



ASSOCIATION DES DISTRIBUTEURS  
**D'ÉNERGIE DU QUÉBEC**

PARCE QUE LE MONDE CHANGE

Mémoire

**Consultation sur  
l'encadrement et le développement  
des énergies propres au Québec**

1 août 2023

## **Consultation sur l'encadrement et le développement des énergies propres au Québec**

Dans le cadre de la Consultation sur l'encadrement et le développement des énergies propres au Québec, l'Association des distributeurs d'énergie du Québec soumet sa réflexion sur les thèmes du développement des énergies renouvelables incluant l'électrification des transports. L'ADEQ y présente des pistes de solutions pragmatiques menant vers une économie à plus faible empreinte carbone et à l'atteinte des objectifs ambitieux de réduction de gaz à effet de serre du Québec.

### **L'ADEQ**

Fondée il y a plus de 60 ans, l'Association des distributeurs d'énergie du Québec (ADEQ) représente les joueurs qui distribuent l'énergie permettant aux Québécois et aux entreprises d'ici d'assurer leur transport, leur chauffage et bien d'autres besoins quotidiens. Nos membres emploient quelque 17 000 travailleurs qualifiés et comptent près de 2 300 points de service répartis sur tout le territoire québécois. Initialement spécialisés dans la vente au détail de produits pétroliers, nos membres diversifient depuis un moment déjà leur offre en intégrant de nouvelles énergies et composantes vertes.

### **Retombées économiques régionales**

Les membres de l'ADEQ, dont un grand nombre d'entrepreneurs québécois et d'entreprises familiales ont investi plusieurs centaines de millions de dollars à travers leurs réseaux de stations-service, leurs flottes de camions de livraison de combustibles et leurs sièges sociaux dans plusieurs régions du Québec. Ils offrent des emplois bien rémunérés et redonnent à leur communauté. Leurs activités commerciales engendrent des retombées économiques régionales importantes. Les membres de l'ADEQ ont démontré jusqu'ici un réel leadership sur les enjeux de la diversification et la transition énergétiques, malgré un risque financier et entrepreneurial évident. Ils sont impliqués dans la transition énergétique par volonté de contribuer au mieux-être de la société, malgré leur position enviable dans le marché des produits pétroliers, qui demeure encore incontournable.

### **Pour une économie à plus faible empreinte carbone**

L'énergie est le gagne-pain de nos membres, de leurs employés et de leurs familles, elle est aussi notre champ d'expertise et notre passion. L'évolution de notre industrie est également intimement liée à l'environnement. C'est pour cette raison que nos membres ont choisi, il y a plusieurs années déjà, de prendre un tournant proactif en faveur de la transition énergétique, cruciale à une lutte efficace aux changements climatiques. L'expertise qu'ils ont développée et qui leur a

permis de traverser les époques est unique et précieuse pour atteindre les cibles ambitieuses que le Québec s'est données d'ici 2030 et l'atteinte de la carboneutralité en 2050. Nos membres s'intéressent et investissent dans la distribution de différentes formes d'énergie, notamment les carburants et combustibles renouvelables, l'hydrogène, la biomasse, le gaz naturel liquéfié et comprimé et le déploiement de bornes de recharge électrique à travers leurs réseaux. Au surplus, notre infrastructure de distribution autant nos stations-service que nos flottes de camions sont idéales pour offrir un cocktail énergétique de plus en plus vert afin de combler les besoins énergétiques des consommateurs québécois, en fonction de leurs choix. Leurs points de service de proximité se trouvent dans les centres urbains jusqu'aux hameaux les plus éloignés.

### **L'électrification des transports**

On ne peut ignorer que le Québec a la chance d'être doté des ressources essentielles à la production d'électricité renouvelable. Cette électricité renouvelable accessible est un atout dont doit bénéficier l'ensemble de la société québécoise. L'électricité renouvelable joue un rôle incontournable dans la décarbonation des transports. Afin de garantir le succès de ce tournant vers l'électrification des transports, le gouvernement doit s'assurer qu'un nombre de bornes suffisant soit accessible aux consommateurs et réponde à leurs besoins de recharge tout au long de leurs parcours routiers. Les électromobilistes tiennent à leur sécurité et s'attendent à avoir accès à une borne de recharge facilement et sans tracas. L'accès à cette énergie nécessaire aux électromobilistes passe donc par une distribution de bornes de recharge bien positionnées à des endroits sécuritaires. Notre réseau de stations-service répond entièrement à ces critères étant bien situé, accessible, éclairé et sécuritaire avec des employés au service des consommateurs et déjà bien connu des électromobilistes. Bref, ce sont des emplacements tout désignés pour accueillir des bornes de recharge électrique.

