stimuler certains utilisateurs de carburants classiques à passer au gaz naturel. La carte à la page suivante montre une image de l'infrastructure existante et planifiée, notamment :

- Secteurs de distribution de pipelines de gaz naturel existants : l'infrastructure de pipelines souterrains et d'installations de stockage détenues par des services publics à la grandeur du Canada représente un cadre solide sur lequel bâtir le système de ravitaillement en gaz naturel pour le transport.
- Usines de production de GNL : six usines de liquéfaction de GNL existent au Canada : deux au Québec (Montréal et une usine de conversion de gaz de site d'enfouissement en GNL à Rivière-du-Loup), une en Ontario (Hagar), une en Alberta (Elmworth) et deux en Colombie-Britannique (île de Vancouver et le grand Vancouver). Les agrandissements d'usine de GNL ou les nouvelles installations sont étudiées dans un grand nombre de provinces, notamment au Québec, en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique.
- Stations de ravitaillement en GNL : il y a actuellement 14 stations de ravitaillement en GNL au Canada, du Québec à la Colombie-Britannique. De plus, il y a un grand nombre de stations de GNC à la grandeur du Canada.



APPROVISIONNEMENT DE GAZ NATUREL POUR LE TRANSPORT ET INFRASTRUCTURE DE RAVITAILLEMENT AU CANADA AUJOURD'HUI

- Les collectivités du Nord utilisent le GNC et le GNL : certaines collectivités et une mine dans les régions nordiques ou éloignées du Canada utilisent déjà le GNL ou prévoient passer au GNL pour la production d'électricité ou le chauffage commercial ou résidentiel.

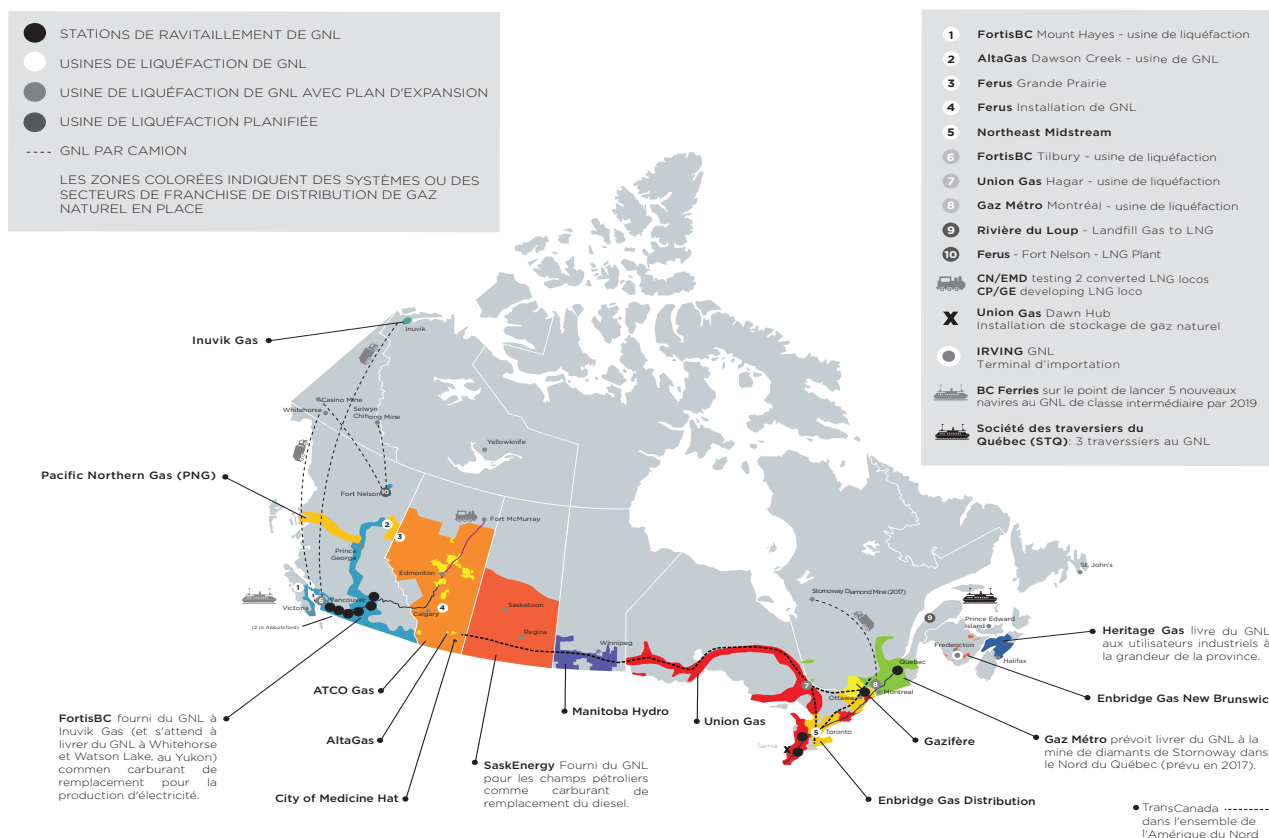
À ce jour, la construction de l'infrastructure de GNL et GNC a suivi deux corridors : un vers l'est et un vers l'ouest. Le corridor Est s'étend de Rivière-du-Loup (nord-est de la ville de Québec) jusqu'à Windsor, alors que le corridor Ouest s'étend d'Edmonton à Calgary et se dirige vers l'ouest jusqu'à Vancouver. D'autres corridors sont attendus à mesure que davantage de camions et d'autres modes de transport, notamment le transport ferroviaire et maritime, adoptent le gaz naturel.

