

# EN ROUTE VERS 2050

LE RÔLE DES CARBURANTS DE TRANSPORT DANS  
UN AVENIR À FAIBLE INTENSITÉ DE CARBONE  
AU CANADA



ASSOCIATION  
canadienne des carburants

# Nous voyons des changements remarquables à l'horizon.

**Nous voyons un avenir où les Canadiens réduiront considérablement leurs émissions de GES dans le secteur du transport sans compromettre la mobilité des personnes et des marchandises. Nous voyons un avenir où le Canada sera un chef de file dans l'élaboration de choix énergétiques propres en matière de transport. Un avenir où ces choix incluent des carburants liquides à faible intensité de carbone fiables et abordables.**

## Table des matières

Le défi qui nous attend . . . . .	1
Une approche intégrée pour réduire les émissions de GES du secteur des transports . . . . .	3
L'avenir, c'est déjà aujourd'hui . . . . .	7
Sur la voie du succès . . . . .	12



# Le défi qui nous attend

Lorsque les Canadiens se tournent vers l'avenir et les possibilités qui s'offrent à eux, ils voient un pays défini par une économie forte et résistante, un leadership dans un monde à faible intensité de carbone et une capacité à assurer ses propres besoins énergétiques.

---

L'industrie canadienne du raffinage partage les aspirations audacieuses de notre pays et fera sa part pour aider à construire un avenir prospère à faible intensité de carbone tout en continuant à mettre en place l'infrastructure de transport sur laquelle les Canadiens ont appris à compter. Notre défi a été rendu plus difficile et l'avenir moins certain en raison de la pandémie de COVID-19, mais nous resterons déterminés à continuer à jouer un rôle de premier plan dans l'économie à faible intensité de carbone de demain.

## Une nation en mouvement

Le transport est essentiel au mode de vie des Canadiens et à une économie saine. Répondre aux besoins de transport de plus de 37 millions de personnes sur près de dix millions de kilomètres carrés n'est pas une mince affaire, surtout si l'on tient compte des grandes différences régionales en matière de climat, de géographie, d'infrastructures et de besoins énergétiques.

Notre industrie alimente en carburant les camions, les trains, les navires et les avions qui transportent les biens essentiels dont les Canadiens dépendent chaque jour – à l'intérieur comme à l'extérieur de nos frontières. Les carburants utilisés dans les transports permettent au Canada de réussir sur le marché mondial.

La réduction substantielle des émissions constitue un défi de taille pour un pays aussi vaste et diversifié que le Canada. Traditionnellement, près de la moitié (45 %) des émissions du Canada proviennent des sources nécessaires à la production de chaleur, d'électricité et d'énergie industrielle. Les transports sont la deuxième source la plus importante, avec 25 %. L'avenir est incertain, mais notre industrie s'est engagée à agir dans le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques et se montre à la hauteur de la tâche qui consiste à réduire les émissions tout en soutenant une économie saine et en apportant des solutions sûres et fiables aux besoins énergétiques du Canada.

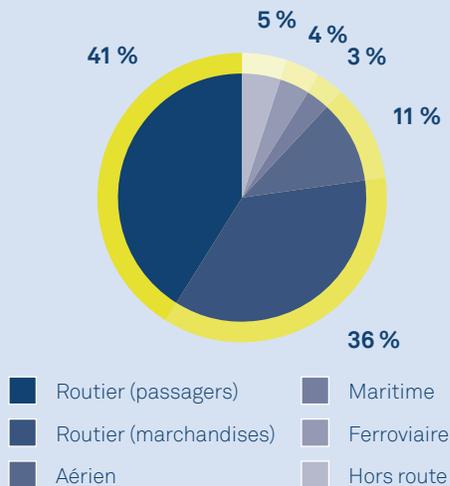
## L'heure de la transformation

Les membres de l'Association canadienne des carburants sont convaincus que la réalisation de nos aspirations nationales en matière de réduction des émissions et le respect des engagements du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris exigeront un changement profond, une véritable transformation de notre système de transport.

Les premières étapes de cette transformation sont déjà en cours. Les Canadiens commencent à faire des choix différents en matière de carburant pour les transports. Nous nous interrogeons sur la façon dont nous utilisons ces carburants tout en cherchant des moyens de les rendre plus propres et plus efficaces.

