

PERSPECTIVES

CARBURANTS 2019



LE RÔLE DE L'**INDIVIDU** DANS L'AVENIR
ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS AU CANADA





On vous mène
à **destination**

MEMBRES



ASSOCIATION
canadienne des carburants

275, rue Slater, bureau 1000 | Ottawa, ON K1P 5H9 | 613-232-3709 | canadianfuels.ca | [f](#) [in](#) [t](#)



ARTICLE-COUVERTURE

Réorientation des politiques

PAR LE PERSONNEL DE L'ASSOCIATION CANADIENNE DES CARBURANTS

PAGE

4

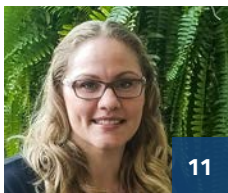


Table des matières

Perspectives – Carburants 2019

2 Une approche raisonnée de l'élaboration des politiques

2019 : une année clef pour la politique de lutte contre le changement climatique

Peter Boag

4 Réorientation des politiques

Comblent l'écart entre la politique gouvernementale et les objectifs du consommateur

Personnel de l'Association canadienne des carburants

10 La volatilité du prix à la pompe pourrait-elle être le meilleur ami des consommateurs?

Voir la volatilité des prix à travers une lentille plus positive

Carol Montreuil

10 Pétro-profils

Trois professionnels de l'industrie qui contribuent au changement

Jennifer Stiglitz 11 // Peter Zebedee 17 // Gord Pinard 25

Personnel de l'Association canadienne des carburants

12 Pourquoi « pas de commentaire »

L'histoire derrière l'histoire du commentaire sur le prix à la pompe

Personnel de l'Association canadienne des carburants

14 Un impact irréfutable

L'importance économique stratégique du raffinage en Ontario

Stewart Dudley

16 Norme sur les combustibles propres

Il en coûtera plus pour approvisionner les Canadiens en carburants

Brian Ahearn

18 Au-delà du baril, plus loin que la pompe

Les surprenants sous-produits du processus de raffinage du pétrole

Personnel de l'Association canadienne des carburants

20 Survivre et prospérer

Une efficacité énergétique accrue ne signifie pas nécessairement une diminution de la demande en carburant ou des émissions polluantes

Dennis DesRosiers

24 Comprendre la tarification du carbone

Le gouvernement fédéral peut apprendre des approches provinciales

Lisa Stillborn

26 Comment le gâchis de la taxe sur le carbone nous distrait de solutions climatiques réalistes

La polarisation idéologique n'est pas la coupable.

Stewart Muir

28 L'efficacité énergétique en situations réelles à l'Écorandonnée

Les habitudes de conduite conscientes augmentent l'efficacité

Christopher Lacroix

30 Le pouvoir de la collectivité

Tous les Canadiens doivent faire leur part dans la transition vers une économie à faibles émissions

Cal Fichter

© Association canadienne des carburants, 2019

UNE APPROCHE RAISONNÉE DE L'ÉLABORATION DES POLITIQUES

PAR PETER BOAG


IL EST CLAIR QUE 2019 S'ANNONCE ÊTRE UNE ANNÉE DÉCISIVE POUR LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE CHANGEMENT CLIMATIQUE AU CANADA.

Ce qui constituait, avec quelques exceptions, un consensus national entre le fédéral et les gouvernements provinciaux à l'égard de la tarification du carbone en tant que mécanisme politique préféré pour la réduction des émissions de GES a commencé à s'effriter au cours des derniers mois. Le débat politique permanent s'accompagne de beaucoup de discours creux et trop souvent, de fort peu de faits.



.....
Peter Boag est président et chef de la direction de l'Association canadienne des carburants.
.....





Quelle que soit la politique qui en résultera, son succès dépendra du respect de certains principes fondamentaux, dont la clarté, la prévisibilité et la transparence. Clarté pour assurer que la signification et les implications de l'approche quant aux résultats soient bien comprises par les Canadiens. Prévisibilité afin de permettre aux entreprises et aux consommateurs de voir ce qui s'annonce et de se préparer au changement. Et surtout, transparence pour assurer que les Canadiens puissent prendre des décisions éclairées en fonction de l'évaluation des coûts réels de la politique.

Même s'il n'y a que cet avantage, l'imposition d'un prix du carbone assure au moins une certaine transparence; toutefois, les opposants à la tarification du carbone favorisent souvent une forme quelconque de stratégie réglementée. Pensons aux mandats en matière de carburants renouvelables, aux normes de carburant à faible teneur en carbone et à l'électrification forcée du parc de véhicules, au Québec par exemple, où l'on adopte actuellement des objectifs de ventes obligatoires pour les véhicules zéro émission. L'expérience a démontré que les approches politiques qui imposent une technologie par le biais de la réglementation ou du subventionnement s'accompagnent de leurs propres coûts et sont souvent intrinsèquement obscures. Les informations enfouies dans une analyse d'impact réglementaire ou dans une obscure page Web ne passent pas vraiment le test de la transparence. La recherche démontre que les coûts associés à ces politiques peuvent atteindre des centaines ou des milliers de dollars la tonne d'émissions de GES évitées, par rapport à 30 \$ à 50 \$ la tonne – ou moins – avec un prix du carbone. Par exemple, l'Institut économique de Montréal a constaté que le coût de l'élimination de la production d'une tonne de GES au Québec était de 1 560 \$ avec subventionnement de l'achat de voitures électriques contre 11,39 \$ par l'achat de quotas d'émissions sur le marché du carbone.¹



Quelle que soit la politique qui en résultera, son succès dépendra du respect de certains principes fondamentaux, dont la clarté, la prévisibilité et la transparence.

L'Institut C.D. Howe a analysé la proposition de Norme sur les combustibles propres (NCP) du gouvernement fédéral et a déterminé que son coût économique serait élevé. Dans l'intérêt de la transparence, l'Institut a encouragé Ottawa à « entreprendre une analyse coût/bénéfice approfondie et une modélisation de faisabilité pour une NCP, ainsi qu'une détermination des coûts économiques du plan en plus d'un prix du carbone, pour les entreprises comme pour les ménages, par rapport à un simple prix des émissions. »²

Les Canadiens veulent faire une différence à l'égard du changement climatique. Il y a toutefois une limite aux sacrifices qu'ils sont prêts à faire. Ils ne sont pas bien desservis par des réglementations qui adoptent une approche coercitive qui vient contrôler ce que les consommateurs et les entreprises doivent faire et comporte des coûts cachés. Ce sont plutôt des politiques claires, prévisibles et transparentes qui aideront les Canadiens à prendre des décisions éclairées à propos de la meilleure manière dont ils peuvent s'attaquer au défi du changement climatique. Une politique qui adopte une approche non prescriptive et informe pleinement les entreprises et les personnes les aide également à progresser vers l'option la moins coûteuse pour atteindre la conformité et favorise la probabilité du succès dans la réduction des émissions.

Le rôle des consommateurs dans la discussion relative à la politique climatique, ainsi que la puissance des choix qu'ils font, sont un point de mire du présent numéro de *Perspectives*. Dans « Réorientation des politiques », nous examinons les défis à relever pour amener les gens à changer leurs comportements et leurs préférences. L'article « Survivre et prospérer », par Dennis DesRosiers, analyste respecté de l'industrie automobile, explore l'impact des améliorations de la qualité des voitures sur la période pendant laquelle les consommateurs conservent leur véhicule, ainsi que ce que cela implique pour la réduction des émissions. Stewart Muir présente ses observations à propos de l'efficacité des taxes sur le carbone pour ce qui est d'influencer le comportement humain et la réduction des émissions dans « Comment le gâchis de la taxe sur le carbone nous distrait de solutions climatiques réalistes. » Nous examinons l'importance économique cruciale du secteur du raffinage du pétrole de l'Ontario dans « L'importance économique stratégique du raffinage en Ontario ». Dans « L'efficacité énergétique en situations réelles à l'Écorandonnée », on illustre comment le comportement au volant peut avoir une incidence directe sur les émissions. Comme toujours, nos « Pétro-profil » vous présentent des professionnels consciencieux et déterminés qui représentent l'industrie du raffinage du pétrole au Canada. De plus, les trois vice-présidents de l'Association canadienne des carburants contribuent en présentant des réflexions additionnelles sur la tarification du carbone, ainsi que de précieuses informations concernant la norme fédérale sur les combustibles propres et la volatilité des prix à la pompe.

Avec une élection fédérale dans quelques mois et d'autres élections qui devraient être annoncées dans au moins trois autres provinces canadiennes cette année, *Perspectives* s'efforce de nouveau d'assurer que le débat à propos de l'énergie de transport soit équilibré et basé sur des arguments solides. Cela fait partie des efforts de l'industrie du raffinage du pétrole pour affirmer les principes de clarté, de prévisibilité et de transparence. ➔

1 Chassin, Y. et Tremblay, G. *Doit-on subventionner l'achat de voitures électriques?* Institut économique de Montréal, novembre 2014.

2 Dachis, B. *Speed Bump Ahead: Should Ottawa Drive Slowly on Clean Fuel Standards?* Institut C.D. Howe, juillet 2018.

Réorientation des

POLITIQUES

ACCENT SUR LES CONSOMMATEURS





**AU MOMENT OÙ LE GOUVERNEMENT ÉVALUE
DE NOUVEAUX MOYENS DE LIMITER LES
ÉMISSIONS DE GES DUES AUX TRANSPORTS,
IL EST TEMPS D' EXAMINER LE RÔLE DU
CONSUMMATEUR, AUJOURD' HUI ET
DANS L' AVENIR.**

PAR LE PERSONNEL DE L' ASSOCIATION CANADIENNE DES CARBURANTS

Lorsque Ralph Nader, le défenseur des droits des consommateurs, a publié *Unsafe at Any Speed* en 1965 (publié en français en 1966 sous le titre *Ces voitures qui tuent*), son impact fut immédiat et profond. Ce succès de librairie levait le voile sur une industrie de l'automobile qui avait négligé de prioriser la sécurité des véhicules. Ce livre suscita des audiences du Sénat américain qui menèrent à l'adoption d'un éventail de règlements de sécurité ciblant les constructeurs de véhicules. Les ceintures de sécurité devinrent obligatoires. Puis, les appuie-tête, les volants télescopiques et finalement les coussins gonflables. Aujourd'hui, la sécurité automobile a atteint un sommet.

Les gouvernements ont de nouveau réglementé l'industrie de l'automobile à compter des années 70, l'objectif étant alors la réduction de la pollution atmosphérique. Cette fois les règlements visaient les émissions de principaux contaminants atmosphériques (PCA) des véhicules, y compris les oxydes d'azote et les composés organiques volatils (COV). Les nouvelles voitures actuelles n'émettent pratiquement aucun PCA.

« L'industrie de l'automobile est habituée d'être la cible de règlements lorsque les gouvernements adoptent des politiques sociales, commente **Dennis DesRosiers**, analyste et président de DesRosiers Automotive Consultants. Étant donné ces réalisations pour ce qui est de la sécurité et de la réduction des PCA, les gouvernements en sont venus à considérer la réglementation des constructeurs automobiles comme un puissant outil. »

Récemment, le gouvernement s'est de nouveau tourné vers la réglementation pour s'attaquer à un autre enjeu de politique sociale, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). De nouveau, les fabricants de véhicules ont été la principale cible de ces règlements.

