



Canadian Fuels
ASSOCIATION
canadienne des carburants

1000-275 Slater St.
Ottawa, Ontario
Canada K1P 5H9
t. 613.232.3709
canadianfuels.ca

Le 5 août 2016

Susie Cadieux
Greffière du Comité permanent des finances
Chambre des communes, sixième étage
131, rue Queen
Ottawa, ON K1A 0A6

Chère Mme Cadieux,

Au nom de l'Association canadienne des carburants et de ses compagnies membres¹, il nous fait plaisir de présenter l'exposé qui suit au *Comité permanent des finances* dans le cadre de ses consultations prébudgétaires.

L'Association canadienne des carburants représente le secteur aval de l'industrie pétrolière, qui inclut tous les aspects du raffinage, de la distribution, du transport et de la commercialisation des produits pétroliers. Les membres de l'Association canadienne des carburants fournissent 95 pour cent des carburants de transport au Canada, une composante cruciale de la filière énergétique. Les Canadiens consomment près de 90 milliards de litres de carburants par année, surtout de l'essence et du diesel. Les transports alimentés par carburants pétroliers assurent la circulation des personnes et des marchandises et sont essentiels pour la qualité de vie des Canadiens.

Les industries canadiennes, y compris le secteur manufacturier, l'agriculture, la pêche, l'exploitation forestière, l'énergie, les ventes au détail et le tourisme dépendent de nos carburants. Nos membres fournissent également de l'asphalte, du mazout et des matières premières pour les installations de fabrication de produits chimiques et de lubrifiants. En outre, notre expérience dépasse de beaucoup les limites des carburants à base de pétrole. Les membres de l'Association canadienne des carburants sont responsables du mélange et de la livraison de pratiquement tous les biocarburants consommés au Canada. Nous comptons également parmi les plus importants producteurs d'éthanol au pays. Bien que la palette de carburants évolue constamment, des prévisionnistes indépendants, dont l'Office national de l'énergie, suggèrent que les carburants pétroliers continueront à jouer un rôle intégral dans notre économie pendant encore des décennies².

¹ Membres de l'Association canadienne des carburants : Chevron Canada Limited, Federated Co-operatives Limited, Husky Energy Inc., Compagnie Pétrolière Impériale Limitée, Irving Oil, NARL Refining LP, North West Redwater Partnership, Parkland Fuel Corporation, Shell Canada Limitée et Suncor Energy Products Partnership

² Office national de l'énergie, Perspectives 2013

Le secteur des carburants est un contributeur direct important à l'économie canadienne. Le secteur du raffinage ajoute chaque année plus de 5 milliards de dollars au PIB du Canada et représente des dépenses d'investissement annuelles de 3 milliards de dollars. Nous employons plus de 100 000 Canadiens dans 15 raffineries, 70 dépôts de distribution et environ 12 000 points de vente au détail et commerciaux partout au pays. Les employés des raffineries sont des ouvriers hautement qualifiés qui reçoivent des traitements et salaires 50 % plus élevés que la moyenne canadienne dans le secteur manufacturier.

Nous faisons face à des défis de compétitivité croissants. Les raffineries sont des installations de production complexes à haute intensité de capital. Le raffinage est également un secteur manufacturier à forte intensité énergétique exposé à la concurrence et les raffineries canadiennes sont de plus en plus vulnérables en raison de facteurs tels qu'une demande nord-américaine à long terme stagnante ou en déclin, la croissance des importations américaines et la tendance mondiale vers la création de grandes raffineries bénéficiant d'importantes économies d'échelle. L'impact cumulatif de la réglementation de tous les paliers de gouvernement vient aggraver ces défis de compétitivité internationaux. Le raffinage de nos propres produits réduit la dépendance à l'égard des importations, ce qui constitue la meilleure garantie possible d'un approvisionnement sûr et ininterrompu pour les consommateurs et les entreprises du Canada et assure le maintien d'emplois hautement spécialisés et très rémunérateurs au Canada.

