



Canadian Fuels
ASSOCIATION
canadienne des carburants

275, rue Slater, bureau 1000
Ottawa, Ontario
Canada K1P 5H9
t. 613.232.3709
carburantscanadiens.ca

Le 11 octobre 2019

À : consultationPECC@environnement.gouv.qc.ca

Objet : Commentaires de l'Association canadienne des carburants concernant le document de consultation et les travaux d'élaboration du Plan d'électrification et de changements climatiques du Québec

L'[Association canadienne des carburants](#) (l'ACC) est heureuse d'avoir l'occasion d'étudier le document de consultation pour l'élaboration du Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC) du Québec publié par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) et de fournir des commentaires à ce sujet.

L'Association canadienne des carburants est une association nationale dont les membres¹ fournissent aux Canadiens un approvisionnement assuré de carburants fiables, adaptés au but et à prix concurrentiel essentiel à une économie canadienne solide et durable. Les membres assurent le raffinage, la distribution et la mise en marché des carburants qui alimentent 95% des camions, trains, navires, aéronefs et automobiles du Canada. Les membres qui exploitent des activités au Québec sont Valero, Suncor, L'Impériale, Shell Canada, Irving Oil et Parkland Fuels. Ces activités comprennent deux raffineries de pétrole (Valero et Suncor) et une partie substantielle de l'infrastructure de distribution et de mise en marché dans la province.

L'ACC se réjouit de l'occasion de formuler des commentaires au sujet du nouveau PECC comme nous l'avons fait pour le PACC 2020 couvrant la période 2013-2020 lors des consultations de 2012. Une fois de plus, l'ACC souligne les objectifs louables et ambitieux du prochain PECC et insistons sur notre désir de contribuer à l'atteinte des objectifs du Québec en matière de réduction des gaz à effet de serre. Nous tenons également à rappeler l'importance des produits pétroliers dans le bilan énergétique du Québec, une importance aussi élevée que l'électricité. Nous avons et aurons donc un rôle extrêmement important à jouer dans la transition énergétique en cours au Québec. À court et moyen termes, la santé économique et

¹ Membres de l'Association canadienne des carburants: Compagnie Pétrolière Impériale Ltée, Federated Cooperatives Limited, Husky Energy Inc., Irving Oil, North West Redwater Partnership, Parkland Fuel Corporation, Petro-Canada Lubricants Inc., Produits Shell Canada Limited, Produits Suncor Énergie et Énergie Valero Inc.

la qualité de vie des Québécois seront assurées par nos produits et il importe d'impliquer notre secteur dans le développement du prochain PECC. Nous faisons donc partie de la solution et l'intégration de futures pistes de solution ne pourra se faire qu'avec une collaboration importante avec notre secteur. Comme nous le soulignons pour le PACC2020, les objectifs du PECC à l'horizon 2030 ne devraient être atteints à n'importe quel coût. Nous estimons que les concepts de rentabilité, reddition de comptes et d'imputabilité doivent faire partie intégrante du prochain plan afin d'assurer une saine et responsable utilisation des fonds publics. Il faut garder à l'esprit que le PECC 2030 représentera un coût pour l'ensemble de la société québécoise incluant son secteur industriel. L'acceptabilité socio-économique sera donc critique dans l'atteinte de ses objectifs. Nous insistons donc sur l'importance d'impliquer toutes les parties prenantes à l'enjeu de réduction du changement climatique et remercions le gouvernement québécois pour cette consultation. C'est dans un esprit de collaboration que nous vous transmettons les commentaires et recommandations suivantes.

Commentaire général

La transition vers une économie à émissions de carbone réduites exigera une grande variété de mesures permettant l'adaptation aux exigences de budget et de style de vie des consommateurs. Il n'y a pas de solution miracle et nul ne peut anticiper avec certitudes, les contraintes qui se dresseront minant le potentiel de réalisation des solutions technologiques disponibles à ce jour. Afin d'assurer une réduction soutenue des GES dans le temps, il sera nécessaire de faire appel à un vaste éventail de technologies pour la transition vers un avenir plus vert, y compris les véhicules à combustion à haute efficacité énergétique et les carburants qui les alimentent, incluant les carburants renouvelables.

Nous sommes d'avis que les politiques touchant le domaine des transports devraient être élaborées de façon intégrée en tenant compte des carburants, véhicules, infrastructures et le choix des consommateurs. Un mélange de technologies de véhicules et de carburant est nécessaire pour satisfaire une variété de besoins des consommateurs et pour répondre aux ambitions sociétales d'aujourd'hui et de demain. Nous croyons que le choix de la technologie devrait être laissé au consommateur car toutes les technologies ont des avantages et des inconvénients selon les circonstances et l'utilisation. L'électrification et les biocarburants ne sont pas les seules options possibles pour réduire les GES du transport, une approche holistique offrirait plus de souplesse pour choisir l'option la plus appropriée.

