

Consultation à l'égard du document :

*Le Québec et les changements climatiques : quelle cible de réduction
d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?*

**Présentation orale de l'ICPP devant la Commission des
Transports et de l'Environnement**

par

Louis Forget, vice-président Affaires publiques et gouv. - Ultramar
Carol Montreuil, vice-président - Institut canadien des produits pétroliers

Institut canadien des produits pétroliers (ICPP)

28 octobre 2009

Présentation orale de la position de l'ICPP

Le Québec et les changements climatiques : quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?

Date : Le 28 octobre 2009
Lieu : Assemblée nationale du Québec
Heure : 16 h
Délégation : Louis Forget, Carol Montreuil
Format : Présentation des enjeux – 10 minutes
 Questions & réponses – 45 minutes

Plan de présentation

- | | |
|--|-----------|
| I) Introduction et présentation de l'industrie : | 1 minute |
| II) Thèmes principaux : | 9 minutes |
| <ul style="list-style-type: none"> - L'équité entre les programmes « plafond et échange » - Les vraies solutions ou les voies de conformité existent-elles? - La flexibilité du volet « échange » | |

Total : 10 minutes

I- Introduction

Monsieur le Président,

Mesdames et messieurs les Commissaires,

D'abord, bonjour et merci de permettre à notre organisation de vous présenter son point de vue dans le cadre de cette Commission parlementaire.

Je m'appelle Carol Montreuil, et suis vice-président de l'Institut canadien des produits pétroliers. Au cours des dix prochaines minutes, nous vous résumerons les enjeux principaux de l'industrie pétrolière touchant la réduction d'émissions de gaz à effet de serre au Québec à l'horizon 2020 et nous répondrons à vos questions par la suite.

Permettez-moi de vous présenter le collègue qui m'accompagne aujourd'hui :

- **M. Louis Forget** – Vice-président, Affaires publiques et gouvernementales chez Ultramar

L'ICPP

Permettez-moi également quelques mots sur notre organisation :

L'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) est une association de 11 compagnies canadiennes opérant dans le raffinage ou la commercialisation de produits pétroliers servant aux transports de même qu'aux usages résidentiel, commercial et industriel. Les membres de l'ICPP exploitent 16 raffineries au Canada représentant plus de 80 p. 100 de la capacité de raffinage du pétrole brut et des opérations de commercialisation au Canada.

Les sociétés présentes au Québec et actives dans le raffinage ou la commercialisation sont :

- Compagnie Pétrolière Impériale Ltée
- Produits Shell Canada
- Suncor Énergie
- Ultramar Ltée

II) La cible de réduction d'émissions de GES à l'horizon 2020

M. le Président, en ce qui a trait à la question de la cible dont le Québec devrait se doter à l'horizon 2020 :

- 1 Notre organisme désire traiter de trois enjeux, soit la question de l'équité entre les programmes avoisinants, l'importance du fait que des voies de solutions existent et finalement la flexibilité que le système de plafond et échange devrait permettre.
- 2 Nous avons souligné en début d'année, lors de l'étude du projet de Loi 42, que les pétrolières avaient une longue tradition de collaboration avec le gouvernement du Québec et que la mise en place d'un système de plafond et échange de GES ne ferait pas exception.
- 3 Nous avons également souligné que l'approche plafond et échange, contrairement à d'autres modèles proposés ailleurs au Canada et dans le monde, avait le vent dans les voiles ici en Amérique du Nord, en Asie, en Australie et en Europe (programme Européen ETS).
- 4 En adhérant au WCI, nous comprenons que le Québec ait misé sur le programme plafond et échange. Certains membres de l'ICPP soutiennent cette approche pour les plus importants émetteurs et la considèrent comme la plus efficace et la plus économique pour l'atteinte d'une cible de réduction des gaz à effet de serre. D'autres membres de l'ICPP ne sont pas tout à fait d'accord sur la valeur de l'approche plafond et échange par rapport à d'autres outils économiques tels que la taxe sur le carbone.

