

Institut canadien des produits pétroliers

Réponses

1. Reprise économique et croissance

Compte tenu du climat d'austérité budgétaire actuel au sein du gouvernement fédéral et dans le monde, quelles mesures fédérales particulières estimez-vous nécessaires pour assurer la reprise économique et une plus forte croissance économique au Canada?

Les raffineurs de pétrole du Canada font un apport annuel de 2,5 milliards de dollars au PIB et comptent 17 500 employés hautement qualifiés et rémunérés. Ils représentent une composante indispensable de l'ensemble de la chaîne de valeur pétrolière et gazière en assurant un approvisionnement fiable du carburant de haute qualité, vendu à des prix concurrentiels, qui sous-tend le fonctionnement de notre économie. Le carburant de transport permet la mobilité des gens et des biens qui est essentielle à la prospérité du Canada. Aujourd'hui, les raffineurs canadiens se heurtent à un contexte concurrentiel problématique. Le ralentissement de la croissance nord-américaine et de nouvelles sources d'importation accroissent les pressions concurrentielles dans un marché de carburant de plus en plus mondial et comportant très peu d'obstacles commerciaux. Ces pressions concurrentielles sont à l'origine des fermetures récentes de raffineries au sein du bassin atlantique et ont une incidence négative sur les décisions d'investissement essentielles à la viabilité à long terme du raffinage et sur les possibilités de croissance au Canada. Les raffineries canadiennes sont efficaces, mais désavantagées par rapport à leurs concurrents internationaux. Cette situation a pour conséquence que la simplicité et l'efficacité de la réglementation sont indispensables au maintien de la compétitivité des raffineurs, surtout dans le cas de la réglementation environnementale à grande portée et de plus en plus rigoureuse à laquelle sont assujettis les raffineurs de carburant destiné au transport. Au cours de la dernière décennie, les raffineurs canadiens ont investi 8 milliards de dollars dans les améliorations environnementales. L'effet cumulatif des nouvelles obligations réglementaires que l'on se propose d'adopter pourrait être sensiblement plus grand, ce qui accroîtra la nécessité pour le gouvernement de s'assurer que la réglementation future soit : a) efficiente et soutenue par des analyses d'incidence économique rigoureuses et crédibles; b) fondée sur des données factuelles et scientifiques susceptibles de produire des avantages réels concernant la santé et l'environnement; c) relativement uniforme d'une province à une autre pour éviter les dédoublements et pour faire en sorte que les raffineurs canadiens ne se voient pas imposer des coûts plus élevés que ceux imposés à leurs concurrents. En outre, les mécanismes de réglementation qui sont axés sur les résultats et qui donnent aux raffineurs la souplesse requise pour concevoir et mettre en œuvre les solutions les plus rentables en matière de réglementation sont des instruments d'habilitation clés pour surmonter l'absence de grandes économies d'échelle dans la concurrence mondiale pour les investissements. Des frais élevés d'observation de la réglementation vont sûrement nuire à la compétitivité des investissements canadiens. Le gouvernement doit chercher par tous les moyens à assurer la simplicité et l'efficacité dans les initiatives fédérales de réglementation qui ont une incidence immédiate sur les raffineurs canadiens, notamment, le Système de gestion de la qualité de l'air (SGQA), la réglementation des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du pétrole et du gaz et les normes de qualité de carburant de niveau 3.

2. Création d'emplois

Les entreprises canadiennes étant aux prises avec les pressions qu'exercent sur elles des facteurs comme l'incertitude relative à la reprise économique aux États-Unis, à la crise de la dette souveraine en Europe et à la concurrence livrée par un certain nombre de pays développés et en développement, quelles mesures particulières devraient, selon vous, être prises pour promouvoir la création d'emplois au Canada, notamment celle qui est attribuable à l'accroissement du commerce intérieur et international?

