

PRÉSENTATION AU COMITÉ PERMANENT DE
L'AGRICULTURE ET DE L'AGROALIMENTAIRE –
PROJET DE LOI C-33

PAR

INSTITUT CANADIEN DES PRODUITS
PÉTROLIERS

26 FÉVRIER 2008

Seul le texte prononcé fait foi

Monsieur le président, membres du Parlement et Canadiens assistant à cette audience, au nom des membres de l'ICCP, je vous remercie de m'avoir invité pour exprimer notre point de vue sur le projet de loi C-33, le cadre législatif qui permettra d'établir un cadre réglementaire national sur les carburants renouvelables au Canada.

Je resterai bref afin de pouvoir répondre au plus grand nombre de questions possible.

L'ICCP est une association nationale représentant de grandes entreprises canadiennes engagées dans le raffinage, la distribution et/ou la commercialisation de produits pétroliers aux fins de transport, d'énergie d'usage domestique et d'utilisations industrielles. Ensemble, les membres de l'ICCP exploitent 16 raffineries (représentant plus de 80 pour cent de la capacité de raffinage canadienne) et approvisionnent plus de 7 000 établissements de vente au détail de marque en carburant de transport partout au Canada.

Nos membres : Chevron Canada Limited, Husky Energy Inc., Compagnie Pétrolière Impériale Ltée (Division des produits pétroliers et chimiques), North Atlantic Refining Limited, Petro-Canada, Produits Shell Canada, Suncor Energy Products Inc., Ultramar Ltée, Nova Chemicals (Canada) et Bitumar Inc. exploitent des raffineries en Colombie-Britannique, en Alberta, en Ontario, au Québec, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador. ARCO Products Canada Ltd. et Parkland Income Fund assurent la commercialisation de produits dans l'Ouest canadien.

Nous aimerions faire valoir les trois principaux points suivants à l'égard du projet de loi C-33 :

- 1. L'ICCP estime que la seule approche raisonnable à l'égard des mandats en matière de carburants renouvelables doit avoir une portée nationale. Il y a des risques et des coûts associés à la mise en œuvre d'un ensemble de règlements disparates dans les diverses provinces et les territoires.**
- 2. L'ICCP a travaillé d'arrache-pied avec l'Association canadienne des carburants renouvelables en vue de développer une approche nationale qui identifie toutes les caractéristiques essentielles d'une politique nationale sur les carburants renouvelables. Notre objectif est de s'assurer que les Canadiens continuent de profiter du plus grand nombre possible de choix de carburants fiables et de grande**

qualité dans un marché où les lois de la concurrence l'emportent.

3. Par ailleurs, l'ICPP œuvre en faveur d'une recherche de pointe sur la qualité des carburants qui tient compte des caractéristiques uniques du marché canadien, c'est-à-dire les variations importantes de température, le temps et la géographie.