En plus du transport, d'autres marchés favoriseront le développement de stations de ravitaillement et de l'infrastructure de GNL et GNC. Notamment, ces utilisateurs

dans d'autres marchés comprennent les collectivités éloignées et du Nord et les grandes industries (comme les mines) qui ne sont pas actuellement reliées au système de pipeline de gaz naturel en raison de la distance qui les sépare du système existant. Le GNL, et dans certains cas le GNC, peut être livré par camion dans des collectivités et à des industries se fiant actuellement à l'infrastructure de diesel vieillissante et à d'autres applications où le GNL offre des économies de coûts et une réduction des émissions.

Des projets sont en cours dans trois villes du Nord : Inuvik (T.-N.O.), Watson Lake (YK) et Whitehorse (YK). Ces villes passent au GNL ou prévoient l'utiliser pour compenser ou remplacer le diesel en partie ou en totalité pour leurs besoins énergétiques. En plus des collectivités, de grandes exploitations minières examinent la possibilité d'utiliser le GNL. Par exemple, la mine de diamants de Stornoway au Québec économisera entre 8 et 10 millions de dollars par année en choisissant le GNL à la place du diesel.

Les possibilités du gaz naturel: infrastructures clés





DÉFIS TOUCHANT LE DÉVELOPPEMENT DU CARBURANT AU GAZ NATUREL POUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT

1. Coûts associés aux véhicules

Les coûts d'entretien, l'efficacité et le rendement des véhicules au gaz naturel (VGN) sont similaires à ceux des véhicules diesel. Le fait que les VGN sortant des usines de constructeur ont un coût initial plus élevé que les véhicules diesel représente l'obstacle le plus important pour les exploitants de parc qui souhaitent passer au gaz naturel. Dans le cas des semi-remorques et des camions à ordures, le coût additionnel du véhicule approche les 50 %, ou près de 75 000 \$. Par contre, le coût de départ plus élevé est récupéré grâce aux économies en carburant au cours des trois ou quatre premières années. Si des incitatifs financiers ou de taxes sont offerts, le temps de récupération est encore plus court.

