



Le 10 octobre 2017

M. Jean-Yves Benoît
Directeur
Direction du marché du carbone
Direction générale de la Réglementation carbone et des données d'émission
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les
changements climatiques
675, boulevard René-Lévesque Est, 6e étage
Québec (Québec), G1R 5V7

Objet : Commentaires du CPQ (Conseil du patronat du Québec) sur le *Projet de règlement modifiant le Règlement concernant le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre*

Monsieur Benoit,

Depuis plusieurs années, le Québec a décidé de se positionner comme chef de file dans le domaine de la décarbonisation de l'économie et de se joindre ainsi parmi les meneurs d'un mouvement désormais mondial. Si des mesures concrètes pour réduire ses émissions de GES (gaz à effet de serre) ont été entreprises dans la province, il demeure que le Québec est encore assez loin de ses objectifs, et ce, malgré le fait que les industries ont largement contribué aux gains obtenus depuis 1990. Malheureusement, pendant qu'elles réduisaient leurs émissions de GES de près de 20 %, le secteur des transports l'augmentait d'autant.

La participation de la province à un marché du carbone nord-américain - qui tarde à prendre son expansion – constitue certes la pierre angulaire de la stratégie québécoise de lutte aux changements climatiques, mais, pour l'heure, ce sont les entreprises qui en supportent majoritairement les coûts. Si nous sommes fiers des résultats obtenus, qui font que nos industries rivalisent désormais avec celles ayant les plus faibles empreintes carbone de la planète, il reste qu'elles demeurent relativement seules en Amérique du Nord à devoir internaliser aussi intensément et rapidement les coûts du carbone comparativement à leurs concurrentes.

C'est en gardant ces constats à l'esprit que le CPQ a pris connaissance du *Projet de règlement modifiant le Règlement concernant le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre*. Bien que le CPQ se satisfasse de plusieurs modifications depuis sa première mouture, nous soulignons que certaines problématiques persistent et risquent de porter préjudice à la compétitivité des entreprises québécoises. Nous ne remettons pas en question les objectifs, mais le réalisme technicoéconomique de la vitesse à laquelle le Québec souhaite les atteindre sans affecter la compétitivité ou la pérennité de nos industries. Même si plusieurs juridictions envoient des signaux d'engagement encourageants, la grande majorité de nos partenaires commerciaux évoluent encore sans tarification du carbone ou dans une moindre mesure avec des systèmes moins contraignants.

Voici les propositions que le CPQ accueille de façon favorable, car elles prennent en compte la réalité des entreprises et le contexte concurrentiel dans lequel elles opèrent :

- **Élimination du délai** qui pouvait aller jusqu'à deux ans, avant de pouvoir s'inscrire au SPEDE pour une nouvelle entreprise qui émet plus de 25 000 tonnes de GES.
- **Possibilité d'adhésion volontaire** au SPEDE pour les organisations qui émettent entre 10 000 et 24 999 tonnes de GES chaque année. Le CPQ invite le gouvernement à évaluer l'opportunité d'étendre cette mesure à l'ensemble des établissements des secteurs admissibles aux allocations gratuites, peu importe le niveau d'émission de GES.
- **Une attribution d'allocations gratuites tenant compte des efforts et limitations propres aux entreprises du Québec et moins contraignantes que ce qui avait été présenté à l'automne 2016** sur la période 2021-2023 que dans la version préliminaire du projet de règlement présentée à l'automne 2016.
- **L'introduction d'un facteur d'assistance permettant de considérer l'exposition au commerce externe des entreprises du Québec.**
- **Consolidation des mêmes méthodes de calculs pour les émetteurs.** Cette mesure permet une continuité et une prévisibilité réglementaire importante pour les industriels québécois.

D'un autre côté, le CPQ tient à souligner que des problématiques subsistent et certaines des mesures proposées peuvent nuire considérablement à la compétitivité des entreprises de la province. Voici les principales :

- **Fuite de capitaux** : dans le contexte actuel, pour atteindre les cibles de réduction gouvernementales, les entreprises québécoises devront acquérir une bonne partie de leurs droits d'émission à l'extérieur du Québec ce qui entrainera inévitablement un exode des capitaux. Pour atteindre les cibles de réduction gouvernementales, approximativement 11 millions de tonnes de droits d'émission devront être acquises à l'extérieur du Québec, ce qui représente 649 M\$ selon le scénario de référence en 2030 (59 \$/tonne) et 1 G\$ selon le scénario alternatif (93 \$/tonne). On arrive à ce chiffre en se

basant sur l'analyse d'impacts économiques du SPEDE publiée en août 2017, où 86 % des efforts à réaliser pour atteindre la cible de réduction de 37,5 % des émissions de GES sous le seuil de 1990 devraient provenir d'autres mesures qui devront être mises en œuvre ainsi que des achats de droits d'émission à l'extérieur du Québec¹. Puisque la cible de réduction de GES 2006-2012 a été atteinte à seulement 22 % et à 24 % pour la cible gouvernementale 2013-2020, on peut estimer que c'est la moitié de l'effort qui devra être fait en achat de droits d'émission acquis à l'extérieur du Québec (voir Tableau 4, p.6, 50 % x 22 millions de tonnes = 11 millions de tonnes).