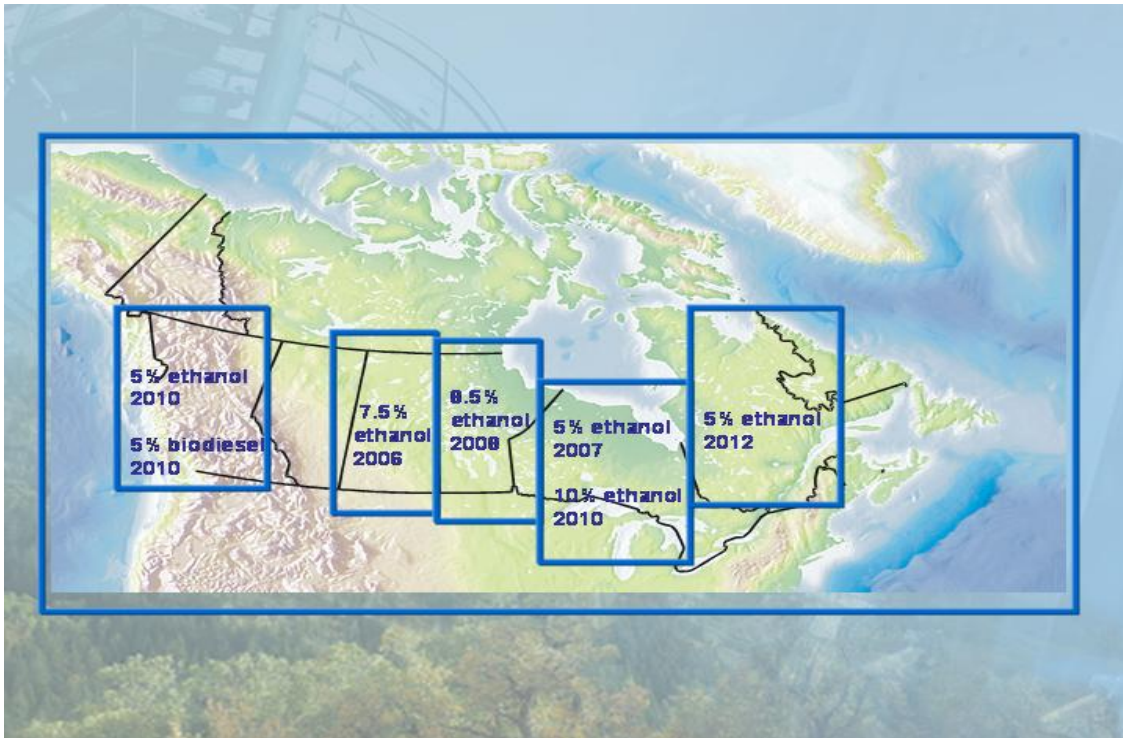
1. Un cadre national

M. le président, le Canada est un pays d'une immense étendue qui compte une population relativement faible et une économie fondamentalement liée à celle des États-Unis et, dans notre cas, en concurrence avec celle-ci. Précisons que le pouvoir d'achat de notre voisin américain est dix fois plus important que le nôtre.

Nonobstant les caractéristiques uniques du Canada, nous avons réussi ce qui semblait être l'impossible. En effet, les Canadiens paient leur carburant moins cher que dans la plupart des autres pays occidentaux. Cette situation est attribuable à une économie de marché où la concurrence est la norme et où les produits s'échangent relativement librement entre les frontières interprovinciales et nationales.

La libre circulation des produits constitue la pierre angulaire du succès de l'économie canadienne, et, comme tous les ordres de gouvernement cherchent ardemment à éliminer les obstacles au commerce intérieur, il est regrettable de constater que certaines politiques provinciales concernant les carburants renouvelables aient eu l'effet de créer de nouvelles barrières économiques.

C'est très facile à voir. Les objectifs ne sont pas clairs.



La création d'un cadre réglementaire national représente l'un des points forts du projet de loi C-33. Nous félicitons le Parlement fédéral pour le leadership dont il fait preuve dans ce dossier.

2. Les éléments essentiels d'une politique nationale sur les carburants renouvelables

M. le président, l'ICPP comprend très bien les nombreuses motivations qui sous-tendent l'attention accordée à l'adoption d'une politique gouvernementale sur les carburants renouvelables.

De façon plus importante, rappelons-nous ce que ce cadre **ne peut réussir à atteindre seul.**

Bien que des pays comme les États-Unis poursuivent des politiques sur les carburants renouvelables pour assurer leur autonomie et leur sécurité énergétiques, ce n'est pas le cas au Canada et cela ne risque pas de l'être dans un avenir rapproché.

Le Canada bénéficie d'une abondance de ressources naturelles qui, grâce à une saine gestion, assureront la sécurité énergétique du pays, des emplois à valeur ajoutée et une croissance économique qui profitera à toutes les régions.

J'aimerais préciser qu'une stratégie nationale en matière de carburants renouvelables n'est pas non plus une panacée pour faire face aux défis que représentent les changements climatiques. Peut-être le sera-t-elle un jour? Mais pour le moment, je crois que nous sommes tous d'accord pour dire que les scientifiques, les ingénieurs, les professionnels de la santé et les spécialistes de la modélisation cherchent toujours les véritables solutions au phénomène des changements climatiques, et nous sommes prêts à participer à cette recherche.

Pourquoi alors un mandat pour les carburants renouvelables?