**Le transport routier représente plus de 75 % des émissions totales du secteur des transports.**

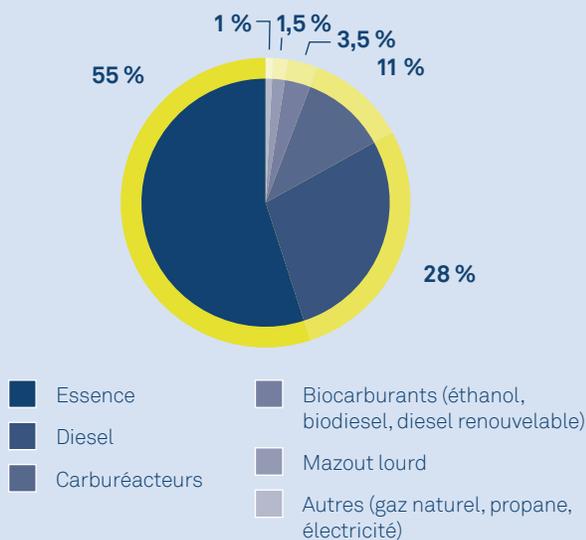
### Émissions par mode de transport (2017)



Les montants ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.  
Source : Ressources naturelles Canada

**Les carburants à base de pétrole alimentent plus de 95 % des transports.**

### Consommation d'énergie dans le secteur des transports (2017)



Source : Ressources naturelles Canada

## Nous sommes prêts

La transformation de l'énergie entraînera de grands changements pour l'industrie canadienne des carburants de transport. Nous avons un rôle central à jouer. Nous sommes prêts à soutenir la reprise d'après-pandémie au Canada et au-delà par :

- **la réduction des émissions de GES au coût le plus bas possible pour la société**, parce que la réduction des émissions doit se faire de concert avec le maintien d'une économie saine;
- **l'utilisation et l'adaptation de l'infrastructure et de l'expertise existantes**, pour nous permettre de réagir plus rapidement et plus agilement;
- **l'amélioration de la sécurité énergétique intérieure**, afin que le Canada puisse agir de façon indépendante et exploiter sa capacité nationale.

Depuis plus d'un siècle, nous répondons à l'évolution des besoins et des attentes des Canadiens en matière de transports et de carburants. Aujourd'hui, nous nous concentrons sur la recherche de solutions pour réduire les émissions de GES provenant du transport et sur l'utilisation des ressources canadiennes pour aider notre pays à créer une économie à faible intensité de carbone.

Nous voyons des occasions de développer de nouvelles technologies et de nouveaux processus, et aussi d'adapter l'infrastructure de production et de distribution de carburant existante. Nous saisissons actuellement ces occasions grâce à des initiatives de cogénération dans les raffineries, par exemple, qui produisent sur place la majeure partie de l'énergie nécessaire (voir page 9). Et grâce au captage et au stockage du carbone (CSC), nous réduisons les émissions de CO<sub>2</sub> de millions de tonnes (voir page 10).

Les avantages d'une collaboration plus stratégique et plus innovante avec les constructeurs automobiles, les développeurs et fournisseurs de technologies et d'autres secteurs de l'énergie sont évidents. Ces collaborations donnent déjà des résultats dans la recherche de nouvelles formulations de carburants à base de biomasse (voir page 9).

Nous constatons également la nécessité de diversifier nos produits énergétiques pour le transport, de distribuer davantage de types de carburants et de satisfaire un plus large éventail de besoins des entreprises et des consommateurs, tout en réduisant les émissions. L'un des meilleurs exemples est le déploiement d'installations de charge rapide électrique et de sites de ravitaillement en hydrogène dans les stations-service traditionnelles (voir page 11). ➔



# UNE APPROCHE INTÉGRÉE POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GES DU SECTEUR DES TRANSPORTS

La complexité du défi du changement climatique signifie qu'il n'y aura pas de solution unique. Nous devons être prêts à rechercher une série de solutions, en particulier :

**Offrir** davantage de choix de carburants à faible intensité de carbone

**Améliorer** le rendement énergétique des moteurs

**Repenser** la mobilité

**Créer** un environnement réglementaire stable

L'avantage d'une approche intégrée est de fusionner l'ingéniosité de l'industrie, des gouvernements et des universités pour développer des solutions aussi diverses que les besoins énergétiques des Canadiens.

