

# **ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE**

**Projet de règlement concernant le volume  
minimal de carburant renouvelable dans  
l'essence et le carburant diesel**

**Ministère de l'Énergie et  
des Ressources naturelles**

**Octobre 2019**



## SOMMAIRE EXÉCUTIF

La Loi concernant la mise en œuvre de la Politique énergétique 2030 et modifiant diverses dispositions législatives (2016, chapitre 35) a été sanctionnée le 10 décembre 2016. Cette loi est notamment venue modifier la Loi sur les produits pétroliers (chapitre P-30.01) afin d'habiliter le gouvernement à prendre un règlement fixant des normes d'intégration de carburants renouvelables à l'essence et au carburant diesel.

Ainsi, afin d'accroître son leadership en matière d'énergies renouvelables et de poursuivre le développement d'une économie moins dépendante des énergies fossiles, le Québec souhaite adopter, à l'instar d'autres provinces canadiennes, sa propre réglementation. Les exigences minimales de 10 % et de 2 % de contenu minimal respectivement en éthanol et en carburant diesel biosourcé (du biodiesel produit par transestérification, soit de l'ester méthylique d'acide gras ou du carburant diesel renouvelable produit par hydrogénation) dans les carburants distribués au Québec, dès 2021, contribueront à l'atteinte des objectifs en matière de réduction des gaz à effet de serre (GES), de production d'énergies renouvelables et de réduction de la consommation de produits pétroliers. Par la suite, ces exigences passeront à 15 % et à 4 % de contenu renouvelable, respectivement dans l'essence et le carburant diesel, à l'horizon 2025. De plus, l'intégration d'un volume minimum d'éthanol cellulosique permettra de réduire l'exigence de contenu renouvelable dans l'essence pour permettre l'essor de cette filière.

En adoptant ces exigences dès juillet 2021, le gouvernement souhaite favoriser la création d'un marché local important, ce qui pourrait engendrer des investissements dans l'industrie de la production des carburants renouvelables au Québec. Pour leur part, les entreprises assujetties disposent d'une période de plus d'un an pour adapter leurs installations.

À terme, selon une évaluation du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), les investissements d'infrastructures liées à la conformité pour les entreprises assujetties sont évalués à environ 110 M\$. Aucun manque à gagner n'est prévu pour les entreprises directement visées par la réglementation.

## Table des matières

1.	DÉFINITION DU PROBLÈME .....	5
2.	PROPOSITION DU PROJET.....	6
3.	ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES.....	6
4.	ÉVALUATION DES IMPACTS .....	7
4.1	Description des secteurs touchés.....	7
4.2	Coûts pour les entreprises.....	8
	TABLEAU 1 .....	10
4.3	Économies pour les entreprises .....	12
4.4	Synthèse des coûts et des économies.....	12
4.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies.....	12
4.6	Consultation des parties prenantes .....	12
4.7	Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée .....	13
4.8	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi .....	14
5.	PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME).....	15
6.	COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES .....	15
7.	COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES .....	15
8.	FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION.....	15
9.	CONCLUSION .....	16
10.	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT .....	16
11.	PERSONNE(S)-RESSOURCE(S) .....	16

# 1. DÉFINITION DU PROBLÈME

En vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LC 1999, c 33), le gouvernement fédéral a adopté, en août 2010, le Règlement sur les carburants renouvelables (DORS/2010-189) exigeant des producteurs et importateurs de carburants que l'essence qu'ils produisent ou importent ait une teneur moyenne de 5 % de carburant renouvelable, et ce, à partir du 15 décembre 2010. Une teneur moyenne de 2 % est aussi applicable pour le carburant diesel depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2011 (1<sup>er</sup> janvier 2013 au Québec)<sup>1</sup>. Étant donné que les exigences fédérales actuelles sont calculées sur une base pancanadienne et non provinciale, les producteurs et les importateurs de carburants respectent prioritairement les exigences des autres provinces, de sorte qu'il n'est pas assuré que la proportion de carburants renouvelables atteigne les teneurs de 5 % dans l'essence et de 2 % dans le carburant diesel au Québec. Actuellement, la consommation de carburants renouvelables au Québec est d'environ 5 % dans l'essence et d'environ 0,2 % dans le carburant diesel<sup>2</sup>.

Au Québec, la Politique énergétique 2030 (PE 2030) a pour cible de réduire de 40 % la quantité de produits pétroliers consommés au Québec et d'augmenter de 25 % sa production d'énergie renouvelable, notamment par une hausse de 50 % de la production de bioénergie (biométhane, carburants renouvelables, granules énergétiques, etc.).