Une économie dynamique crée des emplois. Le commerce est une composante essentielle d'une économie canadienne forte. Le renforcement de la compétitivité canadienne dans les marchés mondiaux et l'amélioration de l'accès des biens et services canadiens aux marchés existants et émergents devraient compter parmi les principales priorités du gouvernement. Nous applaudissons à la participation du Canada aux pourparlers sur le Partenariat Trans-Pacifique (PTP). Le PTP pourrait modifier en profondeur les arrangements commerciaux et accroître substantiellement les échanges commerciaux et les investissements entre le Canada et l'Asie-Pacifique, ce qui aurait une incidence considérable sur la croissance économique et la création d'emplois. Le PTP est un complément précieux de l'Accord commercial Canada-UE (ACCUE), qui fait actuellement l'objet de négociations, ainsi que des discussions commerciales bilatérales, notamment avec la Chine. On devrait faire tout ce que l'on peut pour conclure avec succès ces discussions commerciales le plus tôt possible. L'accroissement des exportations d'énergie est une occasion rêvée pour le Canada. La diversification des marchés au-delà des États-Unis – surtout le marché pétrolier et gazier de l'Asie-Pacifique – devrait être prioritaire. De nouvelles infrastructures énergétiques sont indispensables pour accéder à ces marchés. La composante *Développement responsable des ressources* du budget fédéral est une étape majeure de l'adoption d'une procédure plus simple et plus efficace d'approbation environnementale visant les grands projets de ressources, comme les oléoducs; de plus, une telle procédure permettrait le maintien de résultats sociaux et environnementaux responsables. Le gouvernement doit dès maintenant aller de l'avant et adopter la réglementation et les mesures raisonnables nécessaires à la mise en œuvre des intentions législatives des dispositions relatives au *Développement responsable des ressources* dans le cadre de la loi de mise en œuvre du budget de 2012. Le carburant destiné au transport est un instrument d'habilitation clé de la mobilité des biens inhérents au commerce mondial. Près d'un tiers de l'utilisation totale d'énergie au Canada sert au déplacement des personnes et des biens : le transport des marchandises représente plus de 50 % de la consommation d'énergie relevant du transport. Aujourd'hui, le carburant à base de pétrole alimente 95 % du transport canadien. En matière de politiques, on se concentre de plus en plus – mandats, subventions, etc. – sur des solutions autres que le carburant conventionnel à base de pétrole, l'objectif étant de réduire les émissions de gaz à effet de serre. La dépendance de l'économie canadienne à l'égard d'un approvisionnement fiable de carburant de haute qualité, environnementalement viable et vendu à des prix concurrentiels exige une évaluation approfondie des avantages et inconvénients des divers types de carburant. Les Canadiens s'attendent à ce que les décideurs fassent preuve de diligence raisonnable lorsqu'ils prennent des décisions qui influent sur les approvisionnements et les choix de carburants et il ne devrait pas en être autrement.

3. Productivité

Compte tenu des difficultés que connaît le marché de l'emploi du fait, notamment, du vieillissement de la population et des efforts toujours consacrés aux mesures visant à accroître la compétitivité du pays, quelles initiatives fédérales particulières sont-elles nécessaires pour le renforcement de la productivité au Canada?

Les pénuries chroniques de travailleurs qualifiés pourraient compromettre la compétitivité canadienne et la santé économique future du pays. C'est le cas notamment du secteur de l'énergie, un secteur en pleine croissance qui a une influence déterminante sur l'activité économique canadienne. Les pénuries

de main-d'œuvre pourraient avoir des effets négatifs sur l'investissement, les revenus et la viabilité de l'ensemble de la chaîne de valeur énergétique. Une étude récente du Conference Board du Canada conclut que les travailleurs de plus de 45 ans représentent la moitié de la main-d'œuvre du secteur de la raffinerie. La plus forte concentration de travailleurs de la raffinerie se situe dans la fourchette de 45 à 54 ans, ce qui suggère que près d'un quart des employés actuels des raffineurs entreront en retraite au cours des 10 prochaines années. L'éducation et une main-d'œuvre qualifiée sont des atouts importants pour le Canada et pour l'industrie du raffinage. Plus des deux tiers des travailleurs de raffinerie ont une formation postsecondaire et 20 % d'entre eux détiennent un baccalauréat. La moitié des employés des raffineries est constituée de travailleurs qualifiés. On ne s'étonnera donc pas d'apprendre qu'ils commandent une rémunération supérieure à la moyenne – deux tiers plus élevée que la moyenne canadienne et 50 % plus élevée que la rémunération moyenne du secteur manufacturier. Une étude récente du Conference Board indique que 56 % des employeurs du secteur éprouvent des difficultés à recruter ou à retenir des travailleurs, surtout les ingénieurs et les métiers spécialisés. Compte tenu de tout cela, le gouvernement devrait accorder la priorité aux politiques qui incitent les jeunes Canadiens à se doter des compétences essentielles pour travailler dans les secteurs de haute technologie, comme la chaîne de valeur énergétique, insister sur l'importance de la formation et des carrières dans les métiers spécialisés, accorder les priorités en matière d'immigration aux besoins du marché du travail, promouvoir la mobilité de la main-d'œuvre et encourager et faciliter l'intégration des chômeurs et des groupes sous-représentés au marché du travail.

4. Productivité

Compte tenu des difficultés que connaît le marché de l'emploi du fait, notamment, du vieillissement de la population et des efforts toujours consacrés aux mesures visant à accroître la compétitivité du pays, quelles initiatives fédérales particulières sont-elles nécessaires pour le renforcement de la productivité au Canada?