Cependant, la réglementation et le modèle d'affaires actuel ne permettent pas une optimisation de la distribution de bornes de recharge. La rentabilité des bornes n'est pas au rendez-vous pour l'entrepreneur compte tenu de la faible présence de véhicules électriques sur nos routes jusqu'à maintenant et du mode de tarification possible. Il faut revoir ce modèle afin qu'il encourage l'investissement du secteur privé et un déploiement ordonné et efficace des bornes de recharge aux meilleurs emplacements.

### **Carburant électrique**

L'électricité destinée à la mobilité devient un carburant qui doit être traitée de façon distincte des autres utilisations de l'électricité. Alors que la réglementation

québécoise interdit la revente d'électricité, plusieurs états américains permettent la revente d'électricité aux bornes de recharge à titre de carburant pour la mobilité. Nous avons dénombré au moins 24 états autorisant la revente d'électricité aux bornes de recharge.

Certaines dispositions législatives ralentissent le déploiement de bornes de recharge qui autrement favoriserait un plus grand intérêt du secteur privé envers le déploiement de bornes de recharge. L'article 13.1 des Conditions de service d'Hydro-Québec interdit la revente d'électricité, alors que l'article 60 de la Loi sur la Régie de l'énergie attribue un droit exclusif de distribution d'électricité à son titulaire. Ces deux articles devront être modifiés afin de permettre la revente d'électricité par les exploitants de bornes de recharge électrique. Les exploitants doivent avoir la possibilité de revendre l'électricité au kWh à un tarif concurrentiel qui leur convient ainsi que revendre le temps de recharge pour s'assurer d'une utilisation optimale des bornes de recharge rapide.

Ainsi en modifiant la réglementation québécoise, afin de permettre explicitement la revente d'électricité dans le cas exclusif de carburant électrique destiné à la mobilité, on évite toute confusion. Au surplus, le modèle d'affaires pourra être modifié afin de favoriser le déploiement de bornes du secteur privé.

### **Rôles de la Régie de l'énergie et tarification**

Les tarifs de revente d'électricité-carburant aux bornes de recharge ne doivent pas être fixes et assujettis à la réglementation de la Régie de l'énergie outre un prix minimal permettant de couvrir le tarif de fourniture de l'électricité. L'exploitant de bornes de recharge doit être libre d'établir son tarif de revente qui permet de rentabiliser son exploitation de bornes de recharge. Les exploitants doivent être en mesure de moduler leurs tarifs de vente en fonction de la demande et de la période de la journée.

La Régie de l'énergie devrait évaluer et mettre en place un tarif destiné à la fourniture d'électricité vendue aux exploitants de bornes de recharge qui permet la revente en couvrant les coûts d'exploitation.

Afin d'encourager le déploiement de bornes de recharge, l'état de New York a mandaté la New York Public Service Commission de revoir le cadre législatif notamment sur les tarifs et permettre aux exploitants de bornes de tarifier les prix afin de couvrir leurs coûts d'exploitation et d'élargir leurs réseaux. L'état de l'Alabama prévoit un prix plancher pour éviter que les bornes de recharge soient exploitées à perte.

## **Retrait d'Hydro-Québec**

Hydro-Québec a joué un rôle important dans le déploiement initial du réseau de bornes de recharge. Hydro-Québec est également le fournisseur d'électricité destinée aux bornes de recharge exploitées par le secteur privé. Hydro-Québec devient alors le fournisseur de la fourniture électrique primaire, mais également le concurrent direct aux réseaux de bornes de recharge exploités par le secteur privé.

Le gouvernement doit envisager de retirer Hydro-Québec du marché de la revente d'électricité-carburant et laisser cette activité au secteur privé. Les stations-service sont prêtes à prendre la relève avec leur expertise en distribution d'énergie destinée à la mobilité et leurs connaissances des besoins des automobilistes et des électromobilistes. Hydro-Québec doit plutôt se concentrer sur son rôle essentiel de producteur et fournisseur d'électricité.