Nous soulignons que les membres de notre association se sont engagés envers le développement d'une vaste gamme de solutions visant à réduire les émissions dues au secteur du transport. Des réductions d'émissions significatives demanderont une stratégie de

collaboration à l'échelle de la société appuyée par les consommateurs, les entreprises et les gouvernements.

Thème de la consultation touchant l'électrification

Rappelons d'abord que les véhicules à faibles émissions ne comptent pas seulement des véhicules électriques, mais incluent d'autres technologies, comme les véhicules à hydrogène, hybrides ou à haute efficacité énergétique. À noter également que l'utilisation de combustible avec contenu en carburant renouvelable représente une alternative intéressante pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, permettant ainsi l'utilisation des infrastructures actuelles. Pour toutes les formes d'énergie et particulièrement dans le domaine des transports, rappelons également l'importance du réseau de distribution et des infrastructures qui seront nécessaires pour l'ensemble du territoire québécois. Le prochain PECC devra donc tenir compte que la mise à niveau de l'infrastructure d'électrification, de fabrication/distribution d'hydrogène ou ajout des biocarburants exigera des investissements publics et des délais importants pour sa réalisation.

Avec son réseau de distribution vaste et complet, stratégiquement situé dans toutes les municipalités, les membres de l'ACC et le secteur de la vente au détail des produits pétroliers seront une partie prenante en ce qui a trait à l'accessibilité des nouvelles formes d'énergie dans le secteur du transport.

En ce qui a trait spécifiquement aux véhicules électriques et bien que les niveaux de pénétration continuent modestement d'augmenter, ceux-ci demeurent financièrement hors de portée pour la plupart des Canadiens et les coûteuses remises offertes par les provinces et le fédéral profitent de manière disproportionnée aux contribuables à revenu élevé. Les véhicules à combustion à haute efficacité énergétique et les véhicules hybrides sont plus abordables et mieux adaptés aux besoins des consommateurs, particulièrement à l'extérieur des grands centres urbains, alors que les véhicules à pile à combustion d'hydrogène en sont à leur premier balbutiement. Le prochain PECC devra également tenir en compte qu'il y a qu'une seule plateforme de production nord-américaine pour les véhicules et elle est déterminée par la demande des consommateurs sur le marché des États-Unis. Il est également important de souligner qu'il n'existe aucun consensus international quant à la disponibilité de lithium permettant de soutenir l'électrification massive des véhicules passagers ainsi que sur l'incidence en gaz à effet de serre de la production de batteries sur une base de leur cycle de vie d'environ 8 ans, période à partir de laquelle la plupart des garanties des fabricants se terminent et/ou leur perte de capacité ne les rend plus apte pour une utilisation routière ².

D'autre part, la résolution du problème des émissions dues au transport commercial est plus complexe, ces modes de transport nécessitant des carburants ayant une densité énergétique et ainsi qu'une puissance moteur plus élevées que les véhicules légers. Le prochain PECC devra

² <https://www.energysage.com/electric-vehicles/buyers-guide/battery-life-for-top-evs/>

donc tenir compte qu'à court et moyen terme, le transport commercial de marchandises lourdes par camion, navire et par avion ne pourra être adapté aux normes zéro émission. Cependant, il existe des avenues importantes pour en diminuer significativement les émissions via l'introduction des biocarburants, de l'hydrogène et l'amélioration de l'efficacité énergétique des engins.

Thème de la consultation touchant les bioénergies

Nous ne saurions trop insister sur l'importance que le prochain PECC tienne en considération l'impact qu'aura le prochain règlement fédéral touchant le contenu en intensité de carbone des carburants de l'avenir via la Norme sur les combustibles propres (NCP). En termes de réduction de gaz à effet de serre, ce règlement aura des retombées importantes pour l'ensemble des provinces canadiennes. Rappelons que son adoption est prévue pour le début de l'année 2021. Une des pistes de solution pour atteindre un faible contenu en carbone des carburants liquides sera effectivement assuré par le mélange de biocarburants, incluant des composantes telles que le biodiesel, le diésel renouvelable et l'éthanol renouvelable dans l'essence et le diésel. Ainsi, nous recommandons que le PECC s'arrime avec le NCFTC fédéral et évite toute forme de dédoublement ou de fardeau additionnel pour les distributeurs pétroliers québécois se répercutant sur l'ensemble de l'économie Québécoise. Si le Québec devait choisir des mesures additionnelles, nous recommandons que ces politiques soient technologiquement neutres et s'appuient sur des analyses rigoureuses de coûts/bénéfices permettant de mieux anticiper l'acceptabilité socio-économique de ces mesures, critique à leur stabilité. Si elles sont bien conçues, les normes de carburant à faible teneur en intensité de carbone peuvent être efficaces et permettre d'utiliser des infrastructures majeures existantes, conduisant ainsi à minimiser les délais de réduction des GES. D'un autre côté, des politiques excessivement contraignantes et sélectives peuvent nuire à des technologies de pointes qui pourraient non seulement profiter à l'environnement et la réduction des gaz à effet de serre, mais également à l'économie du Québec si ces filières se développaient ici.