L'équité avec les programmes de plafond et échange avoisinants

- 5 L'idée que plusieurs juridictions cheminent dans une approche similaire, mais avec des objectifs, mécanismes et échéanciers différents soulèvent un premier enjeu et des inquiétudes de taille pour notre secteur et en particulier pour nos trois raffineries au Québec.
- 6 On l'a dit et répété à maintes reprises, un système de plafond et échange est d'abord et avant tout un outil économique pour permettre l'atteinte d'une cible de réduction aux meilleurs coûts possible pour la société.
- 7 Il s'agit donc d'un outil économique ayant nécessairement des impacts économiques pour les juridictions participantes.
- 8 Dans notre monde du libre échange et de l'ALÉNA où les produits pétroliers sont régulièrement importés au Québec en provenance de juridictions aussi éloignées que l'Europe ou l'Afrique, il importe de s'assurer que les usines du Québec ne soient pas confrontées à des concurrents n'ayant pas les mêmes exigences environnementales
- 9 Cette équité passe également par la reconnaissance des actions passées qui expliquent la performance de notre secteur depuis 1990.
- 10 Par conséquent, notre première recommandation est la suivante : **Que la cible dont se dotera le Québec soit harmonisée dans son application envers les juridictions avec lesquelles nous faisons concurrence de façon à préserver la compétitivité de notre industrie et reconnaître la performance de notre secteur depuis 1990. La cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du**

Québec conjointement avec les dispositions du programme plafond et échange doivent reconnaître les implications en matière de coûts et de concurrence imposées aux secteurs du commerce.

- 11 La sélection de la cible et de la conception du programme doit non seulement permettre la réduction des GES, mais doit aussi alléger tout important dommage économique à l'économie du Québec et aux entreprises de raffinage du Québec.
- 12 À cet égard, la méthode d'attribution des crédits d'émissions sera un des aspects les plus importants pour assurer cette équité. En d'autres mots, ne pas imposer à nos raffineries locales un fardeau plus important que celui imposé aux raffineries dans des juridictions concurrentes.

Les vraies solutions ou les voies de conformité existent-elles?

- 13 Le deuxième enjeu que nous voulons soulever aujourd'hui touche plus spécifiquement la question de la cible que le Québec devrait se donner et plus particulièrement du point de vue des solutions disponibles pour s'y rendre.
- 14 La question du 10, 12, 15 ou 20% de réduction soumise dans l'excellent document de consultation produit par le MDDEP (ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs) est quant à nous secondaire ou subsidiaire à la question suivante : les solutions vers l'atteinte de l'objectif choisi existent-elles vraiment?
- 15 Le document du MDDEP met en exergue une situation particulière mais bien connue au Québec ; l'importance relative du secteur

- transport à 40 % des émissions totales de GES - en hausse de 22 % par rapport à 1990.
- 16 Cet état de fait confirme que tout succès au Québec doit passer par une réussite et des accomplissements majeurs dans ce secteur.
- 17 Or, à ce jour, aucune juridiction sur la planète n'a réussi à infléchir de façon durable la croissance du secteur transport.
- 18 Les scénarios de réduction proposés dans le document de consultation vont dans le sens de l'expérience dans plus de 100 pays ; peu d'initiatives, vraiment porteuses en termes de réductions notables, durables et politiquement réalisables ne sont sur la table pour le moment.
- 19 En fait, comme d'autres observateurs, nous remarquons que les réductions récentes sont le lot du ralentissement économique planétaire auquel la plupart des nations sont confrontés. À lui seul, on estime que le ralentissement économique sera responsable d'une réduction des GES de l'ordre de 6 % en 2009.
- 20 Des solutions se pointent à l'horizon mais les défis technologiques et économiques sont de taille. Il est donc douteux que ces défis seront résolus et les solutions mises en place d'ici 10 ans, soit avant l'année 2020.
- 21 Le secteur industriel, quant à lui, représente 34 % de l'ensemble des émissions – en baisse de 7 % par rapport à 1990. Il est difficile d'imaginer faire porter un fardeau relatif additionnel à ce secteur.
- 22 D'où notre deuxième recommandation : ***la cible de réduction de GES choisie quelle qu'elle soit, devra être arrimée, dans le temps et dans la finalité recherchés, à ce qui est techniquement et économiquement réalisable pour l'échéancier choisi. En d'autres***

mots, il doit y avoir des voies de conformité qui permettront aux parties obligées de respecter les exigences de réduction des GES de manière raisonnable.