2. Accès à l'approvisionnement en GNC/GNL

Comme il est mentionné ci-dessus, le Canada comprend de grands systèmes de distribution et de transmission de gaz naturel, et un niveau modeste d'infrastructure d'approvisionnement de GNC et de GNL a été construit et annoncé. Par contre, pour que le gaz naturel soit plus largement offert comme carburant de choix pour le transport et pour capitaliser entièrement sur l'occasion de livrer du gaz naturel plus abordable dans les collectivités éloignées et du Nord, une plus grande infrastructure d'approvisionnement en GNC et GNL doit être construite dans des emplacements stratégiques à la grandeur du Canada. Des mesures sous forme de programme, de politique et de taxe, ont été mises en place à l'échelle nationale aux États-Unis ainsi que dans ses états, ces mesures se sont traduites par une augmentation

plus importante de la construction d'infrastructure de GNC et GNL que ce qui s'est passé au Canada, créant un désavantage concurrentiel du côté canadien de la frontière.

3. État des taxes fédérales et provinciales pour le GNC/GNL

Comme il est mentionné précédemment, le gaz naturel pour utiliser dans les véhicules est habituellement 10 à 25 % moins cher que les carburants liquides. Une partie des économies provient d'un coût de services publics plus bas comparativement au pétrole brut, même au prix actuel du pétrole. Une autre partie des économies est attribuable au fait que le gaz naturel est exempté des taxes fédérales et provinciales sur les carburants. Ces exemptions de taxes représentent habituellement la moitié des économies sur une base d'équivalence au coût du litre de diesel, mais l'incertitude sur la continuité de ces exemptions est une préoccupation pour les exploitants de parcs qui étudient la possibilité de passer au gaz naturel.

ÉTAT ACTUEL DU SOUTIEN GOUVERNEMENTAL

Le potentiel pour pouvoir utiliser le gaz naturel avec des véhicules utilitaires est évident. Les gouvernements qui voient l'utilisation du gaz naturel comme un élément clé pour atteindre leurs objectifs ont commencé à élargir la portée des mécanismes de soutien pour encourager l'engagement. Ceci est important, surtout si les gouvernements vont offrir leurs appuis vers d'autres technologies. Les participants impliqués dans ce marché doivent savoir que le gaz naturel est perçu favorablement comparativement aux autres options.

<p>Federal Government</p> <ul style="list-style-type: none"> Un montant de 62,5 millions sur deux ans, commençant en 2016-2017, est affecté dans le budget 2016 à Ressources naturelles Canada pour appuyer le déploiement d'infrastructure de carburant pour le transport alternatif, notamment des stations d'approvisionnement en gaz naturel. 	<p>Quebec</p> <ul style="list-style-type: none"> Depuis novembre 2013, le gouvernement du Québec a fourni des subventions de 30 % du coût additionnel pour l'achat de véhicules au GNL ou GNC.
<p>British Columbia</p> <ul style="list-style-type: none"> En 2012, le gouvernement de la Colombie-Britannique a introduit une réglementation qui permet aux sociétés de service public d'offrir des programmes de transport au gaz naturel jusqu'au 31 mars 2017 qui comprend des mesures incitatives pour les parcs qui pourraient utiliser le gaz naturel pour construire et exploiter des stations de ravitaillement en gaz naturel. La C.-B. a également mis en place un programme de véhicule à énergie propre (Clean Energy Vehicle Program) de 14,3 millions de dollars depuis 2011 pour offrir des subventions directes maximales de 2 500 \$ aux acheteurs de véhicules au GNC. En juin 2016, la C.-B. et le gouvernement fédéral ont conclu un accord dans le cadre du Fonds pour les infrastructures du transport en commun afin de fournir 160 millions de dollars de financement combiné pour les projets de transport de la province, notamment pour appuyer les autobus alimentés au GNL. 	<p>Ontario</p> <ul style="list-style-type: none"> Le Plan d'action sur les changements climatiques introduit un Programme de promotion des véhicules utilitaires écologiques qui devrait être lancé en 2017. Le programme comprend 170 millions de dollars en incitatifs pour l'adoption de véhicules commerciaux au gaz naturel et électriques. Un montant de 75 à 100 millions de dollars est prévu pour un réseau de ravitaillement en gaz naturel à l'échelle de la province. Le gouvernement de l'Ontario a également fourni 100 millions de dollars pour un système de plafonnement d'échange pour le développement du gaz naturel renouvelable.