C'est à tout le moins instructif de voir que la Chambre des communes a confié cet important projet de loi au Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire. Comme nous l'avons mentionné dans le cadre stratégique que nous avons préparé conjointement avec l'Association canadienne des carburants renouvelables (ACCR), nous avons

«... souvent répété qu'il appartient aux gouvernements de prendre les décisions politiques menant à l'établissement d'une politique des carburants renouvelables dans l'intérêt bien entendu des Canadiens.» *(ICPP-ACCR – Éléments essentiels d'une politique nationale sur les carburants renouvelables, 8 décembre 2006)*

M. le président, le projet de loi C-33 ne représente qu'une des composantes d'un cadre sur les carburants renouvelables. Les mesures qui devront être prises, si nous voulons vraiment réussir, sont exposées dans le cadre de l'ICPP-ACCR joint aux présentes à titre d'indicatif. Essentiellement, il faut compter sur :

- **le leadership du gouvernement fédéral**
- **un environnement concurrentiel**
- **des avancées et la neutralité sur le plan de la technologie**
- **des politiques qui favorisent la capacité des carburants renouvelables de réduire les émissions de GES – analyse des émissions associées aux carburants renouvelables sur le cycle de vie**
- **l'ouverture des frontières**

Je **désire** informer les parlementaires que, dans son dernier budget, le gouvernement fédéral a envoyé certains messages discordants au sujet des carburants renouvelables.

D'une part, de très généreux programmes de subventions seront offerts à compter d'avril 2008 pour la production de carburants renouvelables.

Le gouvernement fédéral a annoncé l'**Initiative écoÉNERGIE pour les biocarburants**, qui consistera à investir **jusqu'à 1,5 milliard de dollars sur 9 ans** (exercices 2007/2008 – 2016/2017) pour stimuler la production canadienne de biocarburants.

Malheureusement, le budget fédéral de 2007 a modifié la Loi sur la taxe d'accise pour y annuler les exonérations accordées pour les combustibles renouvelables, y compris le biodiesel et les carburants à base d'alcool, et inclure les carburants renouvelables dans la structure des taxes d'accise qui s'applique à l'essence et au carburant diesel, ce qui a d'ailleurs été confirmé par la suite par la Chambre des communes en décembre 2007.

Dans les faits, le gouvernement a établi un taux d'imposition plus élevé pour les biocarburants. Au cours de la même période visée par le programme écoÉnergie, le gouvernement a coupé **1,5 milliard \$ sur 9 ans qui aurait autrement servi à maintenir le coût des carburants combinant le biodiesel et l'éthanol au même niveau que celui de l'essence ordinaire et du diesel.**

Ces mesures ne représentent donc aucun nouvel investissement dans la production de biocarburants.

En revanche, les États-Unis accorderont **des subventions de l'ordre de 30,6 milliards \$ au cours de cette même période de 9 ans** en vue d'augmenter la production de biocarburants (0,9 milliard \$ par année aux producteurs agricoles et 2,5 milliards \$ par année aux producteurs d'éthanol).

Si on applique la règle du «un sur dix», le Canada devra consentir des subventions d'au moins 3,1 milliards \$ pour être concurrentiel.

Comme l'expérience américaine l'a démontré, un crédit d'impôt fédéral pour les mélangeurs représente la méthode de choix pour soutenir la production d'éthanol. Un crédit d'impôt équivalent accordé aux mélangeurs au Canada prend fin le 1^{er} avril de cette année.

Nous ne gagnerons jamais la guerre des subventions avec les États-Unis et, par principe, l'ICPP n'appuie pas l'octroi de subventions car celles-ci faussent le marché.

Mais en l'absence de dispositions comparables avec notre plus important partenaire commercial, le Canada ne pourra satisfaire les attentes et espérer concurrencer avec des produits américains semblables.

3. Améliorations apportées à l'avitaillement en carburants pour le bénéfice de tous les Canadiens

M. le président, le dernier volet de notre exposé porte sur les efforts en temps réel consacrés aux biocarburants.

Nous menons des recherches de pointe et **préparons et animons** des ateliers d'information à l'intention des Canadiens qui désirent en savoir davantage sur les biocarburants.