De plus, la mesure 88.2 du Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques du Québec 2018-2023 ainsi que le Plan d'action 2017-2020 associé à la PE 2030 ont traduit la volonté du gouvernement du Québec d'imposer, par règlement, des teneurs minimales en carburants renouvelables de 5 % dans l'essence et de 2 % dans le carburant diesel et prévoient un rehaussement progressif de celles-ci en fonction de la capacité de production de la province. L'action 14 du Plan d'action 2017-2020 prévoit que le règlement sera pleinement en vigueur en 2020.

En plus des cibles de la PE 2030, celles prescrites à Transition énergétique Québec dans le décret numéro 537-2017 du 7 juin 2017 prévoient réduire d'au moins 5 % la consommation totale de pétrole par rapport à 2013, ce qui représenterait une réduction de la consommation de produits pétroliers de 900 millions de litres par année (Ml/a) en 2023 et s'inscrirait en complémentarité avec la Politique de mobilité durable 2030 qui vise une réduction de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990.

Les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Ontario ont adopté, au cours des dernières années, leurs propres exigences réglementaires visant à préciser les teneurs exigées en carburants renouvelables (éthanol, carburant diesel biosourcé) dans les carburants fossiles. Ces exigences provinciales sont actuellement équivalentes ou supérieures à celles du gouvernement fédéral.

---

<sup>1</sup> Les fournisseurs de carburant diesel au Québec et dans les provinces maritimes ont vu leurs volumes exemptés jusqu'au 31 décembre 2012. Cette exemption a été accordée à l'industrie pétrolière qui a réclamé du temps pour apporter les changements nécessaires à l'infrastructure en vue de produire, d'importer et de mélanger le biodiesel.

<sup>2</sup> Les données proviennent du rapport de Navius « Biofuels in Canada 2019 ».

## 2. PROPOSITION DU PROJET

Le gouvernement du Québec souhaite s'assurer que les volumes de carburants renouvelables exigés par la réglementation fédérale par les activités de production et d'importation de carburant au Québec sont entièrement mélangés et utilisés à l'intérieur de ses frontières. En ce sens, la PE 2030 propose des teneurs minimales en carburants renouvelables de 5 % et de 2 % respectivement dans l'essence et le carburant diesel mélangé au Québec, et souligne que ces teneurs seront augmentées en fonction de la capacité de production de carburants renouvelables au Québec.

Ainsi, il est proposé d'établir les exigences de contenu renouvelable dans l'essence et le carburant diesel respectivement à 10 % et 2 % au 1<sup>er</sup> juillet 2021, et de les faire passer à 15 % et à 4 % au 1<sup>er</sup> juillet 2025.

De plus, afin de contribuer à l'essor technologique des carburants renouvelables cellulósiques, il est proposé que les exigences de contenu en éthanol soient réduites de 10 % par l'incorporation d'un contenu minimum de 10 % d'éthanol de type cellulósique<sup>3</sup>.

### Exigence volumétrique de contenu renouvelable

Année d'implantation	Éthanol	Carburant diesel biosourcé
2021	10 % (9 %)*	2 %
2025	15 % (13,5 %)*	4 %

\*Réduction de l'exigence par l'apport de volume d'éthanol cellulósique minimum.

## 3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Le recours à des options non réglementaires impliquerait la mise en place de mesures d'aide financière, de campagnes d'information et d'éducation et de rencontres avec les intervenants du milieu de la distribution des produits pétroliers. Ces mesures engendreraient des résultats incertains.

---

<sup>3</sup> Éthanol produit à partir de matière lignocellulosique de source renouvelable ou récurrente ou de carbone biogénique issu de matières résiduelles solides municipales/industrielles/commerciales/institutionnelles/agricoles, excluant les matières organiques triées à la source, le compost et le digestat ainsi que la biomasse forestière issue de récoltes de bois exclusivement destinées à la production de biocombustibles, à l'exception des récoltes de bois issues de perturbations qui peuvent être destinées à la production de biocombustibles.

## 4. ÉVALUATION DES IMPACTS

### 4.1 Description des secteurs touchés

L'application du règlement sur la teneur minimale en carburant renouvelable touchera principalement de grandes entreprises, soit les raffineries de pétrole, les terminaux pétroliers principaux où le carburant est mélangé, les terminaux secondaires (dépôt pétrolier) ainsi que les importateurs de produits pétroliers et de carburants renouvelables, puisque c'est à eux que revient la responsabilité première d'assurer la conformité des produits aux exigences en vigueur lors du mélange des carburants.

Au Québec, les activités de raffinage du pétrole sont réalisées par Suncor Énergie inc. à Montréal et Énergie Valero inc. à Lévis. Des produits raffinés et des carburants renouvelables sont importés par les raffineurs eux-mêmes et également par d'autres entreprises qui détiennent des terminaux pétroliers. Des investissements importants ont déjà été effectués chez certains raffineurs et terminaux afin de se conformer à la réglementation fédérale et la réglementation ontarienne. Selon une étude du Groupe Kent<sup>4</sup>, il y a au Québec dix-sept terminaux pétroliers (principaux et secondaires), dont neuf sont dotés d'équipements de mélange de carburants renouvelables.

