

Fiche technique

NUMÉRO 12 — FÉVRIER 2017

Évolution de la demande de carburants au Québec

Par Gilles L. Bourque et Noël Fagoaga

La politique énergétique du gouvernement du Québec présente des objectifs unanimement salués comme ambitieux, en particulier en ce qui concerne la cible de réduction de la consommation de produits pétroliers, soit celle d'une baisse de 40% d'ici 2030. Malheureusement, rien dans cette politique n'est proposé pour répondre à l'ambition de ces objectifs. Dans cette fiche, nous reprenons nos propositions en faveur des biocarburants¹ et nous présentons les estimations de leurs impacts sur la consommation d'essence et de diésel.

L'imposition de nouvelles normes

Ce qu'il faut bien comprendre, au départ, c'est que le secteur des transports connaît la plus forte croissance des émissions de gaz à effet de serre (GES) et qu'en conséquence, la transition énergétique passe obligatoirement par un vaste éventail de mesures pour contrer la dépendance du transport aux énergies fossiles. Nous pensons qu'il faut d'abord privilégier les mesures liées aux réglementations, puisqu'elles ont l'avantage de ne pas impliquer de dépenses budgétaires importantes, à l'exception de celles nécessaires à leur mise en application. Nous avons déjà abordé dans nos travaux précédents nos propositions de réglementation dans le domaine de l'efficacité énergétique et de l'électrification². Dans la présente fiche, nous aborderons la réglementation touchant les normes de contenu biosourcé des carburants.

La norme fédérale actuelle pour les carburants renouvelables stipule que l'essence vendue au Canada doit contenir au moins 5 % de bioéthanol (la norme appelée E5) ; elle exige également

un contenu minimal de 2 % de biodiésel dans le diésel et dans l'huile à chauffage³ (la norme B2). De portée pancanadienne, cette norme est établie sur la base des volumes vendus par chaque distributeur. Rien ne précise que les quantités doivent être présentes dans chaque litre vendu. Plusieurs provinces et territoires, notamment la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et l'Ontario, se sont dotés de programmes incitatifs et de règlements visant les carburants renouvelables. Contrairement à ce qu'indiquaient le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) dans le cadre de la consultation sur la politique énergétique 2016-2025, le Québec est l'une des seules provinces à ne pas avoir mis en place une telle réglementation. La nouvelle politique, déposée en avril 2016, a finalement reconnu cet état de fait et annonce l'intention de mettre de nouvelles règles en place dès que le Québec disposera de capacités productives pour satisfaire à sa consommation. En parallèle, le fédéral et les provinces se sont récemment entendus pour adopter de nouvelles normes sur les carburants propres. Dans la foulée de cette entente, Environnement et Changement climatique Canada devrait publier en février 2017 un guide pour orienter l'élaboration de ces nouvelles normes visant à réduire la teneur en carbone au cours du cycle de vie de tous les carburants fournis, en se basant sur des analyses du cycle de vie⁴.

Les experts reconnaissent que les normes E5 dans l'essence et B2 dans le diésel ne représentent qu'un point de départ pour diminuer la teneur en carbone des carburants⁵. Ces niveaux pourraient être haussés jusqu'à E20 pour l'essence et B10 pour le diésel sans exiger de modifications pour les véhicules actuellement sur la route. C'est la raison pour laquelle nous proposons

1 Voir notre rapport *Transition du secteur énergétique : amorcer une rupture*: [http://www.irec.net/upload/File/rapport_irec_janvier2017_vf\(1\).pdf](http://www.irec.net/upload/File/rapport_irec_janvier2017_vf(1).pdf).

2 Voir par exemple le mémoire de l'IREC au projet de loi 104 visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec: http://www.irec.net/upload/File/2016-08-16_memoire_commission_transports_environnement.pdf ou notre rapport sur la transition dans les transports: [http://www.irec.net/upload/File/rrc2015_10_06financetransport\(1\).pdf](http://www.irec.net/upload/File/rrc2015_10_06financetransport(1).pdf).

3 Environnement et Changement climatique Canada, *Deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques*, 2016.

4 Voir http://nouvelles.gc.ca/web/article-fr.do?nid=1160579&_ga=1.20154810.36051601.1481056273.

5 Par exemple, en Suède, la part des biocarburants a atteint dès 2013 la barre du 15,6%. Au Canada, l'organisme Advance Biofuels Canada propose de bonifier la norme à 10% dans l'essence et à 5% dans le diésel d'ici 2020.