« On tient pour acquis qu'il y a une relation directe entre l'économie de carburant et les GES, poursuit M. DesRosiers. Pour s'attaquer aux émissions de GES, on doit rehausser l'économie de carburant et réduire la quantité de carburant à base de pétrole que le véhicule utilise. »

CONSÉQUENCES IMPRÉVUES

Encore une fois, la réglementation a eu une incidence, qui n'a toutefois pas été entièrement celle que l'on prévoyait. « Je fournis au gouvernement des cotes de consommation de carburant depuis deux décennies, commente M. DesRosiers. Au cours de la dernière décennie, toutes les catégories de véhicules au pays se sont améliorées d'environ deux pour cent par année. La grande majorité des véhicules du parc sont donc 20 pour cent plus économiques en carburant aujourd'hui qu'il y a 10 ans. De fait, la moyenne se rapproche de 26 pour cent. »

On s'attendrait à ce que de telles améliorations aient entraîné de remarquables réductions des émissions de GES au Canada. Ce n'est pas le cas.

« Ce que j'entends dans les groupes de discussion c'est que tous les consommateurs veulent une meilleure vie, constate M. DesRosiers. Si l'on traduit ce désir en termes de leur choix de véhicule, cela signifie "Je veux une voiture qui a plus d'élan". Ils veulent un véhicule plus gros et plus puissant. »

C'est ce qu'ils ont obtenu. Au fil de l'amélioration de la technologie des moteurs à combustion interne (MCI), la puissance de ces moteurs a augmenté. Selon M. DesRosiers, le véhicule moyen actuel dispose d'environ 100 chevaux de plus qu'il y a 20 ans. « Chaque fois qu'un constructeur d'automobiles inaugure des progrès d'efficacité énergétique, les consommateurs ont tendance à se procurer des véhicules plus gros et plus puissants, ce qui atténue l'amélioration nette de l'économie de carburant de l'ensemble du parc. »

Il y a également les chiffres de vente.

« Les consommateurs deviennent propriétaires de véhicules à un rythme record », poursuit M. DesRosiers. Entre 2000 et 2017, le nombre de véhicules sur la route au Canada a augmenté de 9,2 millions d'unités. Si l'on fait des prévisions en fonction des ventes actuelles, M. DesRosiers estime qu'il y aura 8 à 10 millions de véhicules additionnels sur les routes d'ici 2030. De plus, toute la récente croissance des ventes se retrouve dans le segment des fourgonnettes, qui ont tendance à être moins économiques en carburant. Les ventes de véhicules particuliers ont chuté.



« Ce que j'entends dans les groupes de discussion c'est que tous les consommateurs veulent une meilleure vie, constate **M. DesRosiers**. Si l'on traduit ce désir en termes de leur choix de véhicule, cela signifie "Je veux une voiture qui a plus d'élan". Ils veulent un véhicule plus gros et plus puissant. »

Dennis DesRosiers

Président de DesRosiers
Automotive Consultants

LES RÈGLEMENTS SUR LE RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE ONT-ILS EU UN EFFET INVERSE À CELUI ESCOMPTÉ?

La réglementation sur la sécurité et les émissions de PCA a exigé l'adoption de mesures par les constructeurs d'automobiles. Cela est vrai également de la réglementation sur le rendement énergétique, mais comme le souligne M. DesRosiers, l'économie de carburant ne fonctionne que si les consommateurs en décident ainsi. « Si le consommateur veut acheter le véhicule le moins économique en carburant, il n'y a rien que le concessionnaire ou le constructeur puissent faire pour l'en empêcher », explique-t-il. Inverser l'approche et restreindre les options des consommateurs est un choix politique risqué. Comme le fait remarquer M. DesRosiers : « Les consommateurs votent. Les constructeurs, non. »



ÉCART ENTRE LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT ET LES OBJECTIFS DES CONSOMMATEURS

Les réductions d'émissions semblent être incompatibles avec la préférence des consommateurs. Cela fait partie des constatations d'une récente étude du comportement des consommateurs réalisée par le Centre on the Low-Carbon Growth Economy (Centre sur l'économie à faible croissance de carbone) du Conference Board du Canada (CBdC), qui fait appel à la recherche et au dialogue pour élaborer une transition efficace et efficiente vers un avenir à faible intensité de carbone et une croissance économique viable au Canada.

« L'une des profondes révélations de notre étude est que la plupart des consommateurs canadiens appuieraient une transition vers une économie à faibles émissions », indique **M. Ovo Adagha, Ph.D.**, principal associé en recherche du CBdC. Plus de 80 pour cent des répondants pensaient qu'il était de la responsabilité de tous les citoyens de changer leurs habitudes et de réduire leur empreinte carbone. « Pourtant, un tiers des répondants ne sont pas prêts à abandonner leur voiture pour réduire cette empreinte, ajoute **Roger Francis**, directeur, Politique de l'énergie, de l'environnement et du transport, au CBdC. « Cela démontre assez bien que la politique en matière de transport n'a pas encore eu d'incidence sur le comportement des consommateurs. »

M. Francis pense que cette étude constitue un plaidoyer en faveur d'une politique plus axée sur le consommateur. « De nombreuses pratiques politiques actuelles semblent déconnectées des véritables objectifs des consommateurs, dit-il. Je pense qu'il y a là une occasion de faire du consommateur un élément clé de l'équation politique. Des politiques qui mettent en œuvre une connaissance approfondie du comportement des consommateurs pourraient potentiellement accélérer la transition vers une économie à faibles émissions. »



« En général, les consommateurs considèrent que l'étiquette de respect de l'environnement accolée aux produits est importante, indique **M. Adagha**. Nous constatons toutefois que la majorité des gens ne sont pas influencés par de telles étiquettes lorsqu'ils font un achat, surtout s'ils doivent choisir entre d'autres produits qui offrent plus au niveau de la valeur, du prix et de la qualité. »

Dr. Ovo Adagha

Principal associé en recherche du CBdC



« Il est préférable de présenter aux gens trois ou quatre versions différentes et de demander “Pour quelle politique êtes-vous le plus susceptible de passer à l’action?”, dit **Soman**. Cela correspond mieux à la manière dont les humains expriment leurs préférences. »

Dr. Dilip Soman

Titulaire de la Chaire de recherche du Canada en Science du comportement et en Économie

UNE NOUVELLE APPROCHE DE L'ÉCONOMIE

M. Dilip Soman, Ph.D., s’y connaît en comportement humain. Il est titulaire de la Chaire de recherche du Canada en Science du comportement et en Économie, professeur à l’École de gestion Rotman de l’Université de Toronto, ainsi que directeur du centre de recherche Behavioural Economics in Action at Rotman (BEAR).

« Nous étudions le domaine de la prise de décisions économiques sous l’angle humain, dit M. Soman. L’économie classique dressait un portrait des consommateurs comme étant rationnels, peu émotifs, tournés vers l’avenir et capables d’absorber toute l’information qu’on leur présente. L’économie comportementale reconnaît que les gens sont oublieux, émotifs, impulsifs, déconcertés par un trop grand nombre de choix et peu disposés à absorber trop d’information. »

M. Soman croit que nous devons assouplir certaines des hypothèses que nous faisons à propos des motivations et des comportements des consommateurs et commencer à impliquer les citoyens dans le processus d’élaboration des politiques. « Il est préférable de présenter aux gens trois ou quatre versions différentes et de demander “Pour quelle politique êtes-vous le plus susceptible de passer à l’action?”, dit-il. Cela correspond mieux à la manière dont les humains expriment leurs préférences. »

M. Soman souligne le récent succès du programme de dons d’organes de l’Ontario. « Beaucoup de gens en Ontario ont exprimé une préférence pour être donneurs d’organes, mais lorsque vient le temps de passer à l’action, les dix minutes de bureaucratie entravent le processus. Nous nous sommes dit, supposons que nous encourageons les gens à s’engager lorsqu’ils sont occupés à une autre tâche, comme le renouvellement de leur permis de conduire. C’est quelque chose qu’ils doivent faire de toute façon. Encourageons-les en posant une question précise : “Aimeriez-vous donner vos organes?” Simplifions le processus pour que ce soit facile de dire oui. Permettons-leur de manifester leurs préférences. »

La tactique a réussi. Lors de tests, l’intervention a fait augmenter le taux d’enregistrement de donneurs d’organes de 143 pour cent. Une

fois mis en œuvre à l’échelle de la province, un formulaire de demande simplifié a sensiblement rehaussé la possibilité que les préférences des gens se manifestent en actions.



ÉCONOMIE COMPORTEMENTALE APPLIQUÉE

M. Soman et son équipe ont récemment appliqué les connaissances comportementales à l’étude des véhicules électriques (VE). « Nous étions intéressés à apprendre pourquoi des gens qui se soucient de l’environnement n’adoptent pas les véhicules électriques, explique M. Soman. Il y a une certaine résistance comportementale qui a à voir avec l’habitude. Nous avons l’habitude de trouver facilement une station-service lorsque nous avons besoin de carburant. Avec les VE, cette habitude doit changer. Les gens sont inquiets de se retrouver dans un endroit où il est impossible de recharger. »

L’équipe a mis au point une série d’interventions qui clarifiaient l’avantage économique des véhicules électriques et, afin de réduire la nervosité quant à l’autonomie, ont rendu plus facile pour les consommateurs de trouver des postes de recharge. Au moment de la rédaction, M. Soman et son équipe en étaient à l’étape du test de leurs interventions.



POLITIQUE ET RÉGLEMENTATION AXÉES SUR LE CONSOMMATEUR

Certains experts de l'industrie automobile pourraient être sceptiques quant à l'impact de ces interventions sur les ventes de VE, dans une application à grande échelle. L'industrie fait le suivi de 33 facteurs qui influent sur les décisions d'achat de voitures des consommateurs. Le rapport qualité-prix est numéro un. L'économie de carburant a chuté de la troisième à la cinquième place depuis 2010. Le bilan environnemental d'un véhicule se retrouve au trentième rang. Ce classement est conforme aux constatations de l'étude de consommation du CBdC.

« En général, les consommateurs considèrent que l'étiquette de respect de l'environnement accolée aux produits est importante, indique M. Adagha. Nous constatons toutefois que la majorité des gens ne sont pas influencés par de telles étiquettes lorsqu'ils font un achat, surtout s'ils doivent choisir entre d'autres produits qui offrent plus au niveau de la valeur, du prix et de la qualité. »

Le conseil de M. Soman aux responsables des politiques climatiques est de ne pas trop insister sur les avantages des émissions réduites.

« Les gens comprennent cela, dit-il. La clé est de cibler ceux qui sont psychologiquement engagés à prendre des décisions respectueuses de l'environnement et d'utiliser les connaissances comportementales essentiellement pour les influencer et les aider à atteindre leur objectif. »

Dennis DesRosiers explique à quoi une telle politique axée sur les consommateurs pourrait ressembler. « Le mot clé dans le secteur automobile au cours des dix dernières années a été la qualité, dit-il. Résultat, les durées de service des véhicules ont essentiellement doublé entre 2000 et 2017. »

M. DesRosiers estime que 90 pour cent des véhicules âgés ne seront pas mis à la ferraille avant 20 à 25 ans, et que les moins économiques en carburant d'entre eux demeureront sur la route le plus longtemps.