# 1 Offrir davantage de choix de carburants à faible intensité de carbone

L'avenir du Canada exigera une variété de carburants et de types de véhicules aussi variée que les modes de transport que nous utilisons et la géographie à laquelle nous sommes confrontés. Nos membres voient un immense potentiel de choix de carburants dans trois grandes catégories : liquides à faible intensité de carbone, carburants électriques et carburants gazeux. Alors que le Canada se dirige vers cet avenir diversifié en matière de carburants, chaque option devrait avoir la possibilité de consolider ses points forts, sa pertinence et sa valeur sur un marché concurrentiel.

## LIQUIDES À FAIBLE INTENSITÉ DE CARBONE

Y a-t-il un avenir pour les carburants liquides? Absolument. Les Canadiens comptent sur les carburants liquides pour le transport depuis près de 125 ans. Ces carburants sont sûrs, fiables, pratiques et abordables dans tous les modes de transport. L'essence, le diesel et le carburant d'aviation sont disponibles 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, grâce à un système national sophistiqué – résultat de milliards de dollars d'investissements et de décennies d'innovation. Ces carburants resteront essentiels pour répondre aux besoins énergétiques du Canada en matière de transport à mesure que les solutions de remplacement arriveront à maturité. Dans l'intervalle, les performances environnementales des carburants liquides continueront à s'améliorer.

Les membres de l'ACC visent à réduire les émissions de GES sans sacrifier le rendement des carburants. Un carburant plus propre signifie une moindre intensité de carbone – grâce au mélange de biocarburants, par exemple. Les cultures agricoles telles que le maïs et le canola sont aujourd'hui utilisées pour produire des biocarburants liquides. À terme, les carburants issus de la biomasse proviendront de déchets agricoles, forestiers et urbains solides, ainsi que d'algues et d'autres produits, qui seront tous co-traités avec des matières premières pétrolières. Dans les premiers stades de leur développement, ces produits avancés sont appelés biocarburants « d'appoint », car ils pourraient alimenter les véhicules actuels et être stockés et distribués dans les infrastructures existantes. Les carburants liquides issus de la biomasse sont idéaux pour réduire les émissions de l'aviation et du transport de marchandises, deux activités à forte densité énergétique qui ne se prêtent guère à l'électrification.

Les carburants synthétiques – également appelés « e-fuels » ou « PtL » (Power-to-Liquids) – constituent un autre domaine d'innovation. Ils sont créés à partir de CO<sub>2</sub> capté et d'hydrogène vert ou bleu produit à partir d'électricité renouvelable. En tant que carburants hydrocarbonés renouvelables, les carburants synthétiques sont compatibles avec les flottes existantes et les infrastructures de carburant liquide et offrent un fort potentiel pour alimenter les modes de transport aérien et de fret routier lourd à forte densité énergétique.

## ÉLECTRICITÉ

L'électrification offre un potentiel de réduction des émissions de GES principalement dans les véhicules légers (VL). La transition vers les véhicules électriques (VE) est en cours, mais à un rythme relativement lent. De ce fait, les VE ne représentent qu'une petite part de marché. Toutefois, à mesure que les coûts baissent, que les batteries deviennent plus performantes et que l'infrastructure de recharge rapide se développe, en particulier dans les zones urbaines et suburbaines, il est probable que cette technologie connaisse un essor rapide.

La pile à combustible à hydrogène est une solution de substitution prometteuse pour les poids lourds, car elle n'est pas limitée par l'autonomie, le temps de recharge et la densité énergétique des batteries électriques. Les progrès de la technologie des piles à combustible – et une adoption accrue par le marché – sont actuellement freinés par une production limitée d'hydrogène, ainsi que par l'absence d'infrastructures de distribution et de ravitaillement en hydrogène.

## CARBURANTS GAZEUX

Le gaz naturel et le propane alimentent déjà des parcs de véhicules, incluant les taxis, les camions de livraison locaux et les camions de fret lourds. Ces véhicules produisent jusqu'à 25 % moins d'émissions de GES que leurs équivalents fonctionnant à l'essence ou au diesel.

Historiquement, les véhicules qui roulent au gaz ont toujours détenu une part de marché mineure. L'adoption généralisée a été entravée par les coûts élevés d'acquisition des véhicules et les infrastructures de ravitaillement limitées. À mesure que ces obstacles sont éliminés, des possibilités de transformation pour les combustibles gazeux se présenteront vraisemblablement surtout dans le secteur des parcs de véhicules commerciaux et gouvernementaux.

