



**Association Québécoise  
des Indépendants du Pétrole**  
*L'intérêt pétrolier québécois*

## **Réduction des GES, mazout et taxe verte**

**Mémoire de  
l'Association Québécoise des Indépendants du Pétrole**

**présenté à  
la Commission des transports et de l'environnement  
de l'Assemblée nationale du Québec**

**dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques à l'égard  
du document intitulé *Le Québec et les changements climatiques : quelle cible de  
réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?***

**Le 27 octobre 2009**

Madame la Présidente,  
Madame la Ministre,  
Membres de la Commission,

Permettez-moi d'abord de présenter les personnes qui m'accompagnent :

**Monsieur Claude Pagé**, président du conseil d'administration de l'AQUIP et de Pétrole Pagé,  
**Monsieur Pierre Crevier**, membre du Comité des affaires économiques de l'AQUIP et président de Pétroles Crevier,  
**Monsieur René Blouin**, conseiller principal de l'AQUIP  
et je suis **Sonia Marcotte**, présidente-directrice générale de l'AQUIP.

Nous tenons à remercier les membres de la Commission qui nous ont invités à venir présenter notre position sur cette importante question.

Nous le faisons au nom des membres de l'AQUIP qui regroupe les entreprises pétrolières à intérêt québécois. Leur champ d'activité est lié à l'importation, la distribution et la vente au détail de carburants, de mazout et de lubrifiants.

Nous avons pris connaissance du document intitulé *Le Québec et les changements climatiques*, récemment rendu public. Ce document vise à fixer la cible qu'adoptera le Québec relativement à la réduction des gaz à effet de serre (GES).

Au cours des prochaines minutes, notre présentation traitera principalement de deux sujets : l'à propos des mesures touchant l'utilisation du mazout domestique et la redevance, souvent désignée comme la taxe verte.

#### **Mesures touchant l'utilisation du mazout**

Comme le précise le document qui fait l'objet de ces consultations, le secteur résidentiel enregistre, depuis 1990, une diminution de 29,6 % des émissions de GES en raison de la décroissance du marché du mazout.

Vous n'ignorez pas que, dans les années 60, environ 80 % des ménages québécois chauffaient leur maison au mazout. Cette proportion a constamment diminué pour se situer aujourd'hui à environ 11 %. Comme on peut le constater, les gains en termes de réduction des gaz à effet de serre ont été presque complètement encaissés. D'autant que l'érosion du marché du mazout se poursuit inéluctablement.

Il s'ensuit évidemment que les membres de l'AQUIP distributeurs de mazout ont eu à gérer la décroissance, en sachant pertinemment qu'elle va se poursuivre graduellement. La plupart des membres-distributeurs de mazout que nous représentons détiennent des petites entreprises familiales implantées en région. Puisque, depuis des décennies, elles gèrent le déclin du nombre de foyers québécois qui utilisent le mazout comme source de chauffage, elles doivent en planifier les effets déstabilisants. Cette planification, souvent angoissante, est difficile à vivre pour ces familles qui ne voient pas l'avenir avec optimisme.

Puisque le déclin du marché du mazout s'est même accéléré au cours des dernières années, notamment en raison des prix élevés des produits pétroliers, nous estimons qu'il faut éviter de précipiter la faillite d'entreprises qui sont déjà aux prises avec de graves préoccupations économiques. Or, certaines mesures proposées dans le document gouvernemental vont assurément donner le coup de mort à un marché déjà en fort déclin. Nous comprenons mal le choix de cette stratégie puisque les gains découlant de ces mesures, en matière de réduction des GES, seront forcément faibles. En effet, compte tenu de la proportion de moins en moins significative de foyers chauffant au mazout et du déclin qui se poursuit, nous estimons en outre que le *programme de substitution dans le chauffage des bâtiments*, qui vise à *encourager la substitution du mazout par l'électricité ou la géothermie dans le secteur résidentiel*<sup>1</sup>, constitue une forme d'acharnement à l'égard de petites entreprises déjà éprouvées par la décroissance soutenue du marché du mazout. Bien que ces mesures affirment le message symbolique de guerre aux hydrocarbures, leur effet réel sur la réduction des gaz à effet de serre serait fort limité. Cet effet, négligeable en matière de diminution des GES, sera toutefois dramatique pour les petites entreprises touchées.

Lorsque, dans le passé, des gouvernements ont adopté des mesures qui condamnaient, à moyen et long terme, des petites entreprises, ils ont pris soin de prévoir une compensation qui leur permettait de traverser ces crises avec dignité. Le cas de la réduction des quotas de pêche, accompagnée de rachat de permis, en est une illustration éloquente.