« Gardez à l'esprit les gains de rendement énergétique de 20 pour cent du parc qui ont été réalisés dans les véhicules à moteur à combustion interne au cours des 10 dernières années, conclut-il. Si le but est réellement de réduire les émissions de GES au Canada, le chemin le plus court pour y parvenir est d'encourager les gens à se débarrasser de leurs vieilles voitures et à en acheter de nouvelles. »

Grâce à l'intégration des connaissances comportementales dans les campagnes de relations publiques, on pourrait informer les consommateurs des économies offertes par les nouveaux véhicules. La réduction des taxes fédérales et provinciales sur les véhicules neufs pourrait être compensée par des augmentations de taxes sur les achats de véhicules d'occasion. On pourrait également offrir une compensation aux consommateurs forcés de retirer de vieux véhicules de la route.

Le moment pourrait être bien choisi pour un tel ensemble de mesures réglementaires. L'étude du Conference Board du Canada suggère qu'il y a place pour rehausser la confiance des consommateurs envers les gouvernements au niveau de la planification et du rythme de l'atténuation du changement climatique. Il est clair que les Canadiens veulent une démonstration de leadership. La question est : est-ce que la volonté politique d'agir est présente? →

« De nombreuses pratiques politiques actuelles semblent déconnectées des véritables objectifs des consommateurs, dit **Francis**. Je pense qu'il y a là une occasion de faire du consommateur un élément clé de l'équation politique. Des politiques qui mettent en œuvre une connaissance approfondie du comportement des consommateurs pourraient potentiellement accélérer la transition vers une économie à faibles émissions. »

Roger Francis

Directeur, Politique de l'énergie, de l'environnement et du transport, au CBdC





CHRONIQUE DU V.P. CAROL MONTREUIL

Carol Montreuil est le vice-président de l'Association canadienne des carburants, Est du Canada.

LA VOLATILITÉ DU PRIX À LA POMPE POURRAIT-ELLE ÊTRE LE MEILLEUR AMI DES CONSOMMATEURS?

Étant donné l'importance des carburants de transport dans nos vies de tous les jours et leur impact sur nos budgets familiaux, il est compréhensible que les Canadiens se préoccupent du prix au détail de l'essence et de sa volatilité. Nous croyons que de l'information additionnelle peut aider à démontrer que les consommateurs bénéficient des fluctuations du prix de détail dans un marché libre.

Faire la paix avec l'enjeu de la volatilité exige que nous soyons conscients de trois facteurs.

1. Prix du pétrole brut et taxes

Ce sont là deux composantes variables et importantes du prix sur lesquelles les détaillants n'ont aucun contrôle. Le prix du brut est régi avant tout par l'activité géopolitique internationale et l'activité économique mondiale; les taxes sont déterminées par les gouvernements fédéral, provinciaux et, dans certains cas, municipaux. Conjointement, ces deux composantes comptent pour plus de 80 pour cent du prix à la pompe.

2. Comparaisons de prix avec d'autres territoires

Étant donné la manière dont les taxes varient d'un territoire à l'autre, on doit exclure la portion taxe dans les comparaisons de prix. Des analyses indépendantes ont fréquemment démontré que si l'on compare les prix à la pompe « sans taxe » à ceux de territoires américains voisins (et d'autres économies développées), on constate que les prix canadiens sont parmi les plus bas au monde.

3. La solution de rechange à un marché de détail volatil, mais libre

L'autre option en est une où les gouvernements interviennent de manière hebdomadaire ou mensuelle pour régir les prix. De tels modèles sont en place dans les provinces de l'Atlantique, par exemple, et ailleurs dans le monde. Ces modèles ont été étudiés de manière indépendante et en grand détail. Bien qu'ils réduisent la frustration résultant de la volatilité des prix, ces modèles de contrôle des prix font souvent augmenter les prix à la pompe pour les consommateurs. En effet, la réglementation des prix ou « garantie des prix » est un compromis : moins de volatilité en échange d'un prix moyen du carburant plus élevé.

Compte tenu des coûts et des taxes associés au pétrole brut, des différences entre les territoires, de structures de marchés réglementées ou non réglementées, on voit facilement comment l'interaction quotidienne de ces trois facteurs contribue à des différences de prix déconcertantes. Pourtant, lorsqu'on comprend ces facteurs, on peut voir que la volatilité du prix au détail de l'essence est un facteur favorable aux consommateurs et qu'un marché libre produit des prix concurrentiels pour les Canadiens.

PÉTRO- PROFILS

PAR LE PERSONNEL DE L'ASSOCIATION
CANADIENNE DES CARBURANTS

Les membres de l'Association canadienne des carburants produisent, distribuent et vendent les carburants de transport qui assurent la mobilité de tous les Canadiens. À toutes les étapes du processus qui permet d'acheminer les carburants au point de vente, nos membres atteignent des objectifs impressionnants pour ce qui est de l'engagement communautaire, de l'innovation et du bilan environnemental. Dans le présent numéro de *Perspectives*, nous nous entretenons avec trois personnes qui participent au changement.



Jennifer Stiglitz

Cadre supérieure, Planification et Optimisation
Husky Energy, Lloydminster (Saskatchewan)

page 11



Peter Zebedee

Directeur général, Shell Scotford
Shell Canada, Scotford (Alberta)

page 17



Gord Pinard

Vice-président de la production
Lubrifiants Petro-Canada Inc., Mississauga (Ontario)

page 25

SUCCÈS EN INGÉNIERIE

La carrière de Jennifer Stiglitz est stimulée par l'amour de l'apprentissage.

Jennifer Stiglitz a fait ses premiers pas dans le domaine de l'ingénierie comme étudiante lors d'un stage de recherche d'été sur le débit des fluides dans les pipelines. C'est toutefois au cours d'un internat pendant sa troisième année d'université que son intérêt pour une carrière en génie des procédés dans l'industrie pétrolière se fixa définitivement.

« J'ai eu cette occasion ici à l'usine de valorisation Husky de Lloydminster, en Saskatchewan, commente Jennifer. Quinze ans plus tard, je suis de retour à cette installation de traitement après avoir occupé divers postes d'ingénieure au service de la compagnie. » Maintenant cadre supérieure, Planification et Optimisation, elle dirige l'évaluation, la planification et le développement d'occasions de maximiser la profitabilité de l'usine de valorisation, où l'on transforme du pétrole lourd en produits de plus grande valeur comme du carburant diesel à très faible teneur en soufre et du brut synthétique qui subit un traitement additionnel dans des raffineries en aval.

« Je pourrais décrire ma carrière jusqu'à présent comme une expérience d'apprentissage complète », poursuit Jennifer. Elle a passé dix ans à accumuler une solide base de connaissance et d'expérience techniques. Récemment, elle s'est concentrée sur le raffinement de ses compétences en affaires et en leadership.

« J'ai trouvé les aspects techniques de la valorisation du pétrole lourd très intéressants et enrichissants. J'ai toutefois toujours été intéressée à comprendre l'aspect commercial et à occuper des postes de leadership. Husky a été très encourageante et m'a donné la chance d'acquérir de nouvelles compétences et de faire progresser ma carrière. »

Jennifer voit des changements dans un domaine traditionnellement dominé par les hommes. « Ce secteur comporte d'excellentes occasions pour les femmes. Actuellement, on met beaucoup plus l'accent sur des facteurs tels que la diversité et l'inclusion, ainsi que sur des groupes-ressources d'employés qui soutiennent les femmes en position de leadership. »

Jennifer joue un rôle clé dans un tel groupe. Elle siège au comité directeur du chapitre de Lloydminster du Réseau de leadership des femmes de Husky. « Je suis fière de l'intérêt manifesté envers cette initiative, souligne Jennifer. Elle réunit des employés provenant de diverses unités opérationnelles de Lloydminster en vue de supporter et de promouvoir les rôles des femmes au sein de Husky Energy. »

Son conseil pour les jeunes femmes œuvrant dans le secteur pétrolier : « Soyez votre propre leader. Ayez confiance en vos capacités et en votre intelligence. Prenez la responsabilité de votre carrière. Recherchez des alliées et des mentors pour vous guider et vous former. Il est probable qu'elles aient eu à surmonter des obstacles semblables à ceux auxquels vous devez faire face. »

L'étape suivante dans la carrière de Jennifer? « Plus d'occasions d'apprentissage, dit-elle. Mon plan est d'en apprendre autant dans les 15 prochaines années qu'au cours des 15 dernières. » →

Depuis notre entretien avec Jennifer en 2018, elle a poursuivi son apprentissage de la production d'éthanol-carburant et est actuellement directrice de l'usine d'éthanol Husky Minnedosa.

« Mon plan est d'en apprendre autant dans les 15 prochaines années qu'au cours des 15 dernières. »



L'HISTOIRE DERRIÈRE L'HISTOIRE DU
COMMENTAIRE SUR LE PRIX À LA POMPE

POURQUOI « PAS DE COMMENTAIRE »

PAR LE PERSONNEL DE L'ASSOCIATION CANADIENNE DES CARBURANTS



« La présente *loi* a pour objet de préserver et de favoriser la concurrence au Canada dans le but de stimuler l'adaptabilité et l'efficacité de l'économie canadienne, d'améliorer les chances de participation canadienne aux marchés mondiaux tout en tenant simultanément compte du rôle de la concurrence étrangère au Canada, d'assurer à la petite et à la moyenne entreprise une chance honnête de participer à l'économie canadienne, de même que dans le but d'assurer aux consommateurs des prix compétitifs et un choix dans les produits. »

Loi sur la concurrence, article 1.1 :
Objet de la loi. L.R.C., (1985), ch. C-34

N'importe quel jour, quelque part au Canada, le prix de l'essence fait la manchette. De Victoria à Saint John's, les consommateurs canadiens voient ou entendent la couverture médiatique relative aux prix à la pompe et à leurs fluctuations, ainsi que les explications et les commentaires qui s'y rapportent. Ils veulent des réponses et les journalistes font de leur mieux pour rédiger des articles informatifs.

Ici à l'Association canadienne des carburants les médias s'adressent souvent à nous pour que nous expliquions ce qui sous-tend les prix à la pompe, qu'il s'agisse de hauts prix records soutenus à Vancouver, d'une augmentation de 7 cent le litre à la station-service du coin ou encore de la raison pour laquelle les prix sont systématiquement différents à Sudbury et à North Bay.

La plupart du temps, les demandeurs sont déçus ou même frustrés par notre incapacité de donner des réponses détaillées et par le fait que nous leur recommandions de communiquer avec des analystes de marchés indépendants pour obtenir plus de détails. Le résultat en est que les lecteurs trouvent parfois dans les médias des énoncés tels que « l'Association canadienne des carburants a refusé de commenter » ou « lorsque nous les avons rejoints, on nous a recommandé de consulter un analyste ». L'origine de ces affirmations peut varier. Il est vrai que nous pourrions ne pas émettre de commentaire ou diriger des journalistes vers d'autres ressources mais lorsqu'on nous questionne à propos des prix à la pompe en particulier, la raison pour laquelle nous procédons de la sorte n'est pas souvent révélée aux lecteurs.