Dans la plupart des cas, l'incorporation de carburants renouvelables sera vraisemblablement effectuée dans les terminaux principaux de la région de Montréal, de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches. Les sites touchés seraient les dix terminaux pétroliers suivants : Énergie Valero inc. (Montréal-Est et Lévis), Suncor Énergie inc. (Montréal-Est), Shell (deux sites à Montréal-Est), Norcan (Montréal), Vopak Terminaux de l'Est du Canada (Montréal-Est, Montréal-Ouest et Québec) et IMTT Québec inc. (Québec). Parmi ceux-ci, 80 % possèdent l'équipement pour mélanger des biocarburants.

Néanmoins, certains terminaux devront investir pour déployer la distribution sur un plus grand territoire, puisque dans les régions où l'accès aux terminaux primaires est limité, voire impossible, le carburant renouvelable pourrait être entreposé dans les terminaux secondaires. Ainsi, ceux-ci devront installer les équipements nécessaires, notamment les réservoirs, canalisations et équipements de mélange.

L'adaptation d'environ 80 % des points de vente au détail sur le territoire québécois est également à considérer. Les stations-service devront adapter leurs équipements pour assurer la compatibilité des carburants renouvelables entreposés et distribués.

Le secteur de la production de carburants renouvelables sera également touché par la réglementation puisque cette dernière confèrera un contexte favorable à l'investissement et plusieurs entreprises augmenteront leur production pour répondre à la demande. La présente analyse d'impact réglementaire ne traite pas du secteur de la production de biocarburants.

Actuellement, la consommation d'éthanol mélangé à l'essence au Québec est d'environ 475 Ml/a. Le Québec compte une seule usine commerciale de production

---

<sup>4</sup> 2016 Report – Canada's Downstream Logistical Infrastructure: Refining, Biofuel Plants, Pipelines, Terminals, Bulk Plants & Cardlocks, 20 octobre 2017.

d'éthanol, Entreprise Greenfield Global Québec, située à Varennes, dont la capacité de production est d'environ 185 Ml/a.

La consommation de carburant diesel biosourcé atteindrait environ 9 Ml/a au Québec. Trois entreprises se partagent la production de biodiesel (esters méthyliques d'acides gras – EMAG), soit Rothsay Biodiesel, Bio-Liq et Innoltek. Ces entreprises représentent globalement une capacité de production d'environ 70 Ml/a. Toutefois, le biodiesel produit au Québec est presque entièrement exporté vers les États-Unis.

L'utilisation de carburant diesel renouvelable produit par hydrogénation est actuellement plus coûteuse que le biodiesel puisque l'offre se limite à quelques centres de production en Asie du Sud, en Finlande, dans les Pays-Bas et aux États-Unis. Au Québec, quelques projets de production de carburant diesel renouvelable sont en cours de développement; leur potentiel de réalisation diffère.

D'autre part, comme cela a été le cas aux États-Unis et en Europe, certains raffineurs pourraient envisager la possibilité de restructurer leurs installations pour produire du biodiesel ou du carburant diesel renouvelable obtenu par hydrogénation. Ces investissements ne sont pas considérés dans cette analyse.

## 4.2 Coûts pour les entreprises

L'application des nouvelles exigences de teneur en carburants renouvelables engendrera des coûts pour les entreprises puisque les différences physiques entre les produits pétroliers purs et les produits pétroliers mélangés avec des carburants renouvelables ont une incidence sur la production, la distribution et l'entreposage.

De plus, le coût des modifications faites aux infrastructures des terminaux peut différer selon le type de carburants renouvelables utilisés. Par exemple, l'éthanol ne peut voyager par pipeline en raison de ses propriétés hydrophiles et corrosives. Ainsi, le mélange d'essence oxygénée et d'éthanol doit être fait près de la destination finale. L'augmentation du volume d'éthanol manutentionné nécessitera l'installation d'équipements supplémentaires de manutention, d'entreposage et de mélange ainsi que des frais associés à l'installation de lignes de déchargement.

Pour sa part, le mélange de carburant diesel renouvelable (produit par hydrogénation) au carburant diesel nécessite peu d'investissements et de précautions logistiques dus à la composition semblable à celle du carburant diesel traditionnel. Il est d'ailleurs en mesure de respecter les mêmes normes de qualité de l'Office des normes générales du Canada pour le carburant diesel. Certains ajouts ou changements à l'infrastructure pourraient être nécessaires, notamment de nouvelles installations de réception et d'entreposage.