Tous ces changements permettront un meilleur environnement afin que le secteur privé s'intéresse davantage et investisse dans le déploiement de bornes de recharge. En ayant une meilleure offre de bornes accessibles aux électromobilistes, la demande de véhicules électriques sera également stimulée et nous verrons davantage de ces véhicules sur nos routes.

## **La décarbonation du secteur du camionnage**

L'électrification des transports passe également par l'électrification d'une partie de la flotte de camions que ce soit par des camions avec batteries électriques ou à hydrogène. Le réseau de « cardlocks » pour camionneurs est tout désigné pour distribuer l'énergie renouvelable nécessaire aux véhicules lourds autant les bornes de recharge électrique que l'approvisionnement en hydrogène ou de nouveaux carburants liquides renouvelables. L'environnement économique doit être favorable et la réglementation entourant ce secteur doit encourager le secteur privé à y investir tout comme les véhicules électriques de particuliers.

## **La sécurité énergétique au cœur des activités des membres de l'ADEQ**

Le développement des énergies renouvelables ne doit pas faire abstraction des besoins énergétiques actuels et à la sécurité énergétique essentielle au bien-être des Québécois.

Nous sommes des acteurs économiques importants, porteurs d'investissements colossaux dans les infrastructures de distribution sur l'ensemble du territoire québécois afin d'assurer la sécurité énergétique des Québécois tout en comblant leurs besoins énergétiques. Au cœur de la sécurité énergétique, les membres de l'ADEQ assurent la distribution d'énergie nécessaire aux transports des biens et

des personnes, au chauffage des ménages, aux applications industrielles, à l'agriculture et bien d'autres besoins quotidiens. Les automobilistes connaissent bien le réseau de stations-service et sont assurés d'être desservis sur l'ensemble du territoire québécois. Les camionneurs ont accès à un réseau de « cardlocks » bien développé et facilement accessible permettant un approvisionnement en carburants sur tout le territoire québécois. Les distributeurs de combustibles de chauffage assurent la sécurité énergétique des foyers québécois en fournissant une énergie fiable et sécuritaire. Ils soulagent également le réseau électrique lors des périodes de fortes demandes notamment en saison hivernale et avec un programme de biénergie mazout-électricité depuis déjà plusieurs décennies sans avoir eu accès à aucune compensation contrairement à Énergir et Gazifère.

Les distributeurs sont au rendez-vous lors de pannes électriques pour approvisionner les génératrices en carburants traditionnels nécessaires au bon fonctionnement des services essentiels, notamment les services de secours, les hôpitaux ou les stations de pompage et les tours de communication. Nos services sont donc essentiels notamment lors de pannes majeures et prolongées comme nous avons vécu ces dernières années.

Tout d'abord au printemps 2022, il y a eu deux épisodes de grands vents qui ont causé des dégâts considérables avec des pannes électriques majeures autant dans les Laurentides-Lanaudière que dans l'Outaouais. Ensuite, la région de Québec a également subi une panne pendant près d'une semaine lors de la période des fêtes de fin d'année. En 2023, ces intempéries se sont poursuivies avec une panne majeure de plusieurs jours dans la grande région métropolitaine de Montréal provoquée par une tempête de verglas en mars et cet été, lors des inondations et des grands feux au nord du Québec. Nos membres ont encore été sollicités notamment par le gouvernement pour répondre aux besoins énergétiques lors d'évacuation ou du maintien des services d'urgence ou des activités prioritaires des minières.

Lors de ces intempéries et grands feux de forêts, nos membres ont donc fourni l'énergie nécessaire aux génératrices pour assurer la sécurité énergétique des Québécois notamment dans les hôpitaux et commerces de première nécessité ainsi qu'assurer la disponibilité du carburant nécessaire aux évacuations.