Il y a une bonne raison pour laquelle nous confinons nos réponses à des énoncés généraux à propos des mécanismes de la concurrence dans les marchés de carburants et des facteurs qui influent sur les prix et les variations de prix. Agir autrement est pour nous contre la loi!

En tant qu'association de concurrents, nous prenons très au sérieux nos responsabilités dans le cadre de la *Loi sur la concurrence* du Canada.

En vertu de la *Loi sur la concurrence*, la fixation des prix, le partage des marchés et la restriction de la production par des concurrents sont des infractions criminelles. Nous appliquons des mesures exceptionnelles afin d'assurer que nous ne fassions rien à l'Association qui pourrait être interprété, même de loin, comme un comportement anticoncurrentiel en vertu de la *Loi sur la concurrence*. Nous ne parlons pas de facteurs concurrentiels tels que les composantes du prix, les niveaux de production et les inventaires, le partage de la clientèle ou les marchés. Nous ne discutons pas non plus de ce que les membres pourraient faire ou ne pas faire en réponse à des propositions de politiques ou de décisions du gouvernement et, en particulier, de l'effet que de telles politiques ou décisions pourraient avoir sur les prix.

Nous savons que comme le nom l'indique la dynamique du marché est exactement cela, c'est une dynamique déterminée par les concepts économiques fondamentaux de l'offre et de la demande. L'essence est un produit de base qui se négocie librement sur les marchés des marchandises nord-américains, un marché nord-américain intégré pour les produits raffinés. Quatre composantes constituent le prix que les consommateurs paient à la pompe : le prix du brut, la marge de raffinage, la marge de détail et les taxes. À l'intérieur de cette structure de base, et à tout moment, une foule de facteurs contribuent à influencer les prix à la pompe. Ces facteurs peuvent être mondiaux, nationaux, régionaux et même locaux. Ils vont de l'instabilité géopolitique dans un coin éloigné du monde jusqu'à des changements saisonniers dans la demande d'essence, une interruption de service imprévue dans une raffinerie ou un changement de prix par un détaillant local qui cherche à accroître sa part de marché.



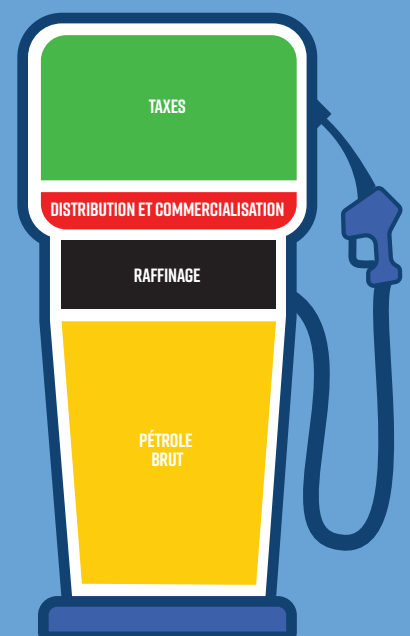
EN TANT QU'ASSOCIATION DE CONCURRENTS, NOUS PRENONS TRÈS AU SÉRIEUX NOS RESPONSABILITÉS DANS LE CADRE DE LA LOI SUR LA CONCURRENCE DU CANADA.

Quelle que soit la combinaison de facteurs, la variabilité du prix de l'essence atteste de la nature dynamique du carburant en tant que marchandise négociée à l'échelle mondiale et confirme l'activité d'un libre marché concurrentiel.

Nous comprenons qu'une explication des facteurs qui influent sur les produits de base combustibles dans un contexte mondial n'est pas exactement ce que les gens recherchent lorsqu'ils demandent pourquoi le prix de l'essence a augmenté de 5 cents. Toutefois, cela confirme que nous sommes conscients de nos obligations en vertu de la Loi sur la concurrence et que nous faisons notre part pour assurer que les clients bénéficient d'un marché concurrentiel.

Alors, la prochaine fois que vous lirez que nous avons refusé de commenter un reportage dans les médias à propos du prix de l'essence ou que nous avons redirigé le journaliste vers un analyste indépendant, vous saurez que c'est pour une bonne raison. →

COMPOSANTES DU PRIX À LA POMPE



UN IMPACT

L'importance économique
stratégique du raffinage
en Ontario

IRRÉFUTABLE



Stewart Dudley est un rédacteur indépendant et un contributeur régulier des publications de l'Association canadienne des carburants.

Si l'on demande aux Canadiens de classer l'Ontario en tant que province où l'on raffine du pétrole, ils sont susceptibles de l'identifier comme un consommateur d'énergie plutôt que comme un producteur. Il est vrai que l'Ontario est le plus important marché pour les produits pétroliers raffinés (PPR) au Canada. La province est toutefois également responsable de plus de 20 pour cent de la capacité de raffinage nationale. Quatre raffineries en sont la clé : trois à Sarnia (L'Impériale, Shell et Suncor) et une à Nanticoke (L'Impériale). En fait, le raffinage de pétrole canadien a commencé en Ontario. Les premières raffineries du pays ont ouvert leurs portes à Petrolia, près de Sarnia, dans la décennie 1860-1870.

Si vous passez un peu de temps dans la région de Sarnia aujourd'hui, vous vous rendrez rapidement compte à quel point ses citoyens sont connectés au secteur du raffinage. Sarnia-Lambton est une petite collectivité très soudée d'à peine plus de 71 000 habitants. Pourtant, plus de 3 600 personnes travaillent dans ou avec le secteur du raffinage.

Mais qu'en est-il de la contribution de l'industrie du raffinage du pétrole à l'Ontario dans son ensemble? Quel est le véritable impact économique de cette industrie? En 2018, l'Association canadienne des carburants a retenu les services d'Aviseo Consulting pour le découvrir. Le rapport d'Aviseo présente un portrait de l'industrie du raffinage en Ontario, décrit les nombreux avantages des raffineries pour l'économie de la province et examine le rôle des raffineries dans l'industrie pétrochimique à Sarnia.¹

UN INVESTISSEUR MAJEUR DANS LA PROVINCE

Le secteur du raffinage du pétrole génère 4,8 milliards de dollars en valeur ajoutée chaque année et représente 0,6 % de l'ensemble de l'économie de l'Ontario. Les dépenses d'immobilisation de l'industrie sont considérables. Au cours des 10 dernières années, les raffineurs de l'Ontario ont investi près de 2 milliards de dollars en machinerie et en dépenses d'investissement pour l'équipement, la construction et l'ingénierie, des services environnementaux et des installations, un chiffre qu'on s'attend à voir passer à 2,4 milliards entre 2018 et 2027.

Les dépenses d'exploitation du secteur ont dépassé 1,5 milliard de dollars en 2017, sans compter les achats de pétrole brut qui constituent plus de 80 pour cent des dépenses des raffineries. Plus de 20 pour cent des dépenses d'exploitation vont aux ressources humaines et à la formation. Cela représente environ 320 millions de dollars consacrés aux salaires, aux rémunérations et à la formation pour les travailleurs de l'Ontario.

UNE IMPORTANTE SOURCE D'EMPLOIS

À l'échelle de la province, le secteur est à l'origine de plus de 12 000 emplois directs, indirects et induits.² Près de 5 000 de ces emplois directs et indirects sont dans les régions où les usines sont situées. Pourtant, les bénéfices de l'emploi sont ressentis bien au-delà, plus de 6 000 emplois indirects se retrouvant ailleurs en Ontario.

Cela démontre l'incidence du secteur sur les emplois tertiaires, les entrepreneurs et les corps de métier. De fait, les raffineurs de l'Ontario comptent sur un réseau d'approvisionnement intégré qui inclut près de 1 600 entreprises, dont près de 1 000 sont établies en Ontario.




1 Étude de l'impact économique des raffineries du sud-ouest de l'Ontario. Aviseo Conseil, Montréal, 2019.

2 Les « emplois induits » sont créés par les dépenses dans la collectivité des travailleurs directement ou indirectement employés par le secteur du raffinage du pétrole.



Résumé des répercussions économiques et des recettes fiscales de l'industrie du raffinage du Sud-Ouest de l'Ontario

Ontario, 2017; en nombre d'emplois équivalents temps plein

	Direct	Indirect	Généré	TOTAL
 VALEUR AJOUTÉE	3,658.6 M \$	1,059.1 M \$	87.6 M \$	4,805.3 M \$
 EMPLOI	1,401	9,832	773	12,006
 RECETTES FISCALES³	211.7 M \$	93.3 M \$	22.4 M \$	327.4 M \$

Fermeture hypothétique

L'étude d'Aviseo inclut un scénario dans lequel les quatre raffineries fermeraient leurs portes. Les répercussions pour l'Ontario seraient profondes : une perte permanente de plus de 2 000 emplois, 4 milliards de dollars en PIB et 800 millions en recettes fiscales pour le gouvernement. En outre, la perte de cette infrastructure énergétique critique aurait des conséquences pour la sécurité de l'approvisionnement en énergie de transport de l'Ontario et l'industrie pétrochimique qui lui est étroitement liée.

ASSURER LE FLUX DES REVENUS FISCAUX

L'industrie du raffinage procure également aux gouvernements de considérables bénéfices. Plus de 144 millions de dollars en recettes fiscales provenant de ce secteur ont gonflé les coffres de l'Ontario en 2017. La part du gouvernement fédéral s'est élevée à 156,4 millions. Les gouvernements encaissent près de 330 millions de dollars provenant de l'industrie du raffinage chaque année, y compris les revenus fiscaux induits.

Les municipalités de Sarnia et de Nanticoke perçoivent chaque année de l'industrie 4,2 millions de dollars en impôts fonciers. À Sarnia, ce revenu représente six pour cent du total de l'impôt foncier et 83,5 pour cent de tous les impôts industriels prélevés.

RENFORCER LA CHAÎNE DE VALEUR

Les raffineurs de l'Ontario fournissent aux industries en aval 550 millions de dollars en matières premières pétrochimiques. Les entreprises pétrochimiques du Canada sont fortement concentrées en Ontario et se classent parmi les plus importants producteurs de la province. Les fabricants de produits chimiques, en plastique et en caoutchouc représentent 3 800 entreprises ontariennes, emploient près de 80 000 personnes et représentent plus de 10 milliards de dollars du PIB de l'Ontario.

SOUTIEN DES COLLECTIVITÉS

L'industrie du raffinage du pétrole de l'Ontario offre plus qu'un impact économique. Les raffineurs font d'importantes contributions sociales dans leurs rôles de membres des collectivités dans lesquelles elles mènent leurs activités et emploient des Ontariens. Ce lien communautaire inclut des rapports étroits avec le milieu universitaire, le soutien de recherches cruciales et le développement des professionnels de l'industrie de demain. Par exemple, le secteur s'associe avec le Collège Lambton pour soutenir le programme coopératif de Production chimique et de Génie énergétique de l'établissement.