Le 30 mars 2005, l'ICPP a animé un atelier intitulé «*Questions a Fleet Manager Should Ask Before Opting for a Biodiesel Blend*» à Vancouver, en Colombie-Britannique. Notre objectif était d'assurer un rendement transparent de ce qui entre dans un réservoir d'essence.

Le 22 janvier 2008, la plus importante démonstration routière de diesel renouvelable par temps froid au Canada a été lancée officiellement, en partenariat avec l'ICPP, les gouvernements fédéral et albertain, et un groupe multilatéral diversifié réunissant l'organisme Climate Change Central, le Conseil canadien du canola et l'Association canadienne des carburants renouvelables.

Administrée par Climate Change Central, la démonstration de diesel renouvelable suit plusieurs mois d'épreuves de laboratoire portant sur divers carburants et procédés de production. Shell Canada est le fournisseur du diesel à faible teneur en soufre utilisé ainsi que le distributeur et le responsable du mélange du carburant tout au long du projet installé temporairement au terminal Sherwood de Shell.

Une soixantaine de camions de toutes tailles utilisent donc le diesel renouvelable pour circuler aux quatre coins de l'Alberta, la province posant les défis les plus redoutables à cause de son climat. La démonstration permettra aux mélangeurs de carburants, aux distributeurs, aux parcs de camions de long courrier et aux conducteurs de faire l'essai du diesel par temps froid.

Nous sommes fiers de faire partie d'un groupe diversifié d'intervenants qui cherche à comprendre comment on peut tirer le maximum du diesel renouvelable au Canada.

Nous collaborons actuellement avec Ressources naturelles Canada et Environnement Canada à un projet de recherche sur les biocarburants qui vise à comprendre et à régler les problèmes auxquels sont confrontés les mélanges de biocarburants dans des conditions climatiques précises. Ces conditions comprennent l'exploitabilité à basse température dans les moteurs de grosse cylindrée, l'entreposage des carburants pour des applications multiples ainsi que la stabilité thermique et l'oxydation du mazout de chauffage soumis à des variations saisonnières.



M. le président, certains des éléments essentiels que l'ICPP a mis de l'avant ne sont pas négociables. Notre organisme agit à titre de porte-parole des producteurs d'énergie auprès des consommateurs.

Nous effectuons les investissements nécessaires pour atteindre les objectifs des politiques gouvernementales sur une grande échelle.

Notre mission collective vise essentiellement à assurer :

- que ce que nous offrons comme choix de carburants aux Canadiens répond aux attentes, de façon sécuritaire et durable;
- que nous collaborons activement avec le gouvernement et la société civile en vue de trouver des solutions scientifiques aux priorités en matière de santé et d'environnement.

Les résultats que nous avons obtenus sont chiffrables.

Investissement total estimé de près de 5,3 milliards \$ (en dollars de 2003) pour satisfaire aux exigences de désulfuration, dont 330 millions \$ pour couvrir les coûts de distribution. (ECONOMIC AND ENVIRONMENTAL IMPACTS OF REMOVING SULPHUR FROM CANADIAN GASOLINE AND DISTILLATE PRODUCTION, 2004)

C'est plus de trois fois la somme investie cette année par le gouvernement fédéral dans le budget de 2007 à titre d'incitatifs à la production de

carburants renouvelables au cours des sept prochaines années. «En résultat, nous gagnerons une nouvelle source d'approvisionnement en énergie, nous créerons des emplois dans le secteur en croissance de la production de carburants renouvelables, y compris les biocarburants, et notre qualité d'air y gagnera aussi.» (budget fédéral de 2007)

De plus M. le président, l'ICPP veut s'assurer :

- que notre main-d'œuvre collective s'attirera le respect et cherchera à gagner la confiance de la clientèle que nos membres desservent;

et

- que les Canadiens continueront de disposer d'un vaste choix de carburants dans un marché hautement concurrentiel. Nos prix affichés sont les seuls que vous pouvez voir clairement de votre véhicule. Nous ne nous contentons pas seulement de nous conformer à la Loi sur la concurrence, nous la défendons.

Nous sommes heureux de pouvoir répondre à vos questions.