La nature radicale des mesures touchant l'utilisation du mazout domestique nous semble injustifiée. Elle paraît même d'un radicalisme brutal en regard des propositions d'Équiterre qui réclame plutôt des mesures restrictives relatives à *toute construction neuve*<sup>2</sup>. Bien plus, les mesures que nous dénonçons sont en contradiction avec le document qui présente la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015. Ce document affirme en effet que *l'industrie du mazout contribue à la sécurité énergétique des Québécois, notamment en réduisant la demande en période de pointe par le biais de la fourniture de combustible aux clients interruptibles ou souscrivant à la biénergie*<sup>3</sup>.

Nous estimons qu'un programme incitant les consommateurs de mazout à effectuer les modifications qui améliorent l'efficacité de leur système de chauffage permettrait de limiter l'émission de gaz à effet de serre. Cela ne ralentirait pas vraiment le déclin de notre industrie, notamment attribuable aux prix des produits pétroliers et, éventuellement, à une augmentation de la redevance verte qui, selon la proposition gouvernementale, toucherait le mazout.

### **Une taxe**

En affirmant que *la mise en place d'un système de plafonnement et d'échanges de droits d'émission de GES et la hausse de la redevance sur les hydrocarbures auraient pour effet d'augmenter les coûts de production des entreprises*<sup>4</sup>, le gouvernement prend acte que la redevance est incluse dans les prix des produits pétroliers. Cela est conforme à la réalité puisque

---

<sup>1</sup> Le Québec et les changements climatiques, 2009, page 27.

<sup>2</sup> Equiterre, Pour un Québec libéré du pétrole en 2030, 2009, page 57.

<sup>3</sup> L'énergie pour construire le Québec de demain, La stratégie énergétique du Québec 2006-2015, 2006, page 93.

<sup>4</sup> Le Québec et les changements climatiques, 2009, page 30.

la valeur de la redevance verte a été incluse dans les prix des produits pétroliers offerts aux rampes de chargement, qu'il s'agisse d'un raffineur ou d'un importateur; cette pratique maintenant admise va se poursuivre.

Devant ces faits, il n'y a aucune raison de maintenir la confusion autour de la nature de la redevance : il s'agit en fait d'une taxe qui doit être perçue comme toutes les taxes qui touchent les produits pétroliers. Au-delà du fait d'appeler un chat un chat, il existe des avantages évidents à muter la redevance en taxe verte.

Nous signalons aux parlementaires qu'une partie significative des redevances environnementales sur les carburants échappe au Québec puisque les camionneurs décident de faire le plein hors des frontières du Québec afin d'éviter de payer ces redevances. Cela prive le gouvernement d'importantes entrées de fonds et les entreprises québécoises d'un volume important de vente de carburant diesel.

Il conviendrait donc de s'assurer que les camionneurs qui achètent le diesel au Québec, tout comme ceux qui font le plein hors frontières, puissent tenir compte de la valeur des redevances lorsqu'ils complètent le rapport qui permet de payer les taxes aux provinces ou aux États où les kilomètres sont parcourus.

En biffant la notion de redevance au profit de l'établissement d'une taxe verte, les camionneurs internationaux qui ont déserté le Québec au profit des territoires avoisinants, afin d'éviter de payer la redevance verte, n'auront plus d'avantages à le faire et le Québec récoltera les fruits de cette taxe verte pour les kilomètres franchis au Québec en vertu du système de compensation découlant de l'entente internationale concernant la taxe sur les carburants. Le Québec évitera ainsi de se priver de dizaines de millions \$ destinés à la réduction des GES. Au surplus, les activités commerciales de vente de carburant reviendront au Québec puisque les entreprises de camionnage n'auront plus d'avantages à faire le plein hors des frontières du territoire québécois.

### **Conclusion**

Nous vous assurons que nous comprenons le bien-fondé de la démarche de réduction des gaz à effet de serre. Nous participons à ce débat avec toute l'ouverture requise. Nous nous opposons toutefois aux mesures quasi symboliques qui auraient un effet nettement déstabilisateur sur les entreprises québécoises régionales que nous représentons.

En résumé, nous demandons que la proposition relative au programme de substitution du mazout soit abandonnée et que la redevance devienne clairement une taxe. Cette dernière mesure permettra d'éviter d'importantes pertes de revenu au gouvernement et une diminution des activités commerciales touchant les produits pétroliers, au profit des provinces voisines.

Merci.