La productivité de la main-d'œuvre a généralement été forte dans le secteur du raffinage. Selon le Conference Board du Canada, la productivité de la main-d'œuvre (déterminée en fonction de la valeur ajoutée réelle) a augmenté à un taux annuel de 3,4 % de 1962 à 2006. Cette croissance a été plus forte que celle de la main-d'œuvre dans l'ensemble du secteur manufacturier (2,9 %) et celle de l'ensemble du secteur des entreprises (2,1 %). La productivité de la main-d'œuvre a chuté en moyenne de 4,2 % de 2000 à 2006, surtout à cause de la diminution de l'intensité de la production intermédiaire, les pétroles relativement lourds ayant augmenté en proportion des intrants de brut des raffineries. Toutefois, la production par heure de travail dans le secteur était évaluée à 68 \$ en 2006, alors que la production horaire dans l'ensemble du secteur manufacturier était de 50 \$ et celle de l'ensemble du secteur des entreprises, de 42 \$. L'intensité du capital est une composante de la productivité de la main-d'œuvre. Au cours des 30 dernières années, un investissement important a fait de l'industrie du raffinage une des plus capitalistiques du secteur canadien des entreprises. Des investissements importants et constants dans l'innovation sont indispensables pour maintenir la forte productivité de la main-d'œuvre du secteur du raffinage et sa compétitivité mondiale. Les raffineurs canadiens ont besoin d'un environnement commercial compétitif pour soutenir cet investissement; des méthodes de réglementation intelligentes, efficaces et qui « ne causent pas de préjudice » sont indispensables au maintien de la compétitivité dans un marché du carburant destiné au transport de plus en plus mondialisé. Comme mentionné ci-dessus, des mécanismes économiques fondés sur des données factuelles, harmonisés, axés sur les résultats et suffisamment souples pour permettre aux raffineurs de concevoir et de mettre en œuvre les solutions les plus rentables en matière de réglementation sont des instruments d'habilitation clés pour la compétitivité des raffineurs. L'accès au pétrole brut le moins cher accroît aussi la compétitivité et encourage les investissements soutenus dans les raffineries canadiennes. Des autorisations rapides des organismes de réglementation pour les projets

d'infrastructure (p. ex., le renversement de la ligne 9 de l'oléoduc d'Enbridge) qui correspondent au caractère variable de la conjoncture économique et du marché assurent une flexibilité et une diversité essentielles en matière d'approvisionnements en pétrole brut.

5. Autres défis

On sait que des particuliers, des entreprises et des communautés éprouvent des difficultés actuellement au Canada. Quels sont, selon vous, ceux qui éprouvent le plus de difficultés, quelles sont ces difficultés et quelles mesures fédérales sont-elles nécessaires pour remédier à ces difficultés?

Les consommateurs canadiens affectent une part grandissante de leurs revenus à l'achat d'essence pour leurs déplacements (3,8 % en 2008 selon Statistique Canada). Dans le cas des entreprises canadiennes, le carburant destiné au transport peut représenter une part importante des frais d'exploitation. Les frais de transport, notamment de l'essence, sont également intégrés au prix de la plupart, voire de la totalité, des biens achetés par les particuliers et les entreprises. Par conséquent, peu de sujets peuvent créer autant d'inquiétude chez les consommateurs et les entreprises que le prix du carburant, surtout lorsqu'il est instable et/ou en hausse. Le ralentissement de la hausse des prix des carburants est un des nombreux facteurs qui incitent de plus en plus les pouvoirs publics à s'intéresser à des sources d'énergie autres que les carburants conventionnels à base de pétrole destinés au transport. Des mandats et des incitations financières (subventions) ont été adoptés pour encourager l'utilisation d'autres formes de carburant. Il ne fait aucun doute que l'éventail canadien des carburants destinés au transport sera beaucoup plus large dans le futur qu'il l'est aujourd'hui. Toutefois, au moment où le gouvernement fédéral élabore des politiques pour déterminer l'avenir du pays en matière de carburant de transport, il doit considérer les frais d'observation de la réglementation comme un facteur clé. Tout en cherchant à réaliser divers objectifs parfois conflictuels, les ministères concernés doivent examiner en profondeur les divers moyens dont nous disposons pour assurer le caractère abordable des approvisionnements du Canada en carburant. On ne peut concevoir de bonnes politiques à moins de comprendre toutes les options, implications et conséquences. En matière de coût, la diligence raisonnable exige un examen du coût des carburants, ainsi que du coût de la nouvelle infrastructure de distribution de carburant et du coût supplémentaire des nouvelles technologies de véhicule. Il s'agit de rendre ces carburants compatibles avec les véhicules qu'ils alimenteront. Les nouvelles politiques de carburant devraient être fondées sur des analyses coûts-bénéfices qui démontrent clairement qu'elles comportent un avantage net pour les Canadiens.