## 2 Améliorer le rendement énergétique des véhicules

C'est une autre mesure essentielle à une approche intégrée pour réduire les émissions de GES. Les récents progrès en matière de rendement énergétique des véhicules ont déjà permis des réductions. On doit principalement ces avancées aux améliorations du moteur à combustion interne (MCI). Les experts estiment qu'il existe un potentiel important pour optimiser davantage le rendement énergétique et les émissions des véhicules à moteur à combustion interne. En fait, les améliorations des technologies de MCI largement adoptées pourraient se traduire par les réductions à court terme les plus importantes en matière de consommation de carburant et d'émissions de GES.

## 3 Repenser la mobilité

La pandémie nous a montré que nous n'avons peut-être pas besoin de voyager aussi souvent que nous le pensons. Lorsque nous le faisons, nous pouvons utiliser moins d'énergie et réduire les émissions en choisissant des modes et des systèmes de transport moins gourmands en carburant et moins polluants. Dans les villes, cela signifie offrir plus de choix : transports en commun, covoiturage, vélo, marche. La densification urbaine est essentielle pour que davantage de Canadiens vivent à proximité des services dont ils ont besoin.

Le transfert des modes de transport entre les villes implique la modernisation des infrastructures ferroviaires et l'investissement dans de nouveaux corridors ferroviaires à grande vitesse afin de réduire la dépendance à l'égard des transports routiers et aériens. Il s'agit de restructurer les systèmes de logistique du fret afin de déplacer les marchandises par des modes moins gourmands en énergie.

## 4 Créer un environnement réglementaire stable

L'action gouvernementale est le dernier élément d'une approche intégrée pour réduire les émissions de GES du secteur des transports. Les membres de l'Association canadienne des carburants appuient un système de réglementation solide de mesures de protection de l'environnement, mais ce système doit être uniforme et cohérent pour les industries et les chaînes logistiques complexes afin de satisfaire aux besoins et aux attentes des Canadiens. Les instruments politiques doivent respecter les solutions technologiquement neutres et ne pas créer d'obstacles réglementaires inutiles. Une politique publique intelligente crée un environnement réglementaire stable qui stimule les investissements du secteur privé et contribue à accélérer le changement.

## À quoi ressemblera l'avenir des carburants de transport?

Pour que toute option de carburant future soit couronnée de succès, elle doit répondre à des exigences minimales liées à l'échelle, la facilité de substitution, la fiabilité, l'aptitude commerciale, la durabilité et le caractère abordable. La multitude de ces exigences rend difficile toute prévision quant à l'offre de carburants de demain. Cette incertitude peut se résumer à deux questions fondamentales :

### À quelle vitesse et jusqu'où les technologies vont-elles se développer?

Comme avec toute technologie nouvelle, les percées et les échecs sont inévitables. C'est l'une des principales raisons pour lesquelles nous devons éviter de choisir des gagnants, rester « neutres » et garder ouverte notre gamme de solutions potentielles en matière de carburants et de véhicules. Il se peut que nous devions procéder à des changements rapides en fonction de l'évolution du paysage technologique. Des événements tels que la pandémie de COVID-19 pourraient freiner les technologies émergentes et souligner l'intérêt d'exploiter et d'adapter notre infrastructure de distribution de carburants existante réputée pour sa fiabilité.

### Quel choix les consommateurs feront-ils?

Les consommateurs ont une immense influence sur l'avenir des carburants de transport. Dans un marché concurrentiel, les Canadiens seront très attentifs et prendront des décisions basées sur leur évaluation des technologies qui répondent le mieux à leurs besoins. →