Le gouvernement ne doit pas perdre de vue le maintien adéquat des infrastructures de distribution des carburants traditionnels afin d'assurer la sécurité énergétique dans le cadre d'une transition sécuritaire, juste et ordonnée et doit en tenir compte dans sa réglementation. Il ne faut pas créer de déserts énergétiques

où les carburants traditionnels encore utiles et nécessaires puissent recourir à l'infrastructure nécessaire à leur distribution. Certaines applications demanderont encore ces types de carburants notamment les génératrices, le secteur agricole et bien entendu les véhicules thermiques qui continueront à circuler sur nos routes.

### **Combustibles liquides renouvelables**

Le gouvernement du Québec a adopté un règlement interdisant l'installation ou la réparation d'appareils de chauffage au mazout. En éliminant progressivement les équipements de chauffage au mazout avec ce règlement, on élimine également toute possibilité de migrer vers les combustibles liquides verts et renouvelables. Ainsi, on limite la diversification de nos sources d'énergie de chauffage et on fragilise notre sécurité énergétique. Les ménages québécois sont tributaires des aléas de l'énergie électrique d'Hydro-Québec, alors que nous aurions pu conserver les équipements de chauffage tout en réduisant les gaz à effet de serre grâce aux combustibles renouvelables et à la biénergie déjà bien implantée dans ce secteur. Ainsi, le Québec aurait pu dégager des ressources électriques pour de nouveaux projets intensifs en demande électrique. Maintenant, avec l'élimination des équipements de chauffage, on limite également la recherche, le développement et les initiatives de ce secteur d'activité au Québec, alors qu'aux États-Unis, l'innovation se poursuit.

Ce règlement a des conséquences sur les distributeurs et les ménages québécois. Les résidences qui convertissent leurs équipements de chauffage doivent déboursier des sommes importantes pour le nouvel équipement de chauffage électrique. Les propriétaires doivent également modifier leur panneau électrique à grands frais supplémentaires. Les ménages bénéficiant du tarif biénergie voient alors leur facture électrique gonfler puisque leur tarif préférentiel disparaîtra avec la fin de leur approvisionnement en mazout qui aurait pu inclure des biocombustibles verts. Le mode de chauffage biénergie électricité-mazout est plus économique et est une mesure incitative servant à alléger le réseau d'Hydro-Québec en périodes de forte demande. Le réseau électrique local doit être en mesure de supporter cette nouvelle demande électrique notamment dans certains quartiers bien desservis par le mazout de chauffage.

### **Les autres énergies renouvelables**

Alors que le document de présentation de la consultation semble n'accorder que d'importance à l'énergie électrique, les autres sources d'énergies renouvelables font partie de la solution. L'énergie électrique ne pourra répondre à l'ensemble de la demande énergétique sans mettre en péril la sécurité énergétique des

Québécois. L'électricité ne doit donc pas être la seule énergie renouvelable envisagée pour atteindre les objectifs de réduction de gaz à effet de serre.

La décarbonation de l'économie québécoise passe par la distribution de carburants et combustibles plus performants et à plus faible empreinte carbone. Des carburants renouvelables comme l'éthanol et le biodiesel, le diesel renouvelable ou le diesel synthétique sont déjà ajoutés aux carburants et combustibles traditionnels en vertu de réglementations canadienne et québécoise, ce qui diminue les émissions de gaz à effet de serre. Le *Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel* vient définir les modalités d'ajout graduel de carburants à faible intensité carbone au Québec. Le contenu de carburants renouvelables augmentera avec le temps. Le contenu minimal de carburant renouvelable est de 10% d'éthanol dans l'essence et atteindra 15% en 2030 alors que le biodiesel représente un contenu de 3% pour atteindre 10% en 2030. Le *Règlement concernant la quantité de gaz de source renouvelable devant être livré par un distributeur* n'exige qu'un taux de 2% de gaz de source renouvelable dans le gaz naturel en 2023 pour atteindre 10% en 2030.

Les actions du gouvernement doivent envisager une diversification du cocktail énergétique à faible empreinte carbone plutôt que de se restreindre au « tout électrique ». La disponibilité et l'accès à l'énergie renouvelable de toutes formes sont essentiels à la sécurité énergétique des Québécois et à la prospérité économique du Québec. Nous sommes prêts à participer à la mise en œuvre de solutions porteuses développées en collaboration avec le gouvernement et poursuivre notre mission dans la distribution d'énergie à plus faible empreinte carbone. L'économie québécoise doit compter sur une diversification des énergies qui permettra de satisfaire les besoins des Québécois.

