

Fiche technique

NUMÉRO 3/DÉCEMBRE 2015

Impact sur la balance commerciale des mesures de réduction des gaz à effet de serre

Dans le contexte de la Conférence des Nations unies sur les changements climatiques à Paris (COP21), le Québec a réitéré son intention de prendre des mesures pour réduire sa dépendance aux énergies fossiles. C'est un objectif qui aura des conséquences aussi bien environnementales qu'économiques. La présente fiche vise à établir une estimation de l'impact sur la balance commerciale d'une réduction d'une tranche de 10 % de la consommation de produits pétroliers énergétiques dans le secteur des transports routiers. Seuls les effets directs sur la balance commerciale sont ici considérés.¹

L'impact des mouvements du prix du pétrole brut a un double effet sur notre balance commerciale. D'une part, le niveau des prix du baril fixe le coût des importations de pétrole brut. D'autre part, ces prix exercent une pression sur le dollar canadien, et, par là, ont un impact négatif indirect sur les exportations québécoises.

ÉVOLUTION DE LA BALANCE COMMERCIALE ET DES IMPORTATIONS DE PÉTROLE

La valeur des importations internationales et de celles en provenance du Canada de pétrole brut entre 1995 et 2012 a augmenté de 479 %, soit une croissance annuelle moyenne de 9,7 %, passant de 2,8 à 13,7 milliards de dollars.² Cette croissance est presque entièrement due à l'augmentation du prix du brut. En effet, le nombre de barils importés n'a crû que de 9,2 % sur l'ensemble de la période. Le taux de croissance annuel moyen des importations nettes internationales de produits pétroliers, le pétrole brut et les produits raffinés, se chiffre à 11,2 % sur cette période.³

CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE

C'est, par ailleurs, en partie à la satisfaction des besoins en transport que ces importations répondent. Au global, la consommation énergétique du transport routier représentait 26,6 % de la consommation énergétique totale en 2012.⁴ Cependant, en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, l'énergie pétrolière est celle qui en dégage le plus par unité énergétique. Pour 2011, par exemple, le secteur du transport est responsable de 44,4 % des émissions de 81 millions de tonnes équivalentes CO₂. Le secteur du transport routier est responsable de 33,8 % des émissions, soit 76,3 % du total des émissions du secteur du transport.⁵ Les mesures de lutte contre les changements climatiques doivent donc reposer gran-

TABLEAU 1
Résultats de l'impact sur la balance commerciale

	Diesel	Essence
Consommation TJ — Transport routier et urbain	68 846	6 827
Consommation TJ — Ventes de détail aux pompes	35 795	294 673
Consommation TJ — Totale	104 641	301 500
Diminution de 10 %	10 464,1	30 150
Équivalent en millions de litres ⁹	285,8	909,6
Équivalent millions de baril de pétrole brut	1,8	5,7
Diminution des importations (M\$) (Prix du moyen baril utilisé : 71,79 \$ CA ¹⁰)	129,1	410,7
IMPACT TOTAL SUR LES IMPORTATIONS (M\$)	539,7	
DIMINUTION DES ÉMISSIONS DE GES	2 817 kt équivalents CO ₂	

dement sur le contrôle des émissions dans ce secteur.

Le tableau 1 donne un aperçu des gains économiques à réaliser par l'adoption de mesures visant une diminution d'une tranche de 10 % de la consommation finale du transport routier.⁶ L'analyse est réalisée pour les données de consommation de 2012 avec les prix actuels du pétrole brut. Notons que les prix ont subi une chute importante en 2015, diminuant l'impact de la réduction. Or la balance commerciale récente montre déjà un effet du fléchissement des prix.

Il présente également les analyses pour chaque secteur. Après transformation des données énergétiques en équivalent baril de pétrole brut nous estimons qu'à la valeur moyenne du prix du pétrole des 52 dernières semaines, une diminution de la consommation de pétrole de 10 % pour chaque type, représente une diminution de 539,7 M\$ en importations de pétrole brut.⁷ Ceci équivaut à une diminution des émissions de 2 817 kt équivalents CO₂ ou 3,5 % du total des émissions de 2011.⁸

Il s'agirait donc d'une amélioration qui aurait un impact non négligeable sur le solde déficitaire de la balance commerciale. Réduire la dépendance aux énergies fossiles aurait donc des effets directs bénéfiques sur la balance commerciale comme pour l'environnement.

1. Les effets nets sur la balance commerciale et autres effets économiques requièrent une estimation par un modèle qui prend en compte les interactions entre les divers agents économiques, et nécessite une analyse basée sur des mesures concrètes entreprises par les gouvernements.

2. *Statistiques énergétiques* – ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.

3. *Données sur le commerce en direct* – Industrie Canada

4. *Tableau 128-0016* – Statistique Canada

5. *Émissions anthropiques de gaz à effet de serre par secteur d'activité, Québec* – Banque de données des statistiques officielles sur le Québec (BDSO)

6. L'hypothèse implicite est que la diminution de la consommation finale des produits pétroliers par le transport routier se répercute entièrement sur les importations en pétrole brut.

7. L'hypothèse que 159 litres de pétrole brut produisent 159 litres d'essence est retenue dans ces calculs.

8. Le choix d'une réduction d'une tranche de 10 % est arbitraire. Une fois des cibles concrètes établies par les gouvernements, les impacts pourront être extrapolés à partir de cette analyse.

9. Agence internationale de l'énergie (2005) *Manuel sur les statistiques de l'énergie*

10. [<http://www.regie-energie.qc.ca/energie/composantes.php>] : Nous utilisons la valeur moyenne de 52 semaines du baril de pétrole telle que fournie dans les documents de la Régie de l'énergie.



Fiche technique

NUMÉRO 3/DÉCEMBRE 2015

Institut de recherche en économie contemporaine (IRÉC)

1030, rue Beaubien Est, bureau 103
 Montréal, Québec H2S 1T4

514 380-8916/Télécopieur : 514 380-8918
www.irec.net

Dépôt légal à la Bibliothèque nationale du Québec

Chercheur : Oscar Calderon

Les fiches techniques visent, dans le format succinct d'un seul feuillet recto/verso, à faciliter la compréhension d'un concept ou d'un calcul économique sur un thème précis d'intérêt public. En s'appuyant sur les résultats de recherches plus fouillées de l'IRÉC, elles offrent la possibilité de s'interroger sur les paramètres économiques de propositions dans l'actualité québécoise.