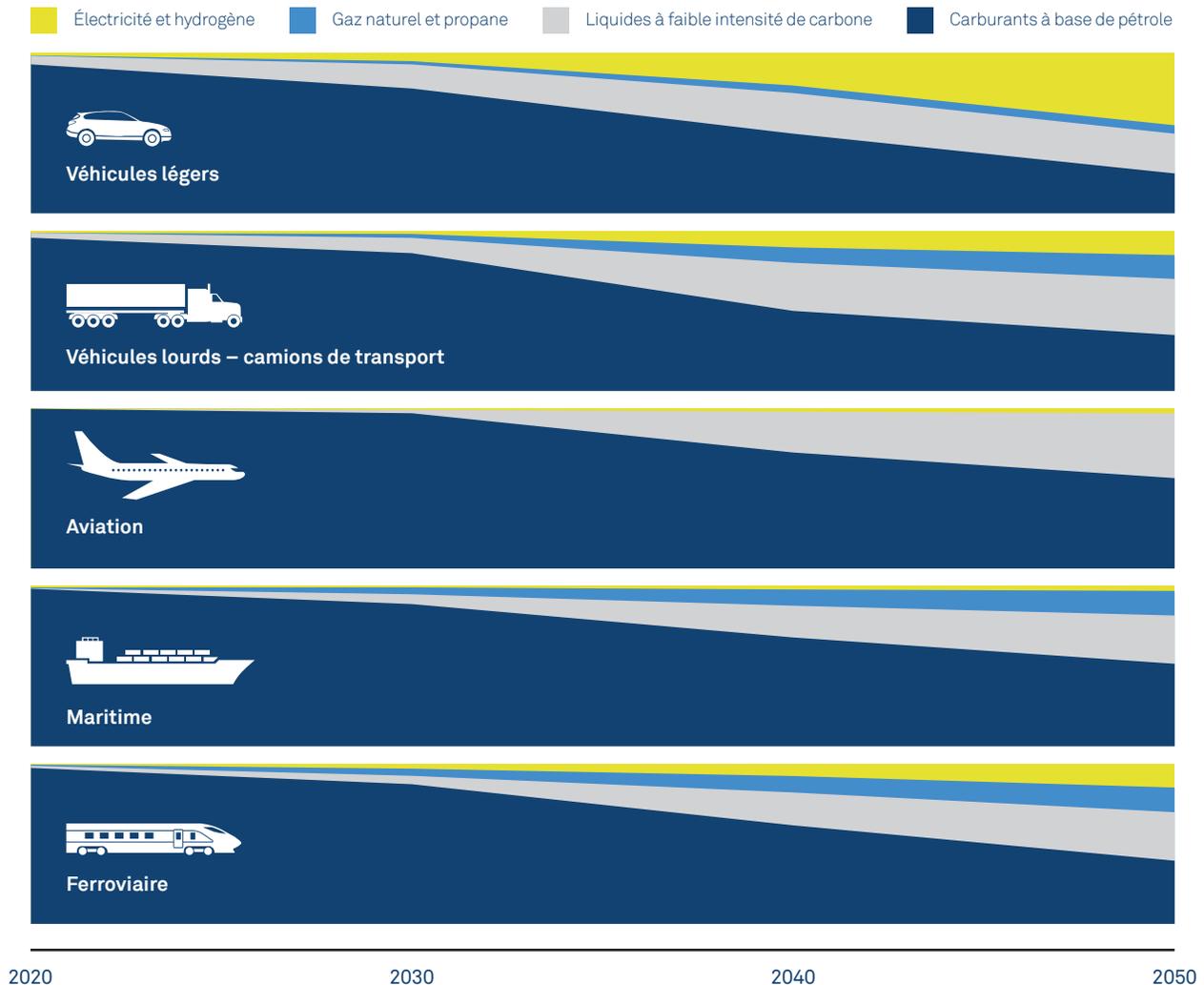




## Un œil sur l'avenir

Les carburants qui alimenteront les transports en 2050 seront différents de ceux d'aujourd'hui. La transformation est inévitable, et nos membres feront partie du processus et de la solution. L'avenir exigera une offre diversifiée de carburants et de véhicules. Il n'y aura pas de solution unique pour tous les carburants. Vaclav Smil, professeur émérite à la faculté de l'environnement de l'université du Manitoba, ajoute une autre condition : « ...la transition énergétique en cours vers la décarbonisation suivra inévitablement les progrès de tous les changements précédents d'énergie primaire à grande échelle. En d'autres termes, elle sera progressive et prolongée. »<sup>1</sup>

Voici une vision d'un avenir *potentiel* qui trouve des promesses dans toutes les options de carburant et reconnaît la nécessité de solutions différentes dans divers modes.



### Véhicules légers

Il est probable que les véhicules légers (VL) en milieu urbain et suburbain soient largement électrifiés. Les possibilités de transformation pour les combustibles gazeux se présentent surtout dans le secteur des parcs de véhicules commerciaux et de véhicules légers gouvernementaux.

### Véhicules lourds – camions de transport

Les piles à combustible à hydrogène représentent une option d'électrification prometteuse pour le transport de marchandises sur de longues distances; le gaz naturel, en particulier sous forme liquéfiée (GNL), est également prometteur. Mais les carburants liquides restent prépondérants.

### Aviation

Les carburants liquides synthétiques et issus de la biomasse sont idéaux pour réduire les émissions de l'aviation et du transport de marchandises, deux activités à forte densité énergétique. L'électricité pourrait être une voie d'avenir pour les avions plus légers sur les liaisons court-courrier.