### **Réglementation sur un « prix minimum » de l'essence**

Les dispositions relatives à la réglementation sur le prix minimum adoptées en décembre 1996 sont entrées en vigueur en 1997. Les premières audiences afin de déterminer les coûts d'exploitation d'un détaillant efficace se sont tenues en 1998-99. Ces dispositions ont été adoptées pour contrer la concurrence déloyale et protéger les consommateurs à long terme.

Nous pouvons constater que ces dispositions ont permis de maintenir une saine concurrence avec un bon nombre de joueurs sur le marché, de maintenir des services essentiels de distributions de carburants sur l'ensemble du territoire québécois et ainsi assurer la sécurité énergétique des automobilistes.



Ces dispositions jouent toujours leur rôle puisque parmi les prix hors taxes des quatre grandes régions canadiennes : l'Ouest, l'Ontario, le Québec et l'Atlantique, c'est au Québec que l'on retrouve les prix hors taxes et hors coût carbone les plus bas depuis l'adoption de ces dispositions (Tableau 1, graphiques 1 et 2).

La comparaison des 3 grandes villes canadiennes nous amène à la même conclusion : les marges de détail de Montréal sont en moyenne plus faibles qu'à Toronto et Vancouver qui ont subi de désastreuses guerres de prix dans les années '90 et au tournant des années 2000 (Tableau 2, graphique 3).

Dans le contexte de la transition énergétique, ces dispositions ont encore leur place. Dans un marché en décroissance, on veut prévenir la concurrence déloyale et les guerres de prix prolongées qui pourraient entraîner des fermetures de stations-service efficaces n'ayant pas les ressources financières pour rencontrer des guerres de prix féroces. De telles guerres de prix déloyales entraîneraient un désert énergétique dans certaines localités au détriment de la population de ces régions. La fermeture de stations-service essentielles mettrait en péril la sécurité énergétique des automobilistes et les obligeant à parcourir de beaucoup plus grandes distances pour s'approvisionner et ainsi générer plus de GES.

Les dispositions sur les pratiques abusives dans la vente de l'essence et du carburant diesel avec l'art 59 de la loi sur les Produits pétroliers et l'article 67 de la Loi sur la Régie de l'énergie doivent demeurer.

## **Conclusion**

Nos membres participent à la lutte aux changements climatiques ainsi qu'à la décarbonation de l'économie en travaillant de concert avec le gouvernement québécois et les différents acteurs intéressés par la transition énergétique. L'ADEQ et ses membres sont d'ores et déjà des partenaires de choix dans l'évolution de la consommation énergétique, mais souhaitent l'être toujours davantage notamment en partageant recherches, expertise et vision collaborative de l'avenir.

Sonia Marcotte  
Présidente-directrice générale  
Association des distributeurs d'énergie du Québec

7811, boul. Louis-H.-La Fontaine, bur. 206  
Montréal, Québec, H1K 4E4  
514-355-9600  
sonia.marcotte@adeq.quebec

## ANNEXE

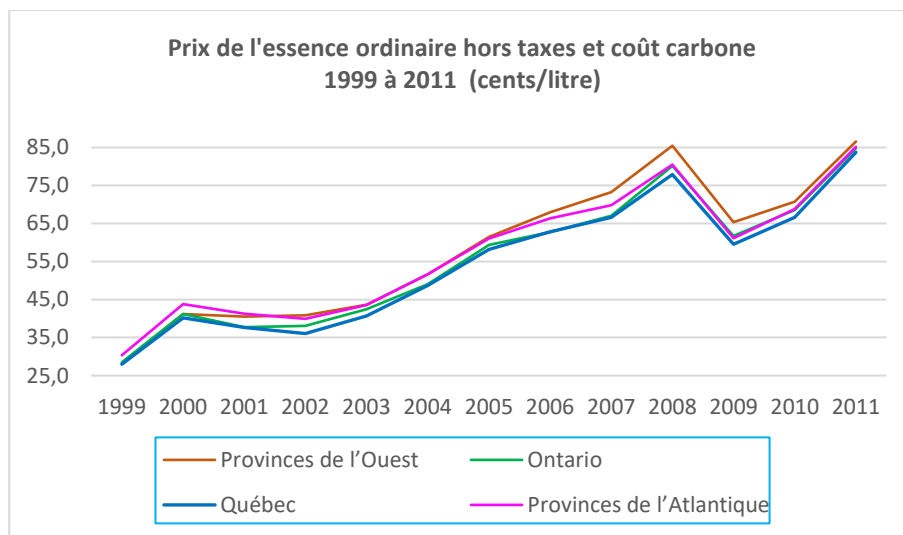
**Tableau 1**  
**Prix au détail hors taxes de l'essence ordinaire au Canada**  
Moyennes mensuelles, prix au détail, libre-service, sans taxes et redevances vertes  
c/litre

