

Projet de Loi 42
Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres
dispositions législatives en matière de changements climatiques

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

par

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

Institut canadien des produits pétroliers (ICPP)

29 mai 2009

Présentation orale de la position de l'ICPP

Projet de Loi 42

Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives en matière de changements climatiques

Date : Le 29 mai 2009
Lieu : Assemblée nationale du Québec
Heure : 16 h 00
Délégation : Louis Forget, Carol Montreuil
Format : Présentation des enjeux – 10 minutes
Questions & réponses – 40 minutes

Plan de présentation

- I) Introduction et présentation de l'industrie** - 1 minute
- II) Thèmes principaux :** - 9 minutes
- Harmonisation pour protéger la compétitivité
 - Utilisation des sommes perçues
 - Définition d'émetteur versus responsabilité et imputabilité

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 le projet de Loi 42 et 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 gouvernementale chez Ultramar

L'ICPP

Permettez-moi également quelques mots sur notre organisation :

L'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) est une association de 14 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:

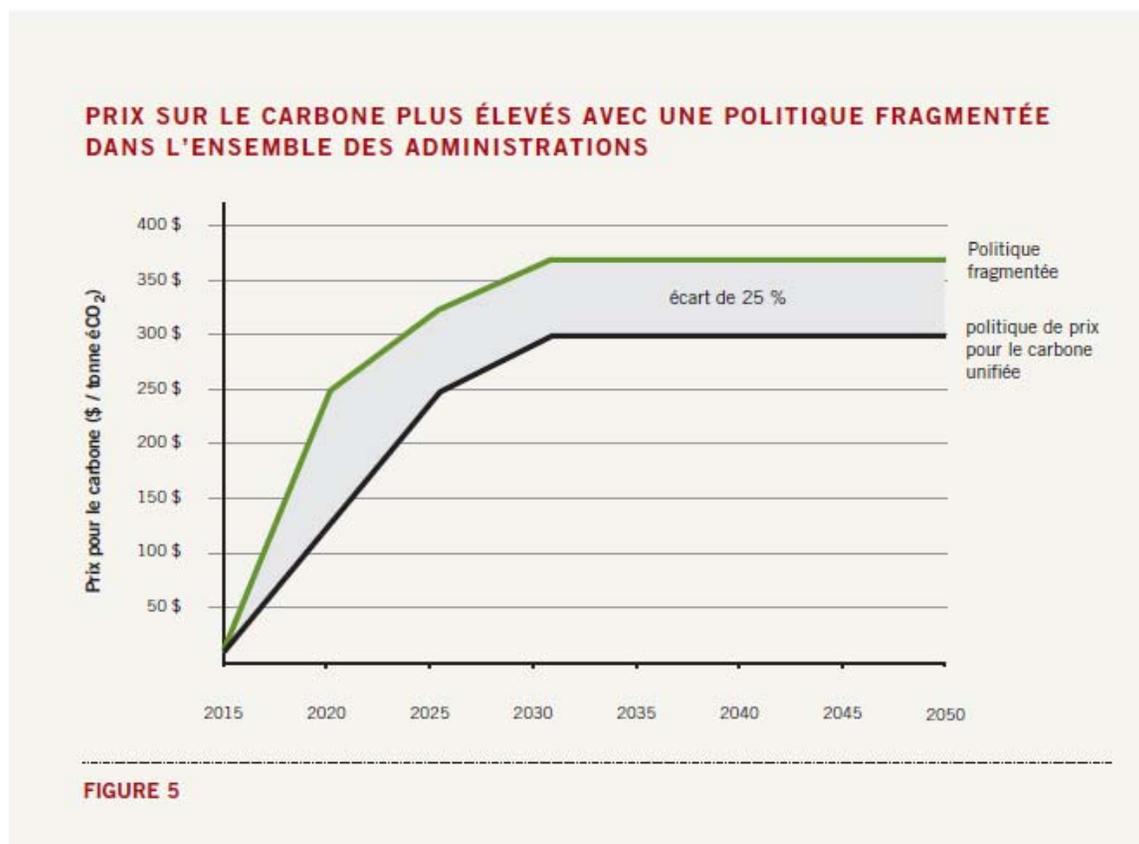
- Compagnie Pétrolière Impériale Ltée
- Petro-Canada
- Produits Shell Canada
- Ultramar Ltée

Le Projet de Loi 42

Monsieur le Président, en ce qui a trait au Projet de Loi 42 :

- 1 Soyons d'abord très clairs. Nous ne sommes pas opposés à ce que le Québec prenne des actions dans le dossier des changements climatiques. La longue histoire de collaboration entre notre organisme et le gouvernement du Québec en fera foi.
- 2 D'ailleurs, l'histoire semble déjà donner raison à la province d'avoir adopté le modèle de plafond et d'échange (P&E) et non l'approche initialement proposée dans le Plan fédéral du 'Tournant vert' de 2006 basée sur une approche dite d'intensité des émissions de GES.
- 3 Il ne fait aucun doute que le momentum est présentement très important pour ce type d'instrument économique - autant au Canada que du côté américain.
- 4 Il est important de rappeler qu'un système de plafond et d'échange n'est pas une fin en soi mais un outil, un outil économique, pour atteindre un objectif de réduction de GES au plus bas coût possible.
- 5 Et cette question du coût d'un tel programme est importante puisque les études récentes de modélisations des impacts économiques d'un programme de plafond et d'échange et ultimement du coût de la tonne de carbone pour atteindre les objectifs visés démontrent que ces coûts sont beaucoup plus importants que les montants historiquement discutés au Canada (par ex : l'époque Chrétien-Martin garantissant 15\$/tonne) et ceux observés récemment dans le système européen, soit des fluctuations de 5 à 50 \$ la tonne de CO₂.