Suncor, l'Impériale et Shell financent également de nombreux organismes caritatifs. En 2017, ces compagnies ont investi 1,3 million de dollars pour soutenir diverses activités communautaires, y compris des événements sportifs et culturels, ainsi que des projets en santé, en éducation et en environnement.

À quel point l'industrie du raffinage de pétrole est-elle cruciale pour l'Ontario? N'oublions pas que cette industrie est la source d'énergie sur laquelle l'Ontario compte pour assurer le transport aérien, le transport personnel et le mouvement des biens et services sur lesquels nous comptons. Il n'est pas exagéré de dire que les raffineurs de pétrole de l'Ontario alimentent l'économie, créant un profond impact grâce à des contributions permanentes qui soutiennent et enrichissent des collectivités de partout dans la province. ➔

³ Les recettes fiscales incluent des revenus pour le gouvernement de l'Ontario, le gouvernement fédéral et les municipalités. Sources : CFA, Aviseo Conseil.



CHRONIQUE DU V.P. BRIAN AHEARN

Brian Ahearn est le vice-président de l'Association canadienne des carburants, Ouest du Canada.

NORME SUR LES COMBUSTIBLES PROPRES : IL EN COÛTERA PLUS POUR APPROVISIONNER LES CANADIENS EN CARBURANTS

La Norme sur les combustibles propres (NCP) est une proposition de nouvelle politique fédérale qui exigera que les fournisseurs de carburants réduisent l'intensité carbonique de leurs produits ou, en d'autres termes, la quantité de gaz à effet de serre (GES) rejetés pour chaque unité de carburant consommée. Le but est de réduire les GES en augmentant l'utilisation de carburants, de sources d'énergie et de technologies à émissions réduites. L'objectif est noble, mais la politique s'accompagnera de coûts de conformité pour les fournisseurs de carburants dans la gamme complète de carburants du marché – transports, bâtiments et industrie.

Défis et opportunités

Les raffineurs canadiens saisiront l'occasion que représente la NCP pour effectuer d'autres investissements afin d'améliorer leurs procédés de fabrication et de réduire les émissions de production, ce qui entraînera une diminution de l'intensité carbonique au cours du cycle de vie des carburants qu'ils produisent.

Toutefois, la NCP provoquera également une transition vers des carburants qui produisent moins de GES. Les raffineurs canadiens devront découvrir des moyens de produire des quantités sans cesse accrues de carburants renouvelables à teneur réduite en carbone. Cela fera augmenter le coût de production et de distribution de l'essence, du diesel et du carburant aviation. Une nouvelle infrastructure coûteuse sera requise dans l'ensemble de la chaîne logistique de fabrication et de distribution. En fait, tous les producteurs et fournisseurs d'énergie dans les secteurs du transport, de l'industrie et des résidences subiront un impact. On pourrait voir plus de gaz naturel provenant de sources renouvelables, mais l'exploitation de ces carburants exigera également une coûteuse nouvelle infrastructure.

Les concepteurs de la NCP présument également que les consommateurs effectueront la transition vers des véhicules particuliers à carburant de remplacement pour lesquels les Canadiens n'ont démontré que peu d'intérêt jusqu'à présent. Les ventes de ces véhicules sont demeurées une minuscule fraction du total des ventes depuis des années. De plus, leur approvisionnement en carburant (particulièrement l'électricité) exigera une nouvelle infrastructure de recharge renforcée et coûteuse.

Harmoniser la politique avec les objectifs des Canadiens

Nous croyons que les Canadiens exigent et méritent des sources d'énergie fiables et abordables pour assurer leur mobilité personnelle et leur qualité de vie. Les entreprises s'attendent à la même chose pour demeurer concurrentielles, créer des emplois et contribuer au succès du Canada sur la scène mondiale.

Nous croyons que les instruments de réduction des émissions comme la NCP doivent être conçus de manière à atteindre les objectifs de réduction des GES au plus faible coût possible. Les Canadiens appuient les mesures visant à s'attaquer aux changements climatiques, mais s'attendent à des politiques efficaces qui assurent des résultats substantiels. Une conception souple de la NCP qui favorise l'innovation et stimule les investissements dans le secteur des carburants de substitution et dans des carburants pétroliers plus propres produits au Canada, tout en s'efforçant de minimiser autant que possible les coûts de conformité, s'harmonise bien avec les objectifs des Canadiens. Des résultats économiquement efficaces sont essentiels pour le succès de la NCP.

RÉGLEMENTATIONS DE LA NCR ET DE LA LCFS AU CANADA

Norme sur les combustibles propres (NCP) fédérale

Proposition de réduction de l'intensité carbonique d'ici 2030
Transports, industrie et secteur résidentiel

NCR FÉDÉRALE

5 % Éthanol
2 % Biodiesel

LCFS – C.-B.

10 % de réduction de l'IC d'ici 2020
20 % de réduction de l'IC d'ici 2030

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Carburant renouvelable dans l'essence : 5 %
Carburant renouvelable dans le diesel : 4 %

ALBERTA

Carburant renouvelable dans l'essence : 5 %
Carburant renouvelable dans le diesel : 2 %

SASKATCHEWAN

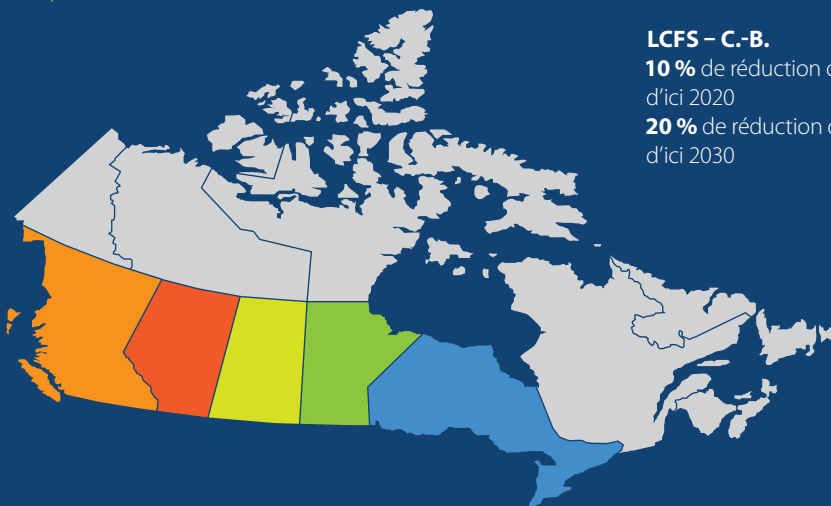
Éthanol : 7,5 %
Carburant renouvelable dans le diesel : 2 %

MANITOBA

Éthanol : 8,5 %
Biodiesel : 2 %

ONTARIO

Éthanol : 5 %
Biodiesel : 2-4 %
En 2020 : Éthanol 10 % (de RUL)





« Quest démontre que le captage et le stockage de carbone sont effectivement possibles et viables. »

PÉTRO-PROFILS

EXCELLENCE EN GESTION

Peter Zebedee dirige Shell Scotford vers une meilleure performance environnementale.

En 2016, **Peter Zebedee** était directeur général chez Shell Alban Sands à Fort McMurray lorsque des feux de forêt dévastateurs ont balayé la région. « J'étais responsable de plusieurs milliers de personnes au site de travail, avec une seule route pour l'accès et l'évacuation », dit Peter. Il fut rapidement impliqué dans l'intervention, les efforts d'évacuation et ultérieurement dans la remise en route des installations.

« Nous sommes parvenus à nous en sortir en gardant notre attention sur trois choses : les personnes – faire ce qui s'imposait pour les nôtres, quoiqu'il advienne – notre communauté – ouvrir nos portes pour offrir un endroit sûr aux familles de la localité; nos actifs – prendre soin des installations dans lesquelles nous avons investi tant de travail au fil des ans, poursuit-il. Ce fut l'un des moments déterminants de ma vie, l'une des expériences les plus pénibles que j'aie jamais vécues. »

Aujourd'hui, Peter continue à accorder la priorité à une exploitation sécuritaire, fiable et profitable en tant que directeur général chez Shell Scotford près d'Edmonton. Peter, un ingénieur géologue qui aime les grands espaces, supervise la valorisation et le raffinage du bitume, ainsi que l'usine de produits chimiques sur place.

« Il faut environ 1 400 employés de Shell et environ 500 sous-traitants tous les jours pour assurer un fonctionnement en douceur, note Peter, qui continue à prioriser le soutien à sa communauté. À Scotford, nous avons l'obligation absolue de nous assurer qu'il y ait des bénéfices nets en retour pour la collectivité où nous vivons et travaillons et je pense que c'est probablement ce dont je suis le plus fier. »

Les responsabilités de Peter incluent également l'installation de captage et stockage de carbone (CSC) Quest à Scotford. Le captage et stockage de carbone est internationalement reconnu comme l'une des technologies de réduction des GES les plus efficaces, malgré le fait qu'une poignée seulement de ces installations à grande échelle aient été construites autour du monde. Lancé en 2015 comme partenariat avec le gouvernement fédéral et celui de l'Alberta, le projet Quest a pour but de capter le dioxyde de carbone produit par les activités de Scotford et de le transporter par pipeline afin d'en assurer l'entreposage souterrain.

« Quest démontre que le captage et le stockage de carbone sont effectivement possibles et viables, conclut Peter. L'installation fonctionne de manière plus efficace et à un coût moindre que ce que nous avons prévu. Surtout, elle a permis de capter plus d'un million de tonnes de dioxyde de carbone par année depuis son ouverture, ce qui démontre clairement l'engagement de Shell envers l'environnement. » →



AU-DELÀ DU BARIL

PLUS LOIN QUE LA POMPE



AGRICULTURE ET ALIMENTATION



AUTOMOBILE



PRODUITS COSMÉTIQUES

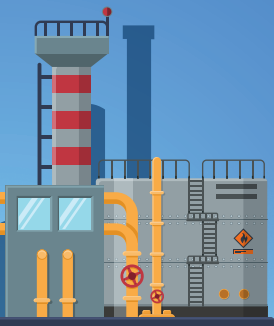


BÂTIMENT ET MAISON



VÊTEMENTS ET TEXTILES





Les surprenants sous-produits du processus de raffinage du pétrole

PAR LE PERSONNEL DE L'ASSOCIATION CANADIENNE DES CARBURANTS

Le processus de raffinage du pétrole est à l'origine de beaucoup plus de produits que les seuls carburants sur lesquels les gens comptent pour se rendre au travail, pour prendre l'avion ou pour l'expédition de marchandises de partout à travers le monde. **Jetez un coup d'œil sur un échantillon de produits qui dépendent du raffinage.**



SPORTS, JEUX ET LOISIRS

BUREAU

CUISINE ET MÉNAGE

SANTÉ ET MÉDECINE

Survivre et prospérer



Depuis plus de 30 ans, les trois mots les plus importants dans le secteur de l'automobile sont *qualité, qualité et qualité*. Cela signifie que les consommateurs ont conservé leurs véhicules plus longtemps et que l'efficacité énergétique a continué à s'améliorer.