### Maritime

Le gaz naturel, les liquides à faible intensité de carbone et le pétrole sont les principaux carburants de choix. Les piles à combustible à hydrogène sont la seule option pratique pour l'électrification.

### Ferroviaire

Le train devient l'un des modes de transport les plus équilibrés en termes d'options de carburant, car il est bien adapté aux quatre options de carburant de demain.

<sup>1</sup> Smil, V. 2019. What we need to know about the pace of decarbonization. *Substantia*. <http://vaclavsmil.com/wp-content/uploads/2020/01/Substantia.pdf>



L'avenir,  
c'est déjà  
aujourd'hui

Alors que nous nous dirigeons vers un avenir incertain, l'expertise scientifique, technique et commerciale de notre industrie continuera à faire progresser l'innovation canadienne, à créer de nouveaux emplois et à propulser le Canada vers une plus grande prospérité.

## Une tradition d'innovation

L'innovation est au cœur des progrès de l'industrie du raffinage depuis plus de 125 ans.

Lorsque l'industrie automobile a amélioré la technologie de motorisation au début du XX<sup>e</sup> siècle, nous avons fourni les carburants dont les voitures avaient besoin pour fonctionner efficacement. Depuis un demi-siècle, nous travaillons en collaboration avec les gouvernements et l'industrie pour améliorer les performances environnementales des véhicules et des carburants. Notre succès le plus remarquable a peut-être été la réduction des émissions d'oxydes de soufre, d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils des véhicules. Depuis 2005, nous avons investi plus de 5 milliards de \$ pour réduire les taux de soufre de plus de 90 % dans l'essence et de 97 % dans le diesel.

De nouvelles idées.  
De nouvelles méthodes.  
De nouveaux produits.

L'industrie canadienne du raffinage met désormais son expérience et son ingéniosité au service de la mise au point de solutions canadiennes dans la lutte contre le changement climatique. Les innovations en matière de réduction de l'intensité de carbone comprennent **l'amélioration des processus de production, les carburants issus de la biomasse, le captage et le stockage du carbone (CSC), les carburants synthétiques et l'extension des infrastructures de distribution et de vente au détail existantes** afin de diversifier l'offre de produits et de créer un plus grand choix pour les consommateurs. Ces innovations se dérouleront selon une approche progressive pour transformer les opérations et accroître le rôle du secteur du raffinage dans l'économie à faible intensité de carbone.

PHASE  
**1**

### FONDEMENTS

**Saisir les occasions immédiates d'accroître le rendement énergétique opérationnel.**

Amélioration des procédés, carburants issus de la biomasse, CSC, développement des infrastructures de distribution et de vente au détail existantes

PHASE  
**2**

### TRANSFORMATION

**Augmenter progressivement le nombre de composants à faibles émissions et la gamme de matières premières à faible intensité de carbone.**

Amélioration des procédés, carburants issus de la biomasse, CSC

PHASE  
**3**

### RÉALISATION

**Devenir un centre de production et de distribution de produits énergétiques et de matières premières à faibles émissions.**

Amélioration des procédés, carburants issus de la biomasse, CSC, carburants synthétiques

Adapté de la Figure 2, p. 30, *CONCAWE Review*, Volume 29, Numéro 1, juin 2020.  
<https://www.concawe.eu/publications/concawe-reviews/>

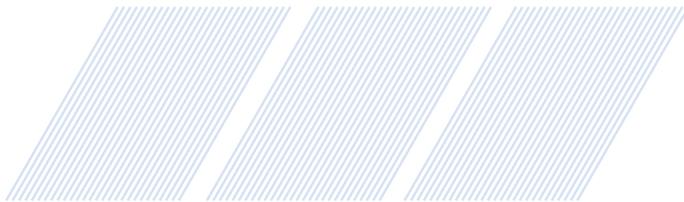
## AMÉLIORATIONS DES PROCESSUS

PHASES 1 2 3

L'amélioration des processus tout au long de la chaîne de valeur de la production et de la distribution continuera à faire baisser l'intensité de carbone des carburants. Les nouvelles techniques d'extraction des ressources, l'amélioration de la gestion de l'énergie, l'optimisation des processus, la réduction du torchage, le passage à des sources d'énergie à faible intensité de carbone et la cogénération sont autant d'exemples de travaux en cours pour réduire la consommation d'énergie et les émissions.