|                           | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Provinces de l'Ouest      | 28,2 | 41,2 | 40,5 | 40,9 | 43,6 | 51,7 | 61,5 | 68,0 | 73,3 | 85,5 | 65,3 | 70,8 |
| Ontario                   | 28,5 | 41,2 | 37,8 | 38,1 | 42,4 | 49,0 | 59,4 | 62,7 | 67,0 | 80,1 | 61,7 | 68,5 |
| Québec                    | 28,0 | 40,2 | 37,6 | 36,1 | 40,6 | 48,7 | 58,2 | 62,8 | 66,6 | 77,9 | 59,5 | 66,6 |
| Provinces de l'Atlantique | 30,3 | 43,8 | 41,3 | 39,9 | 43,5 | 51,6 | 61,1 | 66,3 | 69,8 | 80,5 | 61,1 | 68,8 |

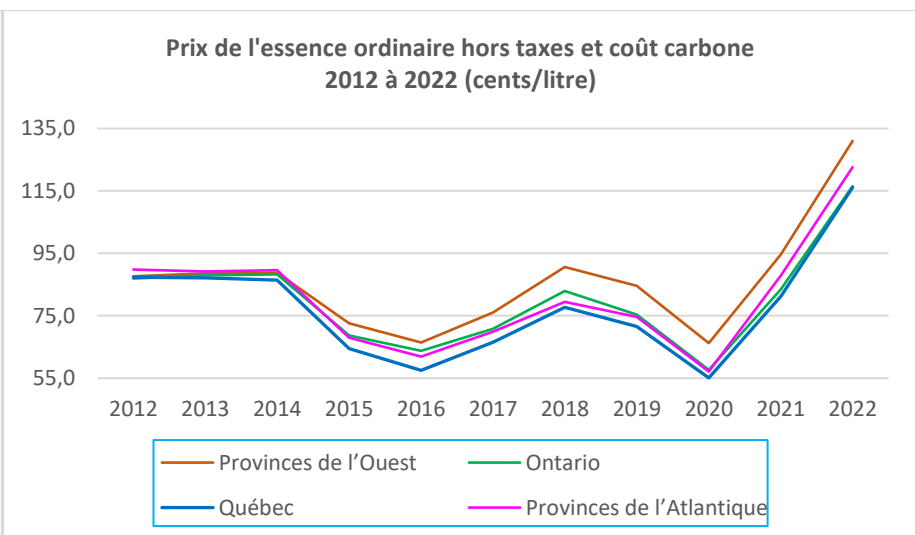
  

|                           | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022  |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Provinces de l'Ouest      | 86,6 | 87,6 | 88,6 | 88,8 | 72,6 | 66,4 | 76,1 | 90,7 | 84,6 | 66,2 | 94,6 | 131,0 |
| Ontario                   | 84,8 | 86,9 | 88,0 | 88,3 | 68,7 | 63,7 | 70,9 | 82,9 | 75,3 | 57,7 | 83,4 | 116,5 |
| Québec                    | 83,7 | 87,3 | 87,2 | 86,4 | 64,4 | 57,5 | 66,6 | 77,7 | 71,5 | 55,1 | 81,2 | 116,1 |
| Provinces de l'Atlantique | 85,2 | 89,9 | 89,2 | 89,6 | 68,0 | 62,0 | 69,9 | 79,5 | 74,6 | 57,1 | 87,9 | 122,6 |

**Graphique 1**



**Graphique 2**



Source : Kalibrate., Essence ordinaire, Prix au détail, moyennes mensuelles, libre-service, sans taxes, 1999 à 2022.