.....
Dennis DesRosiers est analyste
et Président de DesRosiers
Automotive Consultants.
.....



Les Japonais ont vendu leurs premiers véhicules au Canada en 1965 et ont commencé à s'emparer d'une importante part du marché dans les années 70 et 80. Il est clair qu'en une période de prix élevés du carburant l'économie d'essence a sans doute contribué à la popularité de ces véhicules mais de nombreuses études ont identifié la qualité d'ensemble du produit comme étant la clé du succès des constructeurs japonais.

En raison de cette perte de part du marché, les autres constructeurs étaient déterminés à améliorer la qualité de leurs véhicules. On a investi des milliards de dollars dans cet effort. Lorsque la puissance du secteur de l'automobile cible un objectif particulier, l'industrie réussit. Toutes les mesures disponibles indiquent que les véhicules actuels sont beaucoup mieux construits que ceux d'il y a une décennie, sans mentionner ceux d'il y a deux ou trois décennies.

Des véhicules de plus haute qualité qui durent plus longtemps

La mesure associée que j'aime consulter est la durée de service des véhicules. Nous mesurons cette durée avec énormément de précision. Nous connaissons le nombre exact des véhicules de toutes les marques et de tous les modèles vendus au Canada chaque année depuis plus de 30 ans. Nous connaissons également, par marque et par modèle, le nombre exact de véhicules qui étaient encore sur la route au Canada en juillet 2017. En divisant ces deux nombres, on obtient la durée de service.

Le tableau 1 montre l'importante amélioration réalisée depuis le début du siècle. La durée de service de toutes les marques a augmenté pour la majorité des périodes examinées. Cela est particulièrement clair dans le cas des véhicules âgés de 15 ans. En l'an 2000, 26,8 pour cent des véhicules de marques de Détroit survivaient 15 ans d'utilisation par rapport à 21,7 pour cent pour les marques japonaises, 41,7 pour cent pour les marques européennes et seulement 4,0 pour cent pour les marques coréennes. En passant à l'année 2017, on constate des augmentations

considérables chez tous les constructeurs : la durée de service pour les marques de Détroit est passée à 46,0 pour cent, à 62,5 pour cent pour les marques japonaises, à 73,9 pour cent pour les marques européennes et à 21,9 pour cent pour les marques coréennes.





Qu'est-ce que les durées de service ont à voir avec la demande de carburant?

En premier lieu, bien que ces véhicules plus âgés aient été en général bien construits, leur efficacité énergétique moyenne était faible en comparaison avec les modèles actuels; plus le nombre de ces véhicules qui demeure actuellement sur la route est élevé, plus la demande en carburant est forte. Deuxièmement, l'efficacité énergétique d'un véhicule se détériore au fil du temps par rapport à sa classification initiale. Il est difficile de dire de combien mais il est raisonnable de supposer une réduction de 15 pour cent après environ une décennie d'utilisation. Il est probable que cette diminution de l'économie de carburant a contribué également à la croissance de la demande de carburant. Troisièmement, des durées de service prolongées signifient que la disponibilité sur le marché de véhicules plus âgés à moindre prix a augmenté sensiblement entre 2000 et 2017. On considère que ce marché à la baisse pour des véhicules d'occasion abordables est la principale raison pour laquelle le nombre de propriétaires de véhicules parmi la population en âge de conduire a augmenté à partir de moins de 70 pour cent en 2000 jusqu'à plus de 85 pour cent en 2017. Il en résulte qu'il y a aujourd'hui au Canada plus de neuf millions de véhicules additionnels sur la route par rapport à 2000.

Bien qu'il puisse paraître contre-intuitif de pénaliser la qualité d'ensemble des véhicules en retirant des véhicules plus âgés de la circulation, la promotion du choix de nouveaux véhicules à haute efficacité énergétique pourrait être le meilleur moyen de réduire la demande de carburant et les émissions associées. ➔



Tableau 1 : Durées de vie par groupes de grandes marques en 2000 par rapport à 2017

ÂGE DU VÉHICULE EN ANNÉES								
	MARQUES DE DÉTROIT EN		MARQUES JAPONAISES EN		MARQUES EUROPÉENNES EN		MARQUES CORÉENNES EN	
	2000	2017	2000	2017	2000	2017	2000	2017
5	95,9 %	95,3 %	95,7 %	98,6 %	94,6 %	98,6 %	93,1 %	97,7 %
10	77,0 %	87,4 %	79,6 %	93,7 %	82,5 %	93,5 %	44,2 %	82,1 %
11	66,6 %	82,9 %	68,9 %	91,0 %	70,3 %	93,2 %	29,1 %	72,2 %
12	53,2 %	75,5 %	60,1 %	85,1 %	67,2 %	91,4 %	20,1 %	61,0 %
13	43,4 %	68,5 %	47,5 %	78,3 %	61,0 %	83,5 %	11,1 %	49,2 %
14	35,1 %	55,0 %	33,8 %	68,8 %	50,6 %	80,4 %	7,6 %	33,5 %
15	26,8 %	46,0 %	21,7 %	62,5 %	41,7 %	73,9 %	4,0 %	21,9 %
16	21,9 %	34,1 %	14,3 %	54,5 %	35,6 %	64,0 %	2,5 %	13,9 %
17	18,7 %	28,6 %	11,3 %	49,0 %	31,3 %	51,5 %	–	8,4 %
18	18,7 %	23,2 %	8,2 %	39,7 %	28,2 %	42,4 %	–	5,1 %
19	12,1 %	21,0 %	11,1 %	33,9 %	25,4 %	33,4 %	–	4,0 %
20	8,6 %	16,9 %	9,9 %	26,9 %	20,1 %	25,7 %	–	2,7 %



Les durées de service
des véhicules ont sensiblement
augmenté entre 2000 et 2017.





CHRONIQUE DU V.P. LISA STILBORN

Lisa Stilborn est la vice-présidente de l'Association canadienne des carburants, Ontario.

COMPRENDRE LA TARIFICATION DU CARBONE

Les consommateurs sont à juste titre déroutés par le mode de fonctionnement de la tarification du carbone et à la manière dont celle-ci peut influencer sur le coût du transport et des articles ménagers, particulièrement en raison de la diversité des stratégies politiques au Canada. La Colombie-Britannique a imposé une taxe sur le carbone. L'Alberta a choisi une redevance sur le carbone. Le Québec et, jusqu'à récemment, l'Ontario, ont mis en application des programmes de plafonnement et d'échange. En 2018, le gouvernement fédéral a commencé à imposer un prix du carbone de 10 \$/tonne pour les provinces et territoires n'ayant pas de régime de tarification du carbone (le filet de sécurité fédéral pour la tarification du carbone). Ce prix augmentera de 10 \$/tonne par année, jusqu'en 2022.

Les gouvernements semblent peu enclins à révéler aux consommateurs l'incidence que les politiques sur le carbone pourraient avoir sur les dépenses des ménages, y compris le coût du carburant. Ce manque de communication a perpétué l'idée que le changement climatique est le problème de l'industrie. L'éléphant dans la pièce c'est le transport, y compris les moyens de transport personnels. Partout au Canada, les émissions de gaz à effet de serre associées aux transports continuent à augmenter pendant que les émissions industrielles diminuent.

La mise au point de politiques et la communication de leur impact relèvent de la découverte d'un juste équilibre. Le motif de la tarification du carbone est d'envoyer un signal de prix sur le marché, entraînant ainsi un changement de comportement dans l'ensemble de la société et parmi les consommateurs. Pourtant, si les consommateurs ne changent pas leur comportement, les politiques pourraient ne sembler être que des taxes.

Prenons l'Ontario. L'ancien gouvernement libéral a choisi un programme de plafonnement et d'échange, une option de tarification du carbone souple, mais qui peut sembler moins transparente pour les consommateurs. En effet, selon la recherche sur l'opinion publique, un système de plafonnement et d'échange est perçu à tort comme un coût imposé aux entreprises plutôt que comme un coût du carbone à l'échelle de la société. Doug Ford, premier ministre de l'Ontario, a rapidement annulé ce programme, le qualifiant de taxe déguisée qui ne présentait aucun avantage du point de vue du changement climatique.

La Colombie-Britannique a été rapide à adopter la tarification du carbone. Les responsables des politiques de la province reçoivent de bonnes notes pour la transparence. Le gouvernement a partagé avec les citoyens le fait que la taxe ferait augmenter les dépenses des ménages et a mis en place un allègement de l'impôt personnel en reconnaissance du fait que les coûts comme le transport personnel sont une nécessité.

L'Alberta a adopté une stratégie similaire avec sa redevance sur le carbone, adoptant un programme de remise pour les familles dont le revenu est sous le seuil de revenu provincial.

Nous ne savons pas comment le gouvernement fédéral va gérer les impacts de la tarification du carbone sur les consommateurs, mais il peut s'inspirer de ces expériences provinciales. Les responsables des politiques ont également intérêt à tenir compte de la recherche sur l'opinion publique, laquelle indique que bien que la majorité des Canadiens aient pu accepter les sacrifices personnels associés avec le changement climatique, ils s'attendent en retour à assister à un véritable progrès environnemental.

APERÇU DE LA TARIFICATION DU CARBONE AU CANADA

(En février 2019)



- Taxe sur le carbone (C.-B.)**
- Taxe sur le carbone/Système basé sur le rendement (Alb.)**
- Filet de sécurité fédéral STFR mis en œuvre en janvier 2019.** Redevance fédérale sur les combustibles en avril 2019 (Sask., Man., N.B., Ont.)
- Filet de sécurité fédéral STFR mis en œuvre en janvier 2019.** Redevance provinciale sur les combustibles, avril 2019 (I.-P.-É.)
- Plafonnement et échange (Qué. et N.-É.)**
- Mise au point de stratégies de tarification (T.N.-O., T.-N.-L.)**
- Début du filet de sécurité fédéral en juillet 2019 (Yukon, T.N.-O.)**

BON VOISINAGE

Gord Pinard aide Lubrifiants Petro-Canada à demeurer un membre estimé de la communauté.

Après plus de 30 années d'expérience dans le secteur pétrolier, **Gord Pinard** a été témoin de nombreux changements. « Le plus important changement auquel j'ai assisté c'est la croissance de l'intérêt du public pour les activités de l'industrie, note Gord. Notre industrie doit maintenant respecter des normes élevées et nous avons réagi de manière responsable. Nous avons amélioré notre bilan environnemental, rehaussé la transparence et accru les consultations avec les intervenants. »

Au fil des ans, Gord a occupé divers postes dans l'industrie. « Je suis un passionné de technique, mais mon expérience avec les communautés a élargi ma connaissance du secteur et ma compréhension des points de vue des intervenants, faisant de moi un meilleur ingénieur », poursuit-il.

Gord est actuellement vice-président de la Production aux installations de Mississauga de Lubrifiants Petro-Canada Inc. (LPCI). L'usine, située sur les rives du lac Ontario, a une capacité annuelle de plus d'un milliard de litres d'huile de base. Gord supervise la production de ces huiles, qui sont utilisées dans la fabrication de plus de 350 lubrifiants de pointe, dont des huiles moteur, des liquides spéciaux et des graisses.