MARCHÉ POUR LE GAZ NATUREL COMME UN CARBURANT POUR LE TRANSPORT

Un sommaire est présenté ci-dessous des parcs actuels utilisant le gaz naturel (GNC ou GNL) comme carburant pour le transport.

Sur la route

Les véhicules consommant beaucoup et parcourant de longues distances, notamment les camions gros porteurs et les véhicules faisant des voyages locaux avec des itinéraires quotidiens planifiés, offrent les occasions les plus économiques à court terme.

Toutefois, le Canada doit relever un défi unique. Ici, une limite de poids plus élevée est autorisée pour les camions comparativement aux États-Unis, et les camions canadiens ont tendance à voyager sur de plus longues distances et sur un terrain avec plus de dénivelés, particulièrement dans l'ouest du Canada. Par conséquent, les camions au Canada ont besoin d'un moteur plus puissant pour tirer des poids plus élevés et voyager dans des terrains plus accidentés. Les sociétés, comme Cummins Westport et Volvo, ont commencé à développer une solution de moteur plus puissant alimenté au gaz naturel il y a plusieurs années déjà. Les deux projets ont été arrêtés à la suite d'évaluations réalisées par les sociétés indiquant que le marché n'était pas assez important pour les justifier, particulièrement sans signal du gouvernement que le développement était souhaité. Si les gouvernements souhaitent réduire les GES dans ce secteur, le segment des véhicules de transport avec la proportion la plus élevée de GES et d'émissions polluantes sur les routes, alors il faudra trouver un moyen d'encourager le développement de moteur au gaz naturel plus puissant.

Carburant actuel : Diesel ou hybride diesel/biodiesel

Solution : GNC ou GNL

Période de récupération : 2 à 5 ans

Économies de GES : 20 à 25 %

Au Canada, les activités combinées de nombreuses sociétés (notamment Waste Management, Emterra Group et d'autres) ont mis sur les routes environ 500 camions lourds et 1 000 camions à ordures utilisant le gaz naturel. De plus, différentes municipalités au Canada utilisent le GNL pour le parc de transport en commun. Plusieurs municipalités en Colombie-Britannique, notamment Kamloops, Nanaimo, Surrey, Squamish et Whistler utilisent des autobus de transport en commun alimentés au GNL. À Hamilton, ON, Union Gas et la municipalité ont conclu un partenariat pour développer une station de GNC afin d'alimenter le parc d'autobus de transport en commun de la ville. Hamilton a été une des premières municipalités de l'Ontario à utiliser des autobus au GNL, y compris 24 autobus de 12,1 m (40 pi) et 18 autobus articulés de 18,3 m (60 pi). La ville d'Hamilton vise remplacer environ 18 autobus par année par d'autres, alimentés au GNC jusqu'en 2020.





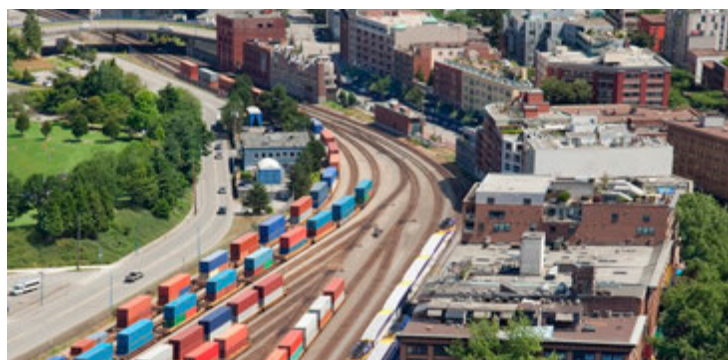
MARCHÉ POUR LE GAZ NATUREL COMME UN CARBURANT POUR LE TRANSPORT

Pour le transport ferroviaire

Le principal facteur pour motiver les parcs ferroviaires à carburant de passer au GNL demeure les économies de coûts alors que les dépenses d'exploitation augmentent.