La cogénération permet de capter la chaleur des processus pour produire de l'électricité ou de la vapeur. Ce processus pourrait permettre à une centrale de produire suffisamment d'énergie pour répondre à la demande sur place. Les initiatives de cogénération de plus grande envergure peuvent produire un excédent d'électricité pour les réseaux provinciaux.

L'installation de cogénération de la **Pétrolière Impériale** à sa raffinerie d'Edmonton capte le gaz qui est un sous-produit de ses opérations pour produire 80 % de l'électricité dont la raffinerie a besoin. La chaleur résiduelle du processus sera utilisée pour produire suffisamment de vapeur pour répondre à la moitié des besoins de la raffinerie.



## CARBURANTS ISSUS DE LA BIOMASSE

PHASES 1 2 3

Nous continuons à tirer parti de l'innovation et à travailler avec les constructeurs automobiles pour offrir aux consommateurs davantage de choix de carburants à faible intensité de carbone pouvant être utilisés en toute sécurité dans les véhicules existants. Un objectif clé est de fournir des carburants liquides à faible intensité de carbone dont le coût et les émissions sont concurrentiels. Nous voyons d'importantes possibilités d'exploiter la densité énergétique supérieure des liquides et les améliorations continues de la technologie des véhicules à moteur à combustion interne pour offrir les solutions de réduction des émissions abordables que réclament les Canadiens.

Les raffineurs canadiens ont été parmi les premiers investisseurs dans la production d'éthanol. Aujourd'hui, ils exploitent quelques-unes des plus grandes installations de production d'éthanol du Canada. Les activités canadiennes de **Valero Energy** tirent parti de l'importante capacité de production d'éthanol et de diesel renouvelable de la société mère aux États-Unis. **Federated Co-operatives Ltd.** est le plus récent raffineur canadien à avoir investi dans sa propre usine de production d'éthanol. Les investissements de l'industrie comprennent de vastes conversions des terminaux et des points de vente au détail pour permettre davantage de mélanges de biocarburants dans tout le Canada.

D'autres investissements se concentrent sur les bioraffineries spécialisées et les biocarburants avancés qui élargissent l'offre de matières premières et permettent de réduire davantage les émissions. Le Canada se trouve dans une position unique pour être un chef de file dans la production de ces biocarburants hydrocarbonés renouvelables. Par exemple, **Suncor** investit dans la production d'éthanol cellulosique à partir de déchets solides municipaux.

Le cotraitement des matières premières de la biomasse comme les bio-huiles avec les matières premières du pétrole est un moyen prometteur de produire des carburants de transport à faible intensité de carbone. Les efforts d'innovation actuels portent sur l'examen de multiples matières premières et méthodes de transformation. **Parkland** est un leader canadien dans cette approche à sa raffinerie de Burnaby, en Colombie-Britannique; ses carburants cotraités ont une intensité carbonique d'environ 85 % inférieure à celle des carburants classiques. **Tidewater** est également aux premiers stades de développement d'une installation de cotraitement dans sa raffinerie de Prince George, en Colombie-Britannique. Le cotraitement pourrait devenir un moyen important de décarboniser les carburants liquides et de réduire l'intensité de carbone de tous les produits d'une raffinerie.



## CAPTAGE ET STOCKAGE DU CARBONE (CSC)

PHASES **1** **2** **3**

Le CSC est essentiel à la transformation de l'énergie mondiale. Cette technologie permet de capter, de liquéfier et d'injecter le CO<sub>2</sub> sous terre pour un stockage sûr et permanent. Le Canada est un chef de file mondial dans le domaine du CSC, qui contribue déjà à réduire l'intensité de carbone des carburants liquides.



À Fort Saskatchewan, en Alberta, le projet de CSC Quest, géré par **Shell**, a permis de capturer et de stocker en toute sécurité cinq millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit la quantité la plus importante de toutes les installations terrestres dans le monde. Cinq millions de tonnes de CO<sub>2</sub> correspondent aux émissions annuelles d'environ 1,25 million de voitures.



La raffinerie Sturgeon de la société **North West Redwater Partnership**, située au nord d'Edmonton, est la plus récente raffinerie du Canada et la première installation de ce type au monde à intégrer le CSC dans sa conception originale, ce qui lui permet de développer des produits plus propres et à forte valeur ajoutée.

## DÉVELOPPER L'INFRASTRUCTURE DE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

PHASES 1 2 3



Credit: Shell International Ltd.