Au départ, l'usine se trouvait passablement isolée dans son décor rural au bord du lac. La croissance de la région de Toronto a fini par l'entourer de quartiers résidentiels, faisant ressortir la nécessité d'une meilleure communication avec les citoyens de la région, en particulier lorsque LPCI a lancé un projet visant à doubler la taille de l'usine au milieu des années 90.

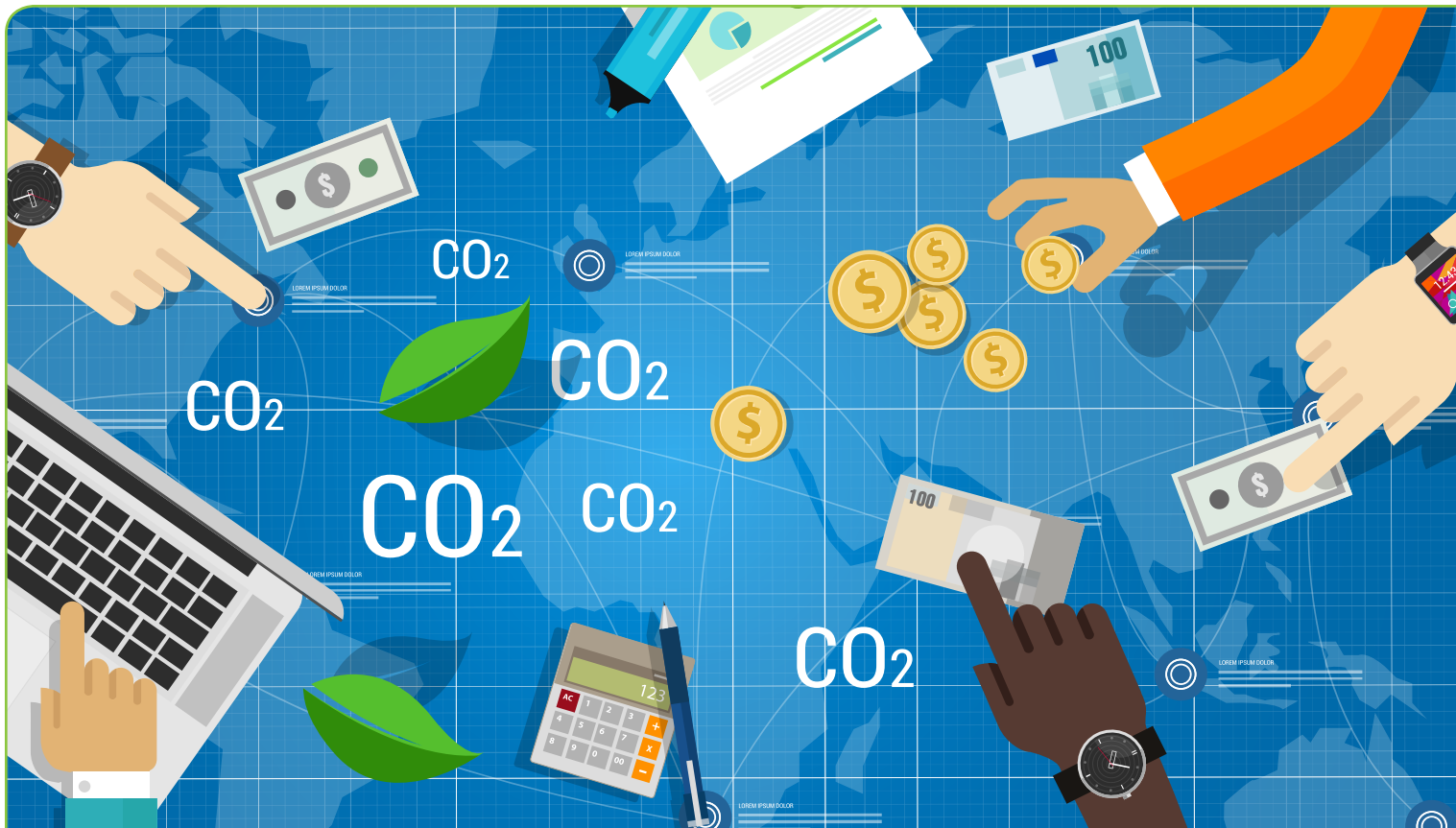
« Avant cela, il y avait peu d'interactions avec la communauté, commente Gord. Les gens ne connaissaient pas du tout nos activités et ils avaient des questions sur la nature de nos opérations. » Près de 25 ans plus tard, Gord est responsable des initiatives de relations avec la communauté de LPCI, afin d'assurer que l'entreprise soit reconnue comme membre apprécié de la communauté locale. Un Comité de liaison avec le public (CLP) constitué en 1996 a été la clé du succès, réunissant des résidents locaux, des organismes de réglementation de l'industrie et des représentants de divers ordres de gouvernement.

« Nous nous réunissons cinq fois par année pour discuter de sujets d'intérêt communautaire, y compris nos activités, notre bilan environnemental et les résultats au niveau des émissions, explique Gord. En tant que compagnie, nous participons activement à l'investissement dans la communauté et supportons les organismes de charité et le bénévolat. »

Avec le temps, une relation de confrontation s'est transformée en une relation de confiance. « Nous savons à quel point il est important d'écouter, de comprendre et de participer. Je suis très fier que les membres de la communauté comptent maintenant parmi nos plus ardents partisans, conclut Gord. Lors d'une récente journée d'accueil, le coprésident du Comité de liaison avec le public a parlé de notre relation positive, ainsi que de la valeur de communications transparentes et d'un dialogue ouvert avec les résidents locaux. »

C'est une récompense importante pour Gord et ses efforts continus pour favoriser un véritable changement dans la communauté. ➔

« Les membres de la communauté comptent maintenant parmi nos plus ardents partisans. »



COMMENT LE GÂCHIS DE LA TAXE SUR LE CARBONE NOUS DISTRAIT DE SOLUTIONS CLIMATIQUES RÉALISTES

LES TAXES SUR LE CARBONE SONT EN VOIE DE DEVENIR UNE QUESTION IMPORTANTE LORS DES ÉLECTIONS FÉDÉRALES DE 2019 AU CANADA. L'APPUI EST LARGEMENT DIVISÉ LE LONG DE LIGNES PARTISANES.



Stewart Muir est le fondateur et Directeur général de Resource Works Society, une organisation établie à Vancouver.

Il est facile de voir pourquoi les défenseurs de la tarification du carbone se sentent frustrés actuellement. Il faut travailler dur pour proposer des taxes sur le carbone mais il est facile de s'y opposer. Est-il fréquent que les gens votent pour s'imposer à eux-mêmes une nouvelle taxe? Dans l'État de Washington, les architectes d'une taxe sur le carbone figurant sur le bulletin de vote en novembre 2018 ont appris de déceptions antérieures que la polarisation partisane pouvait ruiner une initiative. Ils se sont donc donné beaucoup de peine pour mettre au point ce qu'ils croyaient être une approche dépolitisée. Peine perdue : les électeurs n'étaient pas intéressés et ont encore une fois décidé de tourner le dos à une taxe sur le carbone.

Il serait facile d'identifier la polarisation idéologique comme étant la cause du problème, en se basant sur les stéréotypes populaires des fanatiques du climat et des négateurs. Pourtant, si on y regarde de plus près, la réalité est très différente. La compréhension de cette réalité est la clé de l'élaboration d'une stratégie qui permettra d'aller de l'avant et d'assurer le succès d'une politique climatique pour le Canada.

L'idée de la tarification du carbone est inspirée du modèle de la taxe sur le tabac et les alcools, et c'est là qu'est le problème. Prenons le tabac. Entre 1982 et 1992, le gouvernement canadien a augmenté les taxes sur le tabac de 500 pour cent, ce qui a entraîné un déclin de 40 pour cent de la consommation de cigarettes par habitant. Excellent

résultat. L'idée est que si vous voulez que les consommateurs se comportent d'une certaine manière, taxez le comportement indésirable et récompensez le comportement désiré. Le problème avec la pénalisation des émissions de carbone, toutefois, c'est que bien que le carbone soit une substance qui a des inconvénients évidents, il se trouve également qu'il est un sous-produit de la substance la plus positive et la plus transformatrice de l'histoire de la civilisation humaine : l'hydrocarbure. Le tabac n'a pas créé les conditions nécessaires pour l'éradication de maladies, la quasi-élimination de la faim et de la mortalité infantile ou des panneaux solaires à faible prix. Les hydrocarbures, oui. Arrêter de fumer résout le problème des taxes pour un fumeur mais, en particulier pour les résidents des banlieues ou des régions rurales qui doivent compter sur des véhicules à moteur à combustion interne fiables et abordables, la tarification du carbone n'est qu'un autre fardeau qu'ils ne peuvent éviter.

Bien que je fasse cette observation, je ne suis pas de ceux qui haïssent toute taxe sur le carbone. Il y a une douzaine d'années, j'étais aux premières loges lorsque la Colombie-Britannique a mis au point sa taxe carbone innovatrice. À l'époque, ce semblait être la direction à prendre. Les mordus de politique ont découvert dans la neutralité fiscale un moyen astucieux d'amenuiser les aspects négatifs d'une taxe punitive. À cette époque innocente, avant que nous ayons tous disparus dans le labyrinthe de l'évasion fiscale et de l'abattement fiscal, cela semblait évident.

« L'IDÉE DE LA TARIFICATION DU CARBONE EST INSPIRÉE DU MODÈLE DE LA TAXE SUR LE TABAC ET LES ALCOOLS, ET C'EST LÀ QU'EST LE PROBLÈME. »

La stratégie britanno-colombienne a obtenu de nombreuses accolades à ses débuts. À long terme, toutefois, je vois mal quel bénéfice la province a retiré de son approche, et dont elle n'aurait pas profité autrement. L'innovation dans le secteur de l'automobile a permis de réaliser des gains importants d'économie de carburant, 20 pour cent ou plus dans la plupart des cas, ce qui a entraîné la réduction de la pollution causée par les véhicules. Pourtant, en 10 ans la consommation d'essence et de diesel par habitant en C.-B. a augmenté plutôt que de diminuer. En 2007, avant l'adoption de la taxe, on vendait des nombres égaux de berlines/bicorps et de camions/VUS. À l'été 2018, les acheteurs de voitures neuves de C.-B. ont acheté 2,7 camionnettes/VUS pour chaque voiture. En fin de compte, rien n'a changé. Les consommateurs ont profité des améliorations de la technologie et de la consommation de carburant pour acheter les véhicules plus gros et plus puissants qu'ils préféraient.

Pendant que les experts en modélisation continuent à remanier leurs équations et insistent que ce sont eux qui savent, j'incline à apprendre de l'expérience en abordant le problème du changement climatique d'un angle plus pratique que celui de la tarification du carbone. Je ne dis pas que nous devrions nécessairement abandonner les taxes sur le carbone. Ce que nous devons faire c'est parvenir à une meilleure compréhension de ce que la technologie peut accomplir, tout en outrepassant quelques tabous culturels à propos de l'énergie.

