



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

1000-275 Slater St.  
Ottawa, Ontario  
Canada K1P 5H9  
t. 613.232.3709  
canadianfuels.ca

Le 26 mars 2021

Comité spécial sur la relation économique entre le Canada et les États-Unis  
131, rue Queen, 6<sup>e</sup> étage  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario) K1A 0A6  
Canada  
[CAAM@parl.gc.ca](mailto:CAAM@parl.gc.ca)

Madame, Monsieur,

**Objet : Soumission à l'appui du rapport intérimaire du comité sur le pipeline de la ligne 5 d'Enbridge**

Je tiens à vous remercier pour le travail acharné du comité en ce qui concerne la situation actuelle entourant l'ordonnance de fermeture décrétée par l'État du Michigan à l'endroit du pipeline de la ligne 5 d'Enbridge. Notre association a grandement apprécié l'appui sans réserve qu'ont exprimé les gouvernements du Canada, de l'Alberta, de la Saskatchewan, de l'Ontario et du Québec, tant en privé qu'en public, relativement à l'exploitation continue de la ligne 5. Comme l'a clairement déclaré le ministre Seamus O'Regan à ce comité, « l'exploitation de la ligne 5 n'est pas négociable ».

L'Association canadienne des carburants représente les raffineurs<sup>1</sup>, les distributeurs et les détaillants de produits pétroliers, notamment l'essence, le diesel, le mazout domestique, le carburacteur ainsi que les carburants et lubrifiants spécialisés. Nos raffineries membres produisent également de l'asphalte et des matières premières pour les installations de fabrication de produits chimiques et de lubrifiants et répondent à 95 % des besoins en carburants de transport des Canadiens ainsi que des produits destinés à l'exportation.

Le gouvernement du Michigan a récemment émis une ordonnance de fermeture à l'endroit de la ligne 5 qui, si elle est exécutée, fermerait effectivement la ligne 5 dans son intégralité. La ligne 5 a des antécédents d'exploitation sécuritaire depuis plus de 65 ans, et les effets de cette mesure sans précédent seraient considérables et imprévisibles. La ligne 5 est un élément clé des infrastructures assurant l'approvisionnement en carburants de transport essentiels sur lequel comptent les familles et les entreprises de l'Ontario, du Québec et de la région des Grands Lacs.

---

<sup>1</sup> Membres de l'Association canadienne des carburants: Federated Co-operatives Limited, La Compagnie Pétrolière Impériale Ltée, Irving Oil, North West Redwater Partnership, Parkland Corporation, Lubrifiants Petro-Canada Inc., Shell Canada Limitée, Suncor Energy Products Partnership, Tidewater Midstream and Infrastructure Ltd. et Valero Energy Inc.

Pendant toute la période de la pandémie, les raffineurs ont pris des mesures extraordinaires pour poursuivre leurs activités et maintenir l'approvisionnement en carburants afin de répondre aux besoins de transport des travailleurs essentiels de première ligne et des chaînes d'approvisionnement du secteur manufacturier des deux côtés de la frontière et sont maintenant prêts à soutenir la reprise économique de l'après-COVID. Toute perturbation dans l'exploitation de la ligne 5 peut avoir une incidence négative sur l'approvisionnement en carburants, notamment des pénuries de carburants de transport possibles dans tout le centre du Canada, la réduction des niveaux de production des raffineries de l'Ontario et des répercussions sur la production de pétrole brut en amont et l'approvisionnement de produits aux clients de l'Ouest canadien.

Selon l'évaluation d'Enbridge, la mise hors service de la ligne 5 — temporaire ou définitive — aurait des conséquences désastreuses puisqu'elle causerait une réduction d'environ 40 % ou plus de l'approvisionnement en brut des dix raffineries approvisionnées par la ligne 5. Les raffineries touchées comprennent la raffinerie Marathon Detroit, des raffineries en Ohio, les quatre raffineries de l'Ontario, la raffinerie United Warren dans l'ouest de la Pennsylvanie, la raffinerie Suncor à Montréal et la raffinerie Valero à Lévis. Certaines raffineries pourraient avoir à fermer, d'autres fonctionneraient à capacité réduite et pourraient devenir moins concurrentes et subir des pertes d'emploi. Par conséquent, la fermeture de la ligne 5 réduirait considérablement la production locale de produits raffinés dans la région, ce qui pourrait compromettre l'approvisionnement fiable en carburants des consommateurs canadiens et américains.

Il existe peu de solutions pratiques permettant de remplacer le brut actuellement acheminé par la ligne 5. L'utilisation de wagons-citernes et de camions-citernes ne permettrait de remplacer qu'une petite partie du volume que transporte actuellement la ligne 5. Bien que le transport maritime puisse être une solution viable pour certaines installations, il ne s'agit pas d'une solution qui pourrait convenir pendant toute l'année puisque la Voie maritime du Saint-Laurent est généralement fermée de janvier à mars chaque année.

Les autres options d'approvisionnement ont également des implications importantes sur le plan des changements climatiques. **Alors même que les gouvernements du Canada et des États-Unis s'emploient à trouver de nouvelles occasions de collaboration pour lutter contre les changements climatiques, nous estimons que le remplacement de la capacité de la ligne 5 par le transport maritime, ferroviaire et routier pourrait entraîner des émissions de GES supplémentaires de 1,5 à 2,5 mégatonnes par an.**

Notre association a récemment entrepris une étude sur les retombées économiques des raffineries de l'Ontario et sur ce qui pourrait être perdu en cas de fermeture. Nous avons constaté que dans le pire des cas :

- Le PIB chuterait rapidement de presque **4 milliards de dollars** après la fermeture des raffineries.
- **Il en résulterait une perte de 50 % du PIB** en raison des importations accrues en Ontario de produits pétroliers raffinés d'autres administrations.

- Même après la relocalisation des travailleurs dans d'autres secteurs, les fermetures donneraient lieu à la perte permanente de plus de **2000 emplois**. Les entreprises du secteur des services dont la clientèle est formée des employés des raffineries seraient les plus touchées. Bref, l'incidence négative serait structurelle et continuerait de se faire sentir à moyen et à long terme.
- Les gouvernements de l'Ontario et fédéral percevraient **400 millions de dollars de moins en recettes fiscales annuellement**. Quarante pour cent de ce montant correspond à la perte de revenus tirés de l'impôt des sociétés provenant des raffineurs et des fournisseurs.
- L'importation de produits pétroliers raffinés supplémentaires, comme l'essence, le diesel et le carburéacteur, **augmenterait les coûts de transport et de production pour les consommateurs** et les entreprises, ce qui pourrait donner lieu à une hausse des prix des carburants, des biens et des services et à ***une dépendance accrue envers les importations de carburant venant nuire à la sécurité énergétique du Canada.***

La possibilité que le gouvernement du Michigan mette fin aux activités de la ligne 5 continue de mettre en évidence la vulnérabilité des chaînes d'approvisionnement énergétique du Canada.

Pour terminer, nous encourageons vivement les gouvernements fédéral et provinciaux à continuer de rechercher de façon urgente une solution permettant d'assurer l'exploitation ininterrompue de la ligne 5 afin de protéger les infrastructures d'approvisionnement énergétique et la sécurité énergétique des Canadiens.

Merci de votre soutien et de vos efforts continus à l'égard de cette question cruciale.

Sincères salutations,



Bob Larocque  
Président et chef de la direction  
Association canadienne des carburants