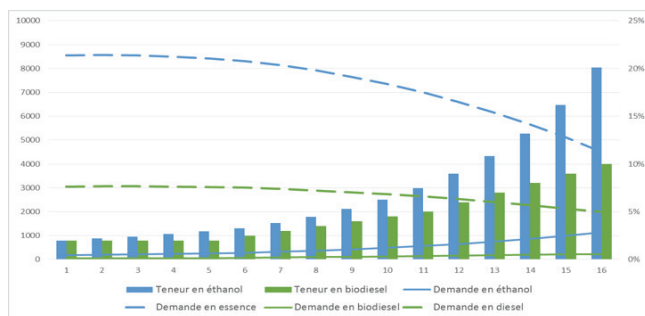
l'échéancier suivant pour la mise en œuvre d'une telle réglementation au Québec :

- L'obligation pour les fournisseurs de carburants d'appliquer les nouvelles normes de contenu minimal dans chaque litre de façon progressive, en amont de la rampe de chargement, en passant de E5 dans l'essence jusqu'à un objectif de E20 d'ici 2030 (soit une hausse de 15 % sur 15 ans).
- Pour le diésel, appliquer la norme B2 sur l'horizon 2020, avec par la suite une hausse de 1 % par an jusqu'en 2028, avec l'objectif d'atteindre la norme B10⁶. Une telle obligation constituerait un puissant incitatif pour le développement des capacités productives.

Une baisse significative des carburants fossiles

Comme le montre le graphique suivant, l'instauration d'une telle réglementation permettrait de garantir des marchés à la filière des biocarburants. Lorsque l'on combine ces substitutions de carburants biosourcés aux carburants fossiles à d'autres mesures réglementaires de la transition dans les transports⁷, on obtient des prévisions encourageantes de l'évolution de la demande de carburants (fossiles et biosourcés) pour les 15 prochaines années. Ces mesures permettent de plafonner la consommation de carburants fossiles (essence et diésel) au cours des cinq premières années de la période puis, dans les années suivantes, d'imprimer une tendance à la baisse croissante de leur consommation sur l'horizon 2030, avec une baisse de près de la moitié pour la consommation d'essence et du tiers pour la consommation de diésel (au total, une baisse d'un peu plus de 40% des carburants fossiles).

Graphique 1. Évolution de la demande de carburants (fossiles et biosourcés) au Québec, 2015-2030



6 En Ontario, le nouveau « Règlement sur le carburant diésel plus écologique » exige que 2% du volume total du carburant diésel doit être d'origine biologique en 2014-2015 et que cette proportion augmente d'un point de pourcentage par an pour les deux années suivantes, pour atteindre 4% en 2017. Voir <https://www.ontario.ca/fr/page/reglement-sur-le-carburant-diesel-plus-ecologique>.

7 À ce propos, voir nos propositions, ainsi que nos estimations de leurs impacts, dans le rapport Financer la transition énergétique dans les transports, cité précédemment.

Le développement de la filière des biocarburants devra faire face à plusieurs contraintes, mais l'une d'elle est majeure : sur le moyen terme, les biocarburants lancés sur le marché devront être compétitifs par rapport aux carburants fossiles. Plus le prix relatif des carburants fossiles sera élevé, plus la contrainte de compétitivité des biocarburants sera faible. Or, l'évolution récente des prix du pétrole nous montre que, dans ce domaine, nous faisons face à un facteur d'incertitude élevé. D'où l'importance pour les États de rétablir un prix relatif plus favorable en utilisant des mesures fiscales et réglementaires appropriées. Cela pourrait se faire, par exemple, en augmentant graduellement le prix des carburants fossiles (taxes et marché carbone), en exonérant les biocarburants et en garantissant les marchés pour ces derniers.



IRÉC Fiche technique

NUMÉRO 12 — FÉVRIER 2017

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 des propositions dans l'actualité québécoise.

Institut de recherche en économie contemporaine (IRÉC)

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

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

IREContemporaine

@IREC_recherche

Dépôt légal à la Bibliothèque nationale du Québec