Thème de la consultation touchant l'aménagement du territoire

Bien que périphérique à notre secteur, les questions de séquestration du carbone et d'indice d'intensité de carbone des produits de la forêt devraient être au cœur du prochain PECC étant donné l'énorme potentiel des forêts québécoises. Un article de La Presse de juillet dernier citait un article de la publication Science de chercheurs suisses³ indiquant que c'est de loin la solution la moins chère pour réduire les GES et que le potentiel au Canada est énorme. D'autre part, dans une étude britannique publiée en novembre 2018 « Biomass in a low-carbon economy »⁴,

³ www.lapresse.ca/actualites/environnement/201907/04/01-5232689-mille-milliards-darbres-pour-sauver-le-climat.php

⁴ www.theccc.org.uk/publication/biomass-in-a-low-carbon-economy

on y mentionne qu'une mesure des plus efficaces à réduire les GES est de faire croître les forêts et d'en récolter le bois pour le secteur du bâtiment afin de prolonger la durée de séquestration du CO₂ dans le bois. Le bois est déjà utilisé dans le bâtiment au Québec, mais on pourrait penser à développer des indices d'intensité de carbone dans le code du bâtiment. Un code du bâtiment possédant des cibles d'intensité de Carbone pourrait également stimuler le développement de la séquestration de CO₂ dans toutes les industries faisant partie du secteur du bâtiment. Des protocoles de reconnaissance des projets réduisant les gaz à effet de serre devraient être ajoutés afin de permettre le développement de projets efficaces et novateurs. Les options de séquestration et valorisation du CO₂ au Québec devraient être évaluées et développées afin d'offrir des débouchés commerciaux locaux pour les industries qui voudraient investir dans la technologie de capture du carbone et ainsi produire des crédits carbonés. Le plan peut tirer parti de la science existante déjà élaborée comme point de départ pour éclairer l'élaboration de nouveaux protocoles et priorités stratégiques pour le Québec.

Thème de la consultation touchant le financement

Nous félicitons le gouvernement du Québec d'avoir fait du financement un thème à part entière de cette consultation. Le document de consultation résume parfaitement l'équilibre que le prochain PECC devrait rechercher soit : " ... le double objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de s'adapter aux changements climatiques tout en assurant la prospérité économique du Québec."

Nous supportons ce double objectif gouvernemental, mais soulignons que la réalisation de l'ensemble des objectifs du PECC ne peut être atteinte à n'importe quel coût. Nous estimons que les enjeux de rentabilité, reddition de comptes et d'imputabilité doivent faire partie intégrante du prochain plan québécois, et ce afin d'assurer une saine et responsable utilisation des fonds publics dans l'atteinte des objectifs de réductions des gaz à effet de serre. Il faut garder à l'esprit que le PECC représentera un coût pour l'ensemble de la société québécoise incluant son secteur industriel. Nous insistons sur le principe fondamental que seul un secteur industriel compétitif, minimisant l'impact économique qu'aura à subir le consommateur Québécois, pourra assurer la prospérité du Québec.

Il importe donc que toutes les politiques soient évaluées en fonction de l'intensité des émissions (empreinte carbone) et du coût-bénéfices au cours de la durée de vie complète d'un projet. Le Québec a fait le choix d'adhérer à un marché du carbone avec la Californie et ce marché détermine l'important signal de prix à partir duquel tout projet doit démontrer sa viabilité. Nous constatons que tous les projets évoqués dans le document de consultation du PECC, autant du côté électrification que des bioénergies, ont tous des coûts élevés, à plus de 100 \$/TCOe₂, comparativement au marché du carbone, à environ 20\$/TCOe₂, et il est donc plus difficile de justifier ces projets sans programmes particuliers de financement. Une

publication de l'Institut Économique de Montréal⁵ faisait même état d'un coût de plus de 1000 \$/TCOe2 dans le cas de l'électrification des transports.

Ainsi, nous vous recommandons que le thème du financement et son intégration dans le futur PECC québécois fassent en sorte que l'objectif premier et global du plan soit l'atteinte des objectifs de réduction de GES au plus bas coût possible, afin d'en assurer son acceptabilité socio-économique, si critique à sa réalisation et non le choix d'une filière ou d'une solution à tout prix. Ce dont le Québec a besoin en tout premier lieu est un *Plan de réduction de gaz à effet de serre et de changements climatiques* qui maintient compétitivité de l'industrie et laisse aux consommateurs des choix de mode transport.

Nous vous remercions de nous avoir donné cette occasion de vous faire part de nos commentaires dans le cadre de cette consultation touchant l'élaboration du PECC 2030. Je serais heureux d'en discuter plus à fond avec vous ou vos collègues. Vous pouvez me joindre au 613-232-3709 ou par courriel à l'adresse : carolmontreuil@carburantscanadiens.ca

Cordialement,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Carol Montreuil', written in a cursive style.

Carol Montreuil,
Vice-président de l'est du Canada

C.c. Comité national sur le changement climatique de l'ACC

⁵ <https://www.iedm.org/fr/51692-doit-on-subventionner-l-achat-de-voitures-electriques>