- 23 La tentation sera évidemment forte, politiquement, de choisir le chiffre le plus ambitieux des quatre options présentées dans le document de consultation, soit celui de l'Union Européenne de -20 % par rapport à 1990.
- 24 Toutefois, ne perdons pas de vue que le modèle européen est en place et en développement depuis 2005, donnant une période d'application de 15 ans à l'horizon 2020 alors que nous sommes déjà à l'aube de 2010 et que le plan québécois vise la période 2013-2020.
- 25 Gardons donc à l'esprit que la cible du Québec sera choisie dans un contexte fort différent.

La flexibilité du système d'échange

- 26 Le dernier point que nous voulons soulever aujourd'hui touche l'aspect « échange » du système de plafond et échange et en particulier la flexibilité qui sera intégrée au programme.
- 27 Nous insistons sur le fait que la cible et l'horizon choisis ne représentent que la moitié du défi.
- 28 Les enjeux de compétitivité touchant l'aspect « échange » du programme sont aussi sinon plus importants que les cibles en tant que telles.
- 29 Peu importe l'objectif de réduction choisi nationalement, on peut déjà admettre que l'effort déployé par tous les secteurs sera considérable et nécessitera obligatoirement le recours à l'échange de crédits.

- 30 Or, les modalités de ce système d'échange seront primordiales. Plusieurs questions se posent :
- 31 Le cadre québécois favorisera-t-il l'accès aux droits d'émission d'autres juridictions?
- 32 Permettra-t-il à un émetteur d'emmagasinier des crédits dans le but de les utiliser dans une période subséquente?
- 33 Permettra-t-il l'emprunt de crédit d'une période à une autre tout en respectant l'objectif de réduction à terme?
- 34 Permettra-t-il aux secteurs industriels exposés à des distorsions de balance commerciale ou d'importations inéquitables de bénéficier de crédits d'émissions gratuits jusqu'à l'aplanissement des systèmes de plafond et échange entre les juridictions?
- 35 Ces enjeux nous interpellent et sont d'autant plus importants pour le secteur pétrolier que pour tout autre secteur.
- 36 En effet, il semble, en vertu de la définition d'un émetteur du PL42, que nous serons appelés à « gérer » les émissions du secteur transport en plus du secteur industriel que nous représentons même si nous n'avons aucun contrôle sur les habitudes d'achat et de conduite des véhicules.
- 37 Comme nous le soulignons lors de l'étude du PL42, le « succès à réduire les émissions des GES du secteur transport dépendra autant de la performance du carburant que de l'efficacité du véhicule et des habitudes d'achat et d'utilisation du véhicule par la personne derrière le volant... Les objectifs éventuels de réduction ne pourront donc être la responsabilité unique de l'industrie pétrolière ».
- 38 Nous ne sommes qu'une partie de l'équation et devons composer avec une demande pour nos produits qui n'a cessé de croître au cours des

- dernières années et qui est tributaire de l'activité économique non seulement provinciale, mais aussi internationale.
- 39 En ce qui a trait à l'impact économique du volet transport sur les consommateurs, nous sommes d'avis que le gouvernement devrait faire preuve de transparence quant au montant et à la perception de cette nouvelle taxe, tel qu'exprimé dans le document de consultation.
- 40 Le gouvernement, dans son document de consultation, cite même l'exemple européen et scandinave pour souligner à quel point les taxes sur les carburants constituent un « fort incitatif aux économies d'énergie ».
- 41 Les questions soulevées plus tôt revêtent donc une importance encore plus marquée quand on connaît les difficultés pour le secteur transport à réduire ses émissions de GES, en particulier durant les périodes de prospérité économique.
- 42 Notre troisième recommandation vise donc à s'assurer **que le gouvernement du Québec mette en place des mécanismes de flexibilité dans le système d'échange pour assurer que l'objectif de réduction choisi soit vraiment atteint au plus bas coût possible et de façon transparente pour le consommateur, en particulier dans le secteur du transport.**
- 43 En résumé, nous favorisons donc un cadre de réduction des GES qui soit harmonisé avec les juridictions avec lesquelles nous faisons concurrence, doté d'un objectif de réduction avec des solutions réalisables et des voies réelles de conformité, et le tout assorti d'un système d'échange de crédits d'émission offrant le maximum de flexibilité et de transparence permettant ainsi d'atteindre l'objectif global de réduction des GES au plus bas coût possible pour la société.

44 Merci de votre attention. Nous pouvons maintenant répondre à vos questions.