- **Vérifications additionnelles du promoteur envers l'organisme de vérification et les membres de son personnel** : Les normes existantes semblent suffisantes et cette mesure risque d'alourdir la réglementation.
- **Nouvelle exigence de réduction d'émissions de GES provenant des émissions fixes de procédés** : Ce type de réduction est difficile à obtenir puisqu'il est lié aux technologies en place et à la composition chimique du produit. Ces réductions ne peuvent être réalisées dans la plupart des cas que par des modifications importantes aux procédés qui se soldent par des mesures très onéreuses, voire impossibles pour certaines entreprises dû à l'inexistence à ce jour d'autre technologie. Aussi, pour certaines industries, la composition chimique de leur produit rend difficile une réduction des émissions fixes de procédés, qui représentent la forte majorité des émissions totales.
- **Manque de protocoles de crédits compensatoires** : Les entreprises de Californie ont accès à plus de protocoles de crédits compensatoires que celles du Québec et ce problème ne se règle pas avec le projet de règlement. La réglementation californienne prévoit aussi que 50 % des crédits compensatoires du portfolio des entreprises assujetties doivent provenir de la Californie, tandis que les entreprises du Québec ont déjà de la difficulté à en acquérir dans la province. Il importe donc d'ouvrir d'autres protocoles hors Québec et hors Californie.
- **Coût sociétal du SPEDE en 2023 et en 2030** : L'analyse d'impacts économiques du SPEDE de 2017 sous-estime ces coûts (la note de bas de page #9 de la page 9), malgré le fait qu'ils soient déjà importants. Les coûts cumulatifs sont estimés entre 9,7 G\$ et 16,9 G\$ selon le scénario de prix utilisé dans l'analyse d'impacts économiques.

On peut donner un exemple qui illustre cette sous-estimation. L'analyse d'impacts économiques de 2017 estime les impacts économiques négatifs du SPEDE au Québec sur le revenu des ménages à 307 M\$ selon le scénario de référence en 2023. Or, le coût du prix des droits d'émission se traduit actuellement par une augmentation du prix de l'essence d'environ 4 cents par litre. Selon la Régie de l'énergie, il s'est vendu 8 171 000 000 litres d'essence en 2016 au Québec. Ainsi, l'impact sur le revenu annuel des ménages est déjà négatif de 327 M\$ (8 171 000 000 litres d'essence multipliés par 4 cents par litre) en date de 2016.

¹ <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/consultation/spede/impact-econo201708.PDF>, p.7.

Tel qu'expliqué dans le document l'analyse d'impacts économiques, le coût du prix des droits d'émission devrait être de 6 cents le litre en 2023 pour l'essence, et donc, à consommation d'essence égale, l'impact pour les ménages serait de 490 M\$, juste pour l'essence. À cela, il faut aussi ajouter la portion additionnelle prélevée en TVQ. Un calcul similaire doit être effectué aussi pour les achats de mazout, de diesel et de gaz naturel.

À ces coûts directs du carbone aux ménages en 2023 pour l'énergie, on doit ajouter les coûts indirects du carbone supportés pour le transport des marchandises.

Pour finir, le CPQ veut soulever deux éléments déterminants sur l'horizon 2030 :

Dans son analyse d'impact réglementaire parue en août, le ministère des Finances reconnaissait le coût important et ses impacts sur l'économie québécoise du SPEDE, évoquant la perte potentielle de 513 millions de dollars de PIB et près de 6 000 emplois en 2023, s'établissant à 1,5 milliard de dollars de PIB et près de 12 000 emplois en 2030.

Le rapport mentionnait du même souffle l'importance de moduler la réduction des allocations gratuites en fonction de l'évolution de la tarification du carbone au niveau mondial par rapport à celle du Québec, de même que l'importance de redistribuer efficacement les revenus du SPEDE pour accompagner les entreprises dans leur transition.

Nous ne saurions trop insister sur l'importance de ces deux éléments, qui sont des facteurs critiques de succès.

Le CPQ invite le gouvernement du Québec à considérer ces éléments avec prudence afin de maintenir la prospérité du Québec actuel et futur, et ce, au bénéfice de tous les citoyens. En outre, il souhaite faire référence au mémoire du CPEQ, une organisation partenaire, concernant d'autres aspects spécifiques qui méritent l'attention également.

En retour de votre considération, recevez, Monsieur Benoit, nos salutations distinguées.

Le président-directeur général,



Yves-Thomas Dorval, Adm.A., ASC, ARP
YTD/bl