La redevance verte est soustraite du 1er avril 2007 à décembre 2014.

La quote-part est soustraite à compter du 1er avril 2007.

Les frais du SPEDE sont soustraits à compter de janvier 2015 au Québec.

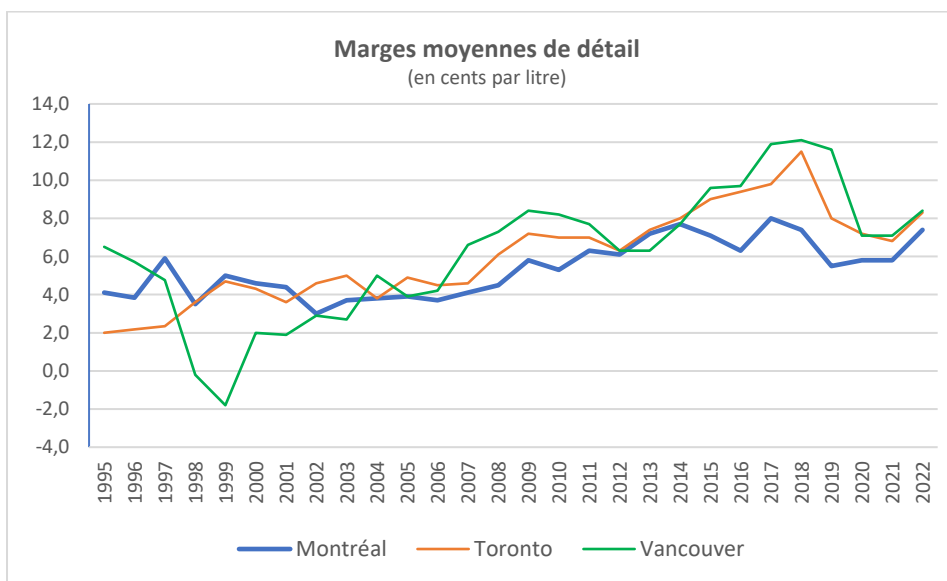
Les frais du SPEDE sont soustraits de janvier 2017 à octobre 2018 en Ontario.

**Tableau 2**  
**Marges moyennes de détail**

(en cents par litre)

|      | Montréal | Toronto | Vancouver |
|------|----------|---------|-----------|
| 1995 | 4,1      | 2,0     | 6,5       |
| 1996 | 3,83     | 2,18    | 5,71      |
| 1997 | 5,9      | 2,34    | 4,76      |
| 1998 | 3,5      | 3,6     | -0,2      |
| 1999 | 5,0      | 4,7     | -1,8      |
| 2000 | 4,6      | 4,3     | 2,0       |
| 2001 | 4,4      | 3,6     | 1,9       |
| 2002 | 3,0      | 4,6     | 2,9       |
| 2003 | 3,7      | 5,0     | 2,7       |
| 2004 | 3,8      | 3,8     | 5,0       |
| 2005 | 3,9      | 4,9     | 3,9       |
| 2006 | 3,7      | 4,5     | 4,2       |
| 2007 | 4,1      | 4,6     | 6,6       |
| 2008 | 4,5      | 6,1     | 7,3       |
| 2009 | 5,8      | 7,2     | 8,4       |
| 2010 | 5,3      | 7,0     | 8,2       |
| 2011 | 6,3      | 7,0     | 7,7       |
| 2012 | 6,1      | 6,3     | 6,3       |
| 2013 | 7,2      | 7,4     | 6,3       |
| 2014 | 7,7      | 8,0     | 7,7       |
| 2015 | 7,1      | 9,0     | 9,6       |
| 2016 | 6,3      | 9,4     | 9,7       |
| 2017 | 8,0      | 9,8     | 11,9      |
| 2018 | 7,4      | 11,5    | 12,1      |
| 2019 | 5,5      | 8,0     | 11,6      |
| 2020 | 5,8      | 7,2     | 7,1       |
| 2021 | 5,8      | 6,8     | 7,1       |
| 2022 | 7,4      | 8,3     | 8,4       |

**Graphique 3**



Source : Kalibrate, Marges et composantes des prix à la pompe, essence ordinaire, mensuelle, 1995 à 2022.