Nous améliorons en continu notre bilan environnemental. Les raffineurs canadiens investissent en permanence dans l'achat d'équipement et la mise en place de processus destinés à rehausser l'efficacité énergétique et le bilan en matière d'émissions. Les émissions de CO₂ des raffineries sont en baisse de 18 % et comptent pour moins de 2,5 % des émissions de GES du Canada. La teneur en soufre de l'essence a été réduite de 85 % et celle du diesel de 97 %, ce qui a entraîné des réductions substantielles des émissions de précurseurs de smog.

Les conseils que nous présentons à votre Comité au moment où vous entreprenez vos délibérations prébudgétaires sont les suivants :

1. Promotion d'une plus grande coopération entre le fédéral, les provinces et les territoires pour ce qui est du programme de réglementation

a) Rechercher des possibilités pour assurer une plus grande harmonisation de la réglementation

Tel que noté ci-dessus, les raffineurs canadiens font face à des pressions concurrentielles croissantes et l'impact cumulatif de la réglementation de tous les paliers de gouvernement ajoute à ces défis.

Nous applaudissons l'engagement du gouvernement fédéral envers l'adoption d'une *stratégie pancanadienne* de politique en matière de changement climatique qui, nous l'espérons, assurera une plus grande harmonisation des politiques et réduira la fragmentation du marché. Nous espérons que la collaboration entre le fédéral, les provinces et les territoires à l'égard des politiques relatives à l'environnement dépassera de beaucoup les limites du dossier du changement climatique pour s'étendre à d'autres réglementations, y compris celles visant les émissions atmosphériques classiques.

L'harmonisation des politiques avec celles des É.-U. est également importante en raison de la nature intégrée de nos marchés et permettra d'établir des conditions concurrentielles équitables pour les raffineurs canadiens. Dans le cas des carburants, les politiques doivent également être harmonisées avec la réglementation visant les constructeurs de véhicules. Un bon exemple en est la nouvelle norme d'essence à très faible teneur en soufre pour les véhicules légers qui entre en vigueur en 2020.

b) Mise en œuvre progressive et échelonnée des nouvelles réglementations

Les raffineries canadiennes sont régies au niveau des installations et des carburants par les trois paliers de gouvernement et doivent faire face à une liste sans cesse croissante d'exigences réglementaires. Une mise en œuvre progressive, échelonnée et graduelle est la clé pour gérer le fardeau de conformité et assurer la viabilité de notre secteur. Encore une fois, une coordination accrue entre le fédéral, les provinces et les territoires est essentielle.

2. Sur le changement climatique

a) Nous appuyons une stratégie nationale à l'échelle de l'économie en ce qui concerne les mécanismes de tarification du carbone.

Un mécanisme de tarification du carbone uniforme et prévisible est l'option de réduction des GES la plus efficace pour tous les secteurs, puisqu'il permet une compétition équitable des diverses options de carburants et de technologies, favorisant ainsi des solutions de réduction des GES au plus faible coût. Un marché du carbone plus large entraînera des réductions des GES plus importantes et plus économiques, tout en assurant une meilleure protection de la compétitivité du secteur.

b) Nous appuyons des mesures de réduction du transport, mais celles-ci doivent être étudiées soigneusement.

Les raffineurs canadiens appuient la réduction des émissions dans le secteur du transport, qui représentent 24 % des émissions au Canada³. De fait, la demande pour le transport routier ne cesse de croître et les émissions continuent à augmenter en dépit du fait que des carburants et des moteurs améliorés ont réduit l'intensité carbonique de la conduite de véhicules. La population et le PIB sont les principaux facteurs qui déterminent la demande de transport routier.

La réduction des émissions dues aux transports exigera une stratégie globale visant les véhicules, les utilisateurs et les carburants. Nous recommandons également que, pour toutes les décisions politiques et tous les investissements visant des mesures de réduction par le gouvernement, on évalue le rapport coût-efficacité (coût par tonne de CO₂ éliminée) en fonction des avantages au niveau de la réduction des émissions. L'augmentation de l'efficacité énergétique des véhicules classiques est le moyen le plus économique de réduire les émissions de GES dues aux transports.

