



**Canadian Fuels**  
ASSOCIATION  
**canadienne des carburants**

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

Montréal, le 1 décembre 2025

À l'attention de :  
Mme Marie-Claude Paquette  
Secrétaire  
Commission des transports et de l'environnement  
Édifice Pamphile-Le May  
1035, rue des Parlementaires  
3e étage  
Québec (Québec) G1A 1A3

Par courriel : [cte@assnat.qc.ca](mailto:cte@assnat.qc.ca)

CTE - 026M  
C. P.  
Document intitulé Consultation  
sur la cible de réduction  
des émissions  
de gaz à effet de serre du Québec

**Objet : Consultation publique sur les cibles de réduction des gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2030**  
**Mémoire de l'Association canadienne des carburants**

Chers membres de la Commission,

L'Association canadienne des carburants (ACC)<sup>1</sup> représente les principaux raffineurs et distributeurs de carburants au pays, dont les deux seules raffineries encore en activité au Québec : Valero à Lévis et Suncor à Montréal. Ces installations fournissent près de 80 % de la consommation de produits pétroliers du Québec et des juridictions avoisinantes, soutiennent des milliers d'emplois bien rémunérés et génèrent des centaines de millions de dollars de retombées fiscales chaque année.

Nous reconnaissons pleinement l'urgence climatique et saluons le leadership historique du Québec. C'est précisément parce que le Québec est déjà un chef de file incontesté – grâce à son hydroélectricité – qu'il peut et doit adopter une approche réaliste et économiquement responsable plutôt que de s'imposer des cibles inatteignables qui mettraient en péril sa compétitivité.

**1. Une cible devenue irréaliste qui pénaliserait lourdement la compétitivité des industries québécoises**

En 2024, le Québec n'a réduit ses émissions que d'environ 18 % par rapport à 1990 – soit à peine la moitié du chemin. Il reste quatre ans pour accomplir l'autre moitié.

---

<sup>1</sup> Membres de l'Association canadienne des carburants: Braya Renewable Fuels, Compagnie Pétrolière Impériale Ltée, Énergie Cenovus, Federated Co-operatives Limited, Greenergy, Greenfield Global, Irving Oil, North Atlantic, North West Redwater Partnership, Petro-Canada Lubricants Inc., Produits Shell Canada Limited, Produits Suncor Énergie, Sunoco LP, Tidewater Midstream and Infrastructure Ltd. et Énergie Valero Inc.

Atteindre  $-37,5\%$  en 2030 exigerait des investissements d'au moins 38 milliards de dollars (chiffre gouvernemental 2024), une estimation conservatrice si la situation économique continue à se détériorer.

Nous entendons encore certains promettre des « solutions miracles » à très faible coût « disponibles très bientôt ». L'expérience récente de la filière batterie (Northvolt, Lion Électrique, Taiga Motors, StromVolt, etc.) – des milliards engloutis, des usines fermées ou en grande difficulté, des subventions records par emploi créé – devrait pourtant nous rendre prudents face à ce type de discours. Poursuivre une cible inatteignable risquerait de reproduire ces gouffres financiers à une échelle encore plus grande.

Enfin, une cible maintenue à  $-37,5\%$  en 2030 créerait une distorsion réglementaire majeure : les raffineries et autres grands émetteurs québécois seraient soumis à des contraintes beaucoup plus sévères que dans toutes les autres juridictions canadiennes et américaines, favorisant la fuite de carbone et la délocalisation d'activités vers ces régions, sans gain climatique réel. Et du même coup, ce sont les consommateurs et toute l'économie du Québec qui en feraient les frais.

## **2. Un contexte mondial qui commande la prudence**

La croissance économique mondiale ralentit (croissance prévue à  $2,9\%$  en 2025 selon le FMI) et plusieurs grandes économies revoient leurs objectifs climatiques à la baisse pour préserver leur base industrielle.

Pendant ce temps, en Asie, l'équivalent de plus d'une à deux centrales au charbon de la taille de l'ensemble du parc de production d'Hydro-Québec est mis en service chaque année. En 2024-2025, la Chine, l'Inde, l'Indonésie et le Vietnam prévoient d'ajouter plus de 200 GW de nouvelles capacités au charbon – soit l'équivalent de plus de quatre fois la capacité totale d'Hydro-Québec.

On voudrait imposer à une économie fragilisée, moins concurrentielle et déjà performante en matière environnementale, des mesures encore plus drastiques, alors que le reste de la planète continue d'investir massivement dans le charbon ?

Nous rappelons que l'impact climatique d'une molécule de GES émise au Québec est exactement le même que si elle était émise en Chine ou ailleurs.

Le Canada représente moins de  $1,5\%$  des émissions mondiales et le Québec moins de  $0,2\%$ . Imposer au Québec les contraintes les plus sévères en Amérique du Nord n'aurait qu'un impact marginal sur le climat planétaire tout en affaiblissant durablement notre économie.

## **3. Le SPEDE : le principal outil de réduction des GES qui entraîne une fuite de capitaux vers la Californie**

Le principal outil de réduction des GES du Québec reste le marché du carbone lié à la Californie (SPEDE).

En raison de la petitesse du marché québécois, la très grande majorité des droits d'émission achetés par nos entreprises proviennent de projets californiens à très bas coût. Résultat : un transfert net conservateur estimé à plus de 500 millions de dollars par année du Québec vers la Californie.

Nous comprenons parfaitement le principe économique du SPEDE : acheter les réductions les moins chères où qu'elles soient.

Toutefois, en plus de payer un prix de l'essence plus élevé que partout ailleurs au Canada depuis le retrait de la taxe carbone fédérale, les Québécois voient une partie importante de cette taxe être directement acheminée aux États-Unis – le même pays qui nous impose actuellement des tarifs douaniers punitifs sur l'automobile, l'acier, l'aluminium et d'autres secteurs clés de notre économie. Cette situation est difficilement acceptable sur les plans économique et politique.

### **Recommandation et conclusion**

Le monde a profondément changé depuis l'époque où la cible de -37,5 % en 2030 a été fixée : guerre commerciale avec les États-Unis, explosion des capacités charbon en Asie, crise énergétique mondiale, inflation persistante et échec retentissant de plusieurs paris technologiques au Québec.

Le Québec doit prendre acte de cette nouvelle réalité.

L'Association canadienne des carburants ne demande pas l'abandon des objectifs climatiques, mais un report réaliste de la cible de -37,5 % en 2030 à un horizon 2035-2040, accompagné d'une révision du SPEDE afin de limiter la fuite de capitaux et de prioriser les projets de décarbonation québécois et canadiens.

Le Québec a déjà prouvé qu'il pouvait être un chef de file responsable. Il le restera en choisissant la voie de la prudence économique plutôt que celle des promesses irréalistes.

Nous restons à votre entière disposition pour toute discussion ou présentation plus détaillée.

Veuillez agréer, l'expression de ma considération distinguée.

Carol Montreuil

Vice-Président  
Association canadienne des carburants  
carol.montreuil@canadianfuels.ca