Carburant actuel :	Diesel
Solution :	GNL ou GNC
Période de récupération :	5 à 10 ans
Économies de GES :	30 %

Les constructeurs, comme General Electric et Caterpillar, ont introduit des locomotives au GNL ou GNC. Westport a créé une technologie canadienne nommée injection directe à haute pression (HPDI) qui fournit un petit jet de diesel sur les pilotes pour commencer la combustion du gaz naturel afin de pouvoir l'injecter directement. Plusieurs chemins de fer, y compris le CN au Canada, ont mis à l'essai la technologie ou étudient la possibilité de mettre en place des projets pilotes dans l'avenir.



Pour les véhicules hors route

Les véhicules hors route, comme les camions de mine, fonctionnent actuellement au diesel et le profil de consommation de carburant élevé de ces véhicules fait qu'ils conviennent très bien au GNL.

Carburant actuel :	Diesel
Solution :	GNL
Période de récupération :	5 à 10 ans
Économies de GES :	20 %

Westport développe des technologies pour les moteurs de véhicules hors route, notamment pour les gros camions miniers, avec une substitution de 95 % du diesel par du gaz naturel. Pour le premier de ce genre, Teck Resources Ltd., une société minière canadienne, a commencé un projet pilote pour utiliser le GNL (fourni et transporté par FortisBC pour alimenter six de ses grands routiers de sa mine de charbon pour la fabrication d'acier de Fording River dans le sud-ouest de la Colombie-Britannique). Dans le cadre de ce projet pilote, il y a un potentiel d'élimination de près de 35 000 tonnes d'émissions de CO₂ annuellement sur le site de la mine et de réduire les coûts de carburant par plus de 20 millions de dollars par année en adoptant ce carburant hybride.



MARCHÉ POUR LE GAZ NATUREL COMME UN CARBURANT POUR LE TRANSPORT

Pour le transport maritime

L'utilisation du GNL peut représenter des économies pour les exploitants et une manière de se conformer aux réglementations internationales et futures régissant les émissions des navires. Selon le rapport de 2014 intitulé [LNG: A Marine Fuel for Canada's West Coast](#), préparé par une variété de groupes du secteur privé et public, le GNL dans les navires peut réduire les émissions de SOx de 90 % et de NOx de 35 % (pour les moteurs diesel) jusqu'à 85 % (pour les moteurs quatre temps). L'utilisation du GNL comme carburant marin peut également permettre de réduire les particules de 85 %, le CO₂ de 20 % et les GES de 19 % en éq. CO₂.

Carburant actuel :	Diesel
Solution :	GNL
Période de récupération :	5 à 10 ans
Économies de GES :	36 %

BC Ferries met à niveau ses cinq navires de classe Spirit afin qu'ils fonctionnent au GNL, le projet devant commencer en 2017 et se terminer en 2019. Grâce à ces mises à niveau, la société s'attend à réduire ses émissions de CO₂ de 12 000 tonnes annuellement. Elle a également commencé la construction de trois nouveaux navires de classe Salish pouvant fonctionner au GNL. Solutions Transport de Gaz Métro fournira le GNL pour les nouveaux traversiers commandés par la Société des Traversiers du Québec. L'utilisation du GNL est également examinée pour la modification et la construction de nouvelles applications pour les gros transatlantiques.



RECOMMANDATIONS POUR LE GOUVERNEMENT

Une plus grande utilisation du gaz naturel comme carburant pour le transport est possible avec le soutien du gouvernement, notamment :

- Mesures financières ou de taxes pour diminuer les risques associés aux coûts accrus de véhicules au gaz naturel, comme une contribution financière, afin de couvrir la moitié des coûts pour l'achat de camion.
- Soutien financier pour une infrastructure d'énergie propre, notamment le développement de stations de ravitaillement en gaz naturel à la grandeur du Canada.
- Encouragement pour des investissements privés dans l'infrastructure de ravitaillement grâce à des mesures réglementaires.

- Soutien financier ou à l'aide de taxe pour les nouvelles sources d'approvisionnement en GNC et GNL, comme des augmentations des déductions pour amortissement pour les usines de GNL ou GNC de l'ordre de 8 à 30 %.
- Assurance autour du maintien de l'exemption de taxe sur les carburants actuelle pour le GNL et le GNC.
- Soutien pour le GNR comme carburant pour le transport.