Les véhicules à carburant de remplacement s'accompagnent de divers avantages, limites et coûts. Le rythme de pénétration du marché est influencé par une variété de facteurs dont l'acceptation par le consommateur, le rythme de renouvellement du parc, ainsi que la disponibilité d'une infrastructure de

³ Environnement Canada

ravitaillement. De nombreux biocarburants de première génération n'offrent pas des avantages importants pour ce qui est des GES et les biocarburants avancés, ou de « nouvelle génération », qui offrent des avantages prometteurs en sont à une phase précoce de démonstration. Dans deux rapports récents, on mentionne également que beaucoup de ces options sont coûteuses au point d'être économiquement non viables. [Dans Défis et opportunités pour le Canada : Transformations pour une réduction majeure des émissions de GES](#) du Projet Trottier pour l'avenir énergétique et [Une route longue et difficile : Réduire les émissions de GES dans le secteur canadien du transport routier d'ici 2050](#) du Conference Board du Canada, on constate que les mesures de réduction vont de 100 \$ la tonne d'équivalent CO₂ et augmentent au fil du temps jusqu'à plusieurs centaines de dollars la tonne

La réduction de la demande de transport est la clé. Cela exigera que les Canadiens et tous les paliers de gouvernement prennent de sages décisions quant aux lieux où ils vont vivre et travailler, ainsi qu'à leurs modes de déplacement. Des changements de comportements, des investissements dans une infrastructure de transport haute densité et une planification intégrée de l'aménagement du territoire contribueront à favoriser la réduction des émissions de carbone.

Le transport de marchandises est la composante des émissions dues aux transports dont la croissance est la plus rapide. Une circulation efficace des marchandises est un élément essentiel de l'économie canadienne et du niveau de vie des Canadiens. De nouvelles technologies pour les carburants et les véhicules, le transfert modal et des pratiques opérationnelles améliorées sont parmi les options qui sont les plus susceptibles d'assurer des réductions d'émissions dans cette industrie hautement compétitive.

Trouver le bon équilibre. Pour que le Canada atteigne ses objectifs de réduction des émissions, on doit étudier toutes ces options dans le cadre d'une approche globale. Tous les paliers de gouvernement, l'industrie et les citoyens doivent travailler ensemble pour parvenir à mettre en place un réseau de transport viable qui sache concilier les aspirations environnementales, économiques et sociales des Canadiens.

Finalement, le changement du comportement des conducteurs est essentiel à la résolution de la question du changement climatique et nous faisons notre part. Voici trois exemples de programmes de mobilisation/éducation des consommateurs que nous appuyons :

Le **Défi Smart Drive** est un programme de sensibilisation des consommateurs innovateur destiné à habiliter les Canadiens à « conduire moins, conduire mieux, conduire différemment ». Il fera l'objet d'un lancement dans la région du Grand Toronto et de Hamilton ainsi que dans la région métropolitaine de Victoria en juin 2016. Nous sommes un commanditaire principal de ce programme et nous espérons le voir mis en œuvre dans d'autres communautés dans l'avenir.



Nous sommes également en train de réduire les émissions dues au transport des marchandises grâce au leadership des membres dans le cadre du programme **SmartWay**, qui fait la promotion d'un transport des marchandises plus éconergétique.



Smart Fuelling est une initiative d'efficacité énergétique conjointe menée en collaboration avec l'Association canadienne des dépanneurs en alimentation (ACDA) et la Canadian Independent Petroleum Marketers Association (CIPMA). Le programme fait la promotion de meilleures habitudes de conduite auprès des consommateurs de carburants en vue de réduire la consommation.



Merci encore de nous donner l'occasion de vous soumettre nos observations. Nous souhaitons beaucoup de succès au Comité dans ses délibérations.

Veuillez agréer mes sincères salutations.



Peter Boag, président et chef de la direction
Association canadienne des carburants