Les Canadiens veulent avoir un plus grand choix de carburants de transport. L'absence d'une infrastructure de ravitaillement pour les carburants de substitution comme l'électricité a été un obstacle à un plus grand choix. Les distributeurs de carburants liquides diversifient leur offre de produits pour inclure le propane, l'électricité, l'hydrogène et le gaz naturel.

La société **Irving Oil**, qui a adopté très tôt la technologie des véhicules électriques dans le Canada atlantique, dispose de stations de recharge

rapide sur plusieurs de ses sites. **Suncor** a déployé un réseau électrique, le premier du genre, qui permet aux clients de recharger leurs véhicules électriques dans des stations de recharge rapide Petro-Canada tout au long de l'autoroute transcanadienne.

Et nous explorons d'autres solutions. Pour la première fois au Canada, **Shell** a ouvert deux stations de ravitaillement en hydrogène à Vancouver et prévoit agrandir son réseau. **Federated Co-operatives Ltd.** a élargi son offre d'E85 dans ses stations-service de Colombie-Britannique.

## CARBURANTS SYNTHÉTIQUES

PHASE 3

La production de carburants synthétiques à l'échelle est une entreprise de longue haleine qui doit relever d'importants défis techniques et commerciaux. Ces carburants pourraient inclure l'hydrogène « vert », créé à partir d'électricité sans émissions.

**Suncor** est l'un des premiers investisseurs dans la propriété intellectuelle de la technologie des procédés pour la conversion du CO<sub>2</sub> en carburants liquides. Cette technologie pourrait potentiellement soutenir plusieurs usines canadiennes à l'avenir. →

# Sur la voie du succès

**L'avenir nous réserve de profonds bouleversements.**

Le Canada doit en profiter pour se positionner à l'avant-garde dans les domaines environnemental et économique.



Nous partageons tous la responsabilité de prendre des mesures opportunes et de nous concentrer sur nos aspirations communes à un environnement sain et à un avenir sûr et prospère. Nous avons la responsabilité de travailler ensemble au-delà des secteurs industriels, des limites de compétence et des lignes politiques.

La collaboration est essentielle alors que nous nous efforçons d'équilibrer les objectifs économiques et environnementaux du Canada. C'est pourquoi l'Association canadienne des carburants assume un rôle de premier plan au sein du Clean Resources Innovation Network (CRIN). Le CRIN regroupe des professionnels, des innovateurs, des financiers, des décideurs politiques, des universitaires et des étudiants progressistes de l'industrie pétrolière et gazière et agit en faveur d'énergies hydrocarbonées propres et pour une économie canadienne forte. Les membres de l'Association canadienne des carburants dirigent le groupe thématique « Cleaner Fuels » (Des carburants plus propres) du CRIN qui se concentre sur le développement de carburants à faibles émissions.

Nos partenariats s'étendent au-delà du Canada pour inclure des collègues internationaux directement ou par le biais d'organisations comme l'Association internationale de l'industrie pétrolière pour la sauvegarde de l'environnement (IPIECA) pour promouvoir le bilan environnemental et social.

## Notre engagement envers les Canadiens

En tant que fournisseur de carburants de transport au Canada, nous nous engageons à continuer d'apporter des contributions importantes à une économie forte et résiliente ainsi que des réductions significatives des émissions de gaz à effet de serre. Grâce à la collaboration, nous parviendrons à réduire les émissions sans compromettre notre capacité à déplacer les personnes et les marchandises au Canada et à l'étranger. Ensemble, nous bâtissons un avenir où le Canada sera un chef de file dans l'élaboration de choix énergétiques propres en matière de transport – un avenir où ces choix incluent des carburants liquides fiables, rentables et à faible intensité de carbone. →

## Nous représentons l'industrie des carburants de transport du Canada.

Notre secteur contribue plus de 10 milliards de dollars du PIB du Canada chaque année et emploie près de 117 000 Canadiens dans 15 raffineries, 78 dépôts de distribution et 12 000 établissements commerciaux et de vente au détail. Notre association aide ses membres à répondre aux objectifs de politique environnementale du gouvernement et aux attentes des Canadiens sans nuire à leur accès à un approvisionnement sûr, fiable et à prix compétitif en carburants.

Nous avons à notre actif plusieurs décennies d'une collaboration productive avec les gouvernements de tout le Canada, qui voient en nous une source incontournable d'information sur l'industrie et d'expertise technique.



ASSOCIATION  
canadienne des carburants

1000-275 rue Slater, Ottawa, ON K1P 5H9

613-232-3709 [canadianfuels.ca](http://canadianfuels.ca)