Ces mesures permettraient aux exploitants de parcs, des camions à ordures aux navires, d'avoir une sécurité financière accrue pour appuyer la transition au gaz naturel. Ceci indiquerait également aux fournisseurs de GNL et GNC qu'il existe un marché importants pour leurs produits.



RÔLE DE L'INDUSTRIE DE DISTRIBUTION DU GAZ NATUREL AU CANADA

À la grandeur du Canada, les services publics de gaz naturel investissent dans l'infrastructure et dans des programmes pour appuyer une plus grande utilisation du gaz naturel comme carburant pour le transport. À partir du programme de mesures incitatives de 105 millions de dollars de la Colombie-Britannique géré par FortisBC à l'adoption précoce des grands routiers utilisant le GNL au Québec, alimentés par Solutions Transports de Gaz Métro, les services publics sont sur les premières lignes de cette occasion importante.

Le dossier est solide pour la participation des services publics de gaz naturel afin d'utiliser ce gaz pour le transport, particulièrement en raison de la longue histoire avec leurs clients, notamment les propriétaires de maison, les propriétaires d'entreprise commerciale, les installations industrielles et les centrales électriques. L'extension d'un service de livraison de gaz naturel fiable, sécuritaire, propre et abordable aux nouveaux clients du transport est une prochaine étape naturelle pour les services publics visant à combler les besoins des clients.

En plus de la relation existante avec les clients, les services publics sont exploités dans un environnement réglementé où les coûts et les investissements dans les nouvelles entreprises sont examinés étroitement par des entités réglementaires indépendantes. À de nombreuses occasions, les investissements des services publics dans l'infrastructure de transport sont basés sur les « tarifs » ou financés par leurs clients. Par conséquent, ces coûts doivent passer par l'approbation réglementaire qui assure une valeur juste pour tous les consommateurs branchés au système de pipeline du service public de gaz. En plus des modèles fondés sur les tarifs, d'autres services publics choisissent de poursuivre leurs lignes d'activité de niche dans le transport à l'extérieur du

modèle réglementaire, ce qui indique une flexibilité financière des opérations de ces services publics.

Des investissements faits par un service public le sont à long terme de nature, avec des périodes de récupération de 30 à 40 ans. Cette méthode de « patiente » en ce qui a trait au capital aide les marchés émergents en développement, car l'investissement et le capital privé peuvent être sécurisés et mobilisés. Cela fait en sorte que les services publics sont des partenaires parfaits pour fournir l'investissement nécessaire afin d'appuyer les marchés émergents, comme le transport, qui nécessitent une infrastructure d'envergure.

Les services publics de gaz naturel du Canada appuient déjà le GNR grâce à leur cible déjà établie de 5 % de GNR mélangé au gaz naturel d'ici 2025, et de 10 % d'ici 2030. Grâce à l'utilisation extensive de l'équipement et de l'infrastructure, ces entreprises ont renforcé la capacité du Canada avec le RNG sans avoir à faire de nouveaux investissements importants. Ce leadership, ainsi que des partenariats clés avec les gouvernements provinciaux et municipaux, a aidé à mettre en ligne neuf projets de RNG d'ici la fin de 2016, des projets qui produiront assez de carburant renouvelable pour combler les besoins énergétiques de 51 000 foyers.

Les émissions du secteur du transport forment une grande partie de l'empreinte de GES du Canada. Pendant que les gouvernements cherchent à réduire cela d'un océan à l'autre, le gaz naturel peut représenter une solution qui aura des répercussions importantes. Le soutien du gouvernement afin de mettre en place des partenariats et une capacité dans ce domaine favorisera l'investissement dans le gaz naturel pour le marché du transport afin que le Canada puisse en tirer profit au point de vue économique et environnemental.

Pour plus d'information au sujet du gaz naturel comme carburant pour le transport et au sujet de l'industrie de distribution de gaz naturel au Canada, veuillez visiter www.cga.ca.

Association canadienne du gaz

350 rue Albert, bureau 1220
Ottawa, Ontario, K1R 1A4

613.748.0057 ext. 310
araad@cga.ca

www.cga.ca