- 6 Plus spécifiquement, la *Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie* (la TRNEE), organisme apolitique qui parraine des rapports sur des enjeux prioritaires et conseille les gouvernements sur la conciliation prospérité économique et conservation de l'environnement publiait, ce mois-ci, son rapport '*Objectif 2050 : Politique de prix pour le Carbone pour le Canada*'.¹
- 7 Selon la TRNEE, une approche unifiée d'application d'un système de P&E résulterait, en 2020, en un coût moyen d'environ 150\$ la tonne de CO₂. L'étude de la Table souligne qu'une approche fragmentée de politiques régionales pourrait faire augmenter ce coût moyen à environ 250\$ la tonne. En 2030, ces montants atteignent 300\$ et 350\$ la tonne respectivement (Figure 5, page 35 du rapport TRNEE).



¹ TRNEE-2009-Objectif 2050 : Politique de prix pour le Carbone pour le Canada (www.trnee-nrtee.ca)

- 8 Les secteurs transports, commercial et institutionnels représentent plus de 40 Mt/an d'émissions de Co2 au Québec. Qu'il s'agisse de 50\$ ou 300\$ la tonne, ce seraient des coûts additionnels significatifs qui seraient imposés aux entreprises émettrices du Québec. Il s'agit donc d'un impact économique extrêmement important.
- 9 D'où notre première et principale recommandation ; ***que le programme québécois soit harmonisé et synchronisé, autant dans son contenu que son application, avec les juridictions avoisinantes.***
- 10 L'harmonisation est un enjeu de compétitivité majeur en particulier, pour les trois raffineries québécoises.
- 11 Toutes les juridictions avoisinantes doivent cheminer dans le même sens avec les mêmes règles et la même chronologie. Sinon, les risques et impacts économiques seront énormes sur notre infrastructure de raffinage.

Utilisation des sommes perçues (art. 46.15)

- 12 Et puisque les sommes en jeu sont très importantes, nous vous soumettons également une recommandation en ce qui a trait à l'article 46.15 traitant de l'utilisation des sommes perçues.
- 13 Nous recommandons que l'article 46.15 soit élargi pour permettre au gouvernement québécois ***la possibilité d'utiliser ces sommes afin de neutraliser l'impact de ces prélèvements sur l'économie et les secteurs qui seront les plus affectés en termes de compétitivité.***
- 14 Puisque le projet de Loi 42 est un projet de Loi 'habilitant', nous sommes d'avis qu'il devrait donner cette flexibilité au gouvernement.

15 D'autre part, nous osons croire que le gouvernement fera preuve de transparence et d'équité envers les clientèles affectées par ces perceptions.

Responsabilité et imputabilité d'un émetteur

16 Le dernier point que nous voulons souligner aujourd'hui touche la définition d'un émetteur tel que présenté par l'article 46.1.

17 L'article 46,1 associe émissions provenant de la production ou de la distribution d'un produit avec les émissions provenant de son utilisation.

18 Cette définition soulève les enjeux importants de responsabilité et d'imputabilité quant aux réductions d'émissions de GES en particulier, lors de l'étape de l'établissement des objectifs, plafonds, et allocations.

19 La définition sous-entend également qu'il soit aussi facile de traiter du secteur transport que des autres secteurs avec le système de plafond et d'échange. Nous soumettons que l'application d'un tel système représentera un défi important et unique pour le secteur des transports. Cela explique, entre autres, pourquoi l'organisation du WCI a retardé à 2015 l'entrée en vigueur de normes contraignantes pour ce secteur.

20 Par exemple, dans le secteur transport, nous tenons à souligner que le succès à réduire les émissions des GES 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. Ces émissions sont donc imputables à trois facteurs.

- 21 Les objectifs éventuels de réduction ne pourront donc être la responsabilité unique de l'industrie pétrolière.
- 22 Nous comprenons que l'objectif recherché par l'article 46.1 en est un de simplicité afin de pouvoir répertorier et rapporter le plus fidèlement possible, en amont, les émissions d'un secteur donné. C'est d'ailleurs l'approche présentement utilisé dans les calculs de redevance du Fonds vert.
- 23 Toutefois, nous vous soumettons que *dans l'établissement des plafonds et des objectifs à venir, le gouvernement devra, pour les émetteurs du secteur pétrolier, tenir compte des 3 facteurs que sont la performance des carburants d'une part, mais aussi l'efficacité des véhicules et le comportement des consommateurs*. En d'autres mots, de la demande pour nos produits pétroliers.
- 24 De plus, pour éviter les dédoublements et les coûts excessifs associés à la collecte d'information des émetteurs, le gouvernement devrait viser la mise en place d'un point de chute unique pour la collecte de données d'émissions.

Merci de votre attention. Nous sommes maintenant disposés à répondre à vos questions.