Il est temps de dépasser les attaques contre les hydrocarbures. Recherchez les termes « carburant fossile », « pétrole », « brut » ou

« hydrocarbures » dans le texte de l'*Accord de Paris* sur le climat. Vous ne les y trouverez pas. L'*Accord* démontre que l'avenir de l'énergie occupe un vaste territoire et n'est pas confiné à un étroit ensemble de spécifications déterminé par divers groupes d'analystes qui tentent de prendre possession du mandat sur le changement climatique. Un appel à l'action réaliste pour le 21^e siècle exige que nous commençons avec quatre principes de base.

En premier lieu, nous devons commencer à penser mondialement, pas localement. Les émissions de la Chine nous affectent tous et pourtant jusqu'à présent des pays comme le Canada ont refusé d'ajuster leur approche en tenant compte de ce facteur. Deuxièmement, il est temps de mettre au rebut les attitudes déterministes envers la connaissance et l'innovation qui nous empêchent d'avancer et qui nuisent à la qualité de la discussion. Lorsque les partisans les plus véhéments de certaines solutions énergétiques que tous devraient adopter selon eux se trouvent également être les représentants en vente de ces mêmes solutions, un scepticisme prudent est de mise. Actuellement, cela fait pourtant défaut. Troisièmement, comme la Colombie-Britannique nous l'a appris, il est nécessaire de voir les choses de la manière dont elles sont perçues par les consommateurs/électeurs/mères qui, à la recherche du meilleur résultat pour eux-mêmes, feront les choix qui leur conviennent. Finalement, ne cessons jamais d'éduquer et d'informer, parce que c'est là la clé ultime du progrès.

Ces quatre principes sont à la fois locaux et universels.

Pour les mettre en œuvre, j'ai proposé une douzaine de mesures concrètes qui seront beaucoup plus efficaces que la valse de la taxe sur le carbone. Celles-ci incluent d'obtenir de la Chine autant de gaz naturel que nous le pouvons, aussi rapidement que possible, sous

forme de GNL. On réduira ainsi les émissions en Chine, tout en assurant que la portion la plus innovatrice de l'industrie canadienne, le secteur pétrolier et gazier, continue à réaliser des percées dans la récupération des hydrocarbures avec le moins d'effets secondaires indésirables possible. L'expertise accumulée à la fine pointe du forage et de l'extraction est également la clé du futur succès de solutions énergétiques comme l'énergie géothermique et l'hydrogène. On peut être épris de panneaux solaires tout en poursuivant simultanément l'objectif d'un baril de pétrole zéro carbone, un objectif réel qu'on vise actuellement dans notre secteur de l'énergie. Le financement d'une supergrappe d'innovation fédérale consacrée à cet objectif représente une mesure concrète.

Le recours à la longue histoire d'innovation dans l'énergie atomique du Canada, associée à nos abondants dépôts d'uranium, constitue une autre stratégie de décarbonisation réaliste que les politiciens doivent trouver un moyen d'adopter.

Sur le plan des connaissances, l'information sur l'énergie n'est pas diffusée très efficacement à l'heure actuelle et ce n'est pas seulement parce que la plupart des gens ont peur des mathématiques. La guerre culturelle sur les campus universitaires ne concerne pas que les pronoms et la Palestine : elle a également comme effet de détériorer notre discours sur l'énergie. L'investissement dans des programmes et le leadership éclairé dans les trajectoires culturelles de l'évolution énergétique devraient être reconnus comme une priorité, de pair avec l'ingénierie et la géophysique. ➔

Mazda CX3
à Snider
Mountain,
N.-B.



L'efficacité énergétique en
SITUATIONS RÉELLES
à l'Écorandonnée



Christopher Lacroix est Spécialiste
en communications à l'Association
canadienne des carburants.

WADE OZEROFF, JOURNALISTE AUTOMOBILE INDÉPENDANT, STATIONNE UNE MAZDA CX3 ROUGE FLAMBOYANT À L'EXTÉRIEUR D'UN POULAILLER SUR SNIDER MOUNTAIN AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

C'est une escalade, en quelque sorte. Il est concurrent dans l'Écorandonnée, un événement annuel organisé par l'Association des journalistes automobile du Canada (AJAC). Lors de cette compétition de conduite de deux jours, des journalistes automobile testent en conditions réelles l'efficacité de véhicules à essence, au diesel, hybrides, électriques et à pile à combustible.

Le conducteur qui obtient la meilleure note d'efficacité dans l'ensemble des véhicules mis à l'essai est déclaré gagnant et emporte avec lui le « maillot vert » commandité par l'Association canadienne des carburants. L'an dernier, M. Ozeroff a remporté cette récompense et il a pris la route en espérant répéter l'exploit.

L'objectif de l'Écorandonnée est de vaincre les statistiques de consommation de carburant officielles de Ressources naturelles Canada par la plus importante marge possible. Au cours de l'événement, les concurrents ont parcouru des villes, des autoroutes, des chemins de terre et des routes de toutes sortes, alternant entre les véhicules. Cette année, le parcours allait de Saint John à Fredericton. Des véhicules à essence, au diesel, hybrides, électriques et à pile à combustible faisaient tous partie de l'événement.

L'éventail de technologies illustrées lors de l'Écorandonnée n'est pas représentatif du véritable parc de véhicules qui sillonnent les routes canadiennes. En fait, 98 pour cent des conducteurs continuent à opter pour des véhicules à essence. Ils sont abordables, pratiques et fiables. « Honda croit que le consommateur devrait choisir la technologie qu'il pense être la meilleure, a déclaré à l'Association canadienne des carburants Salil Kapoor, responsable de la Maintenance des carburants de remplacement chez Honda Canada. C'est pour cette raison que nous offrons actuellement l'un des meilleurs moteurs à essence au monde. »

Au fil d'arrivé, c'est **Jim Kerr**, correspondant, qui remporte la palme, ayant battu de loin le meilleur kilométrage enregistré; la voiture qui a connu la plus importante amélioration, la Mazda 6, a battu le résultat officiel de 2,7 L/100 km à 5,3 L/100 km avec son moteur à combustion interne.

Admettons-le : tout le monde veut épargner du carburant, sauver de l'argent et réduire les émissions. Le défi Écorandonnée est là pour en faire la démonstration, ainsi que celle des technologies actuelles et émergentes qui nous permettent de rester en mouvement, maintenant et pour des années à venir. ➔

Performance des véhicules lors de l'Écorandonnée

Véhicule	L/100 km		
	Écorandonnée	RNCan	Différence
Mazda 6	5,3	8	2,7
Ford EcoSport	6	8,4	2,4
Volkswagen Jetta	5,3	7	1,7
Chevy Equinox diesel	5,8	7,4	1,6
Lexus LS 500h	8	9,1	1,1
Mazda CX-3	7,2	8,2	1
Honda Clarity rechargeable	2,5	3,12	0,62
Mitsubishi Outlander VHR	5,6	6,2	0,6
Hyundai Ioniq rechargeable	3	3,35	0,35
Mercedes-Benz GLC 350e	7	7,35	0,35
Nissan Leaf	1,8	2,1	0,3
Toyota Camry hybride	4,8	5,1	0,3
Chevy Bolt	1,8	2	0,2
Kia Optima rechargeable	4,1	4,24	0,14
Ford Fusion Energi	4,2	4,26	0,06
Toyota Prius Prime	2,9	2,78	-0,12
Chrysler Pacifica hybride	6,4	5,5	-0,9
Nissan Kicks	8,9	7,2	-1,7



Depuis la gauche, **Bill Simpkins**, directeur, Relations avec les partenaires, Association canadienne des carburants; **Jim Kerr**, rédacteur automobile; **David Miller**, coprésident, Écorandonnée AJAC



Cathy Rogers, ministre des Finances du Nouveau-Brunswick, agite le drapeau vert, marquant le début de l'Écorandonnée AJAC 2018



Mercedes-Benz GLC 350e à Pocologan, N.-B.

LE POUVOIR DE LA COLLECTIVITÉ



PAR CAL FICHTER

Cal Fichter est vice-président, Énergie, chez Federated Co-operatives Limited, et président de l'Association canadienne des carburants.

J'ai été heureux d'apprendre que les consommateurs canadiens occupent une place prépondérante dans le présent numéro de Perspectives, où l'on explore leur sensibilisation, leur comportement et les options qui s'offrent à eux en ce qui a trait aux carburants de transport, ainsi qu'aux politiques énergétiques et climatiques.

Il est hors de doute que les industries de l'automobile et du raffinage du pétrole ont un rôle à jouer dans la réponse au changement climatique. Étant donné l'échelle de nos activités et l'importance cruciale de nos produits dans la vie quotidienne des Canadiens, nous comprenons notre responsabilité. Nous avons démontré que nous sommes prêts à participer au dialogue mondial sur l'environnement. Nous avons répondu par des efforts sincères et concrets pour réduire les émissions associées à nos produits et pour nous conformer aux attentes des régulateurs et des Canadiens.



Le rôle des consommateurs dans la transition vers une économie à émissions réduites est primordial et l'impact de leurs choix sera immense.

Mais qu'en est-il des consommateurs? Ils exercent un pouvoir de décision quand il s'agit du mode de transport, du carburant choisi, du type d'automobile et du comportement au volant. Le rôle des consommateurs dans la transition vers une économie à émissions réduites est primordial et l'impact de leurs choix sera immense.

En tant que vice-président, Énergie, chez Federated Co-operatives Limited, je crois que le modèle coopératif renferme de précieuses leçons pour ce qui est de l'occasion qui s'offre aux consommateurs à l'égard des carburants de transport. Dans notre modèle de gestion, les consommateurs sont plus que des clients : ils sont des propriétaires avec lesquels nous partageons des valeurs et des objectifs. La famille qui fait le plein de sa camionnette à la pompe, la fermière qui ravitaille son équipement, tous détiennent une part de membre dans les coopératives locales qui font partie du tissu de leurs collectivités. Au fil de la croissance et de l'épanouissement de notre modèle coopératif depuis près d'un siècle, nous en sommes venus à comprendre le pouvoir de la collectivité face à la satisfaction des besoins des gens dans l'ensemble de l'Ouest canadien.

Actuellement, le besoin à satisfaire est mondial : la nécessité de réduire les émissions dues aux transports. En tant que Canadiens, nous sommes à notre meilleur lorsque nous offrons une réponse collective. Avec une population de près de 37 millions, nous sommes en mesure d'avoir un impact important pour ce qui est de la réalisation de cet objectif.

Il est temps que nous exploitions notre potentiel collectif. En choisissant des véhicules qui répondent vraiment à nos besoins. En laissant ces véhicules à la maison si l'autobus ou une randonnée à bicyclette est plus pratique. En conduisant plus intelligemment et en prenant mieux soin de nos véhicules.

Au moment où nous nous demandons à quoi ressemblera une économie à émissions réduites au Canada, il y a amplement de place pour des progrès au niveau de l'efficacité des véhicules et du rendement du carburant. Je pense même qu'il y a plus de place pour que nous démontrions notre potentiel en tant que Canadiens, individuellement et collectivement.

Dans cette communauté que nous appelons le Canada, il importe que nous fassions tous notre part. ➔