Toutefois, l'utilisation du biodiesel en mélange au carburant diesel dans un climat plus rigoureux comme celui du Québec oblige à prendre certaines précautions (corrosion, contamination des produits et formation de sédiments par temps froid) en raison de l'instabilité du produit et de ses caractéristiques physiques à froid. Cela implique des investissements, tels de nouveaux réservoirs et canalisations pour la réception du biodiesel ou la modification des réservoirs en place (élimination du contenu, nettoyage, installation de filtres et d'équipement de contrôle de la température [chauffage et isolation]).

## Coûts d'infrastructures

Selon l'infrastructure visée, les coûts dépendent, en grande partie, de l'ampleur des équipements additionnels requis ou des modifications apportées aux infrastructures en place, soit :

- de nouveaux réservoirs, au besoin chauffés, et/ou;
- la modification des réservoirs en place (nettoyage, traitement et installation de filtres, serpentins ou éléments de chauffage);
- l'ajout de canalisations;
- l'ajout d'équipement de mélange (en ligne ou à la rampe de chargement);
- un système de récupération des vapeurs;
- l'infrastructure de déchargement pour le transport du carburant renouvelable par camions, par voie ferroviaire ou maritime.

Au Québec, 65 à 75 % des mélanges sont effectués par injection sur la ligne. Ces installations de mélange sont plus onéreuses que l'injection aux installations de chargement (sur la rampe).

Les coûts de la mise à niveau d'une raffinerie ou d'un terminal pour intégration de carburants renouvelables au carburant diesel varient entre 0,5 et 16,3 M\$, selon une étude faite par ÉcoRessource<sup>5</sup> pour Ressources naturelles Canada.

Toujours selon cette étude, les coûts pour les terminaux nécessitant l'installation d'une infrastructure de déchargement maritime et/ou ferroviaire pour le biodiesel sont les plus élevés, soit entre 7 à 16 M\$. L'équipement de déchargement par camions, les nouveaux réservoirs et les systèmes de chauffage et de mélange en ligne ou sur la rampe de chargement dans un terminal représentent des coûts variant entre 1 et 7 M\$.

L'analyse d'impact réglementaire du Renewable Fuel Standard Program (RFS2)<sup>6</sup> aux États-Unis présente des coûts d'infrastructures pour l'incorporation d'éthanol à l'essence. Ces coûts varient entre 1,8 M\$ et 23 M\$, selon la grosseur du terminal et le mode de réception des carburants.

Pour la vente d'essence contenant de l'éthanol jusqu'à 20 %, les coûts des modifications apportées aux équipements des points de vente au détail sont, quant à eux, estimés à 4 500 \$/entreprise<sup>7</sup> en posant comme hypothèse que le réservoir actuel sera utilisé. Quant à la vente de carburant diesel contenant du carburant renouvelable, l'adaptation des stations-service est estimée en moyenne à 1 200 \$<sup>8</sup>. En considérant que 80 % des 2 800 stations-service se conformeront aux exigences, le coût total pour le secteur de la distribution peut être estimé à 12 750 000 \$.

Ces évaluations doivent être considérées avec réserve, puisqu'il s'avère difficile d'estimer avec précision l'ensemble des coûts d'investissements étant donné la spécificité de chaque

---

<sup>5</sup> Projet d'infrastructure pour l'Initiative de démonstration nationale sur le diesel renouvelable, ÉcoRessources Consultants pour Ressources naturelles Canada.

<sup>6</sup> EPA – Renewable Fuel Standard Program (RFS2) Regulatory Impact Analysis.

<sup>7</sup> Refueling equipment distributors, manufacturers, and Petroleum Equipment Institute.

<sup>8</sup> Report on the Technical Feasibility of Integrating an Annual Average 2% Renewable Diesel in the Canadian Distillate Pool by 2011, Ressources naturelles Canada.

site (emplacement et infrastructures) ainsi que le type de carburants transigés et le fait que certains sites se conforment déjà aux exigences de la réglementation fédérale.

En supposant que les obligations volumétriques atteindront 15 % d'éthanol et 4 % de carburant diesel biosourcé en 2025, les investissements totaux requis pour l'adaptation de 14 sites au Québec sont estimés à 110 M\$. L'évaluation des investissements pourra être revue à la suite des commentaires reçus après la période de publication.

### Coûts additionnels d'exploitation

En période hivernale, lors de mélanges comprenant du biodiesel, du kérosène ainsi qu'un additif peuvent être ajoutés au besoin à ces mélanges afin de respecter les exigences concernant le point de trouble. Le cas échéant, le surcoût de l'achat de kérosène, en remplacement du carburant diesel dans le mélange, et le coût associé à l'achat d'additifs doivent être pris en compte.

**TABLEAU 1**

### **Coûts directs liés à la conformité aux règles**

(en millions de dollars)

	Période d'implantation 2020-2025	Coûts par année (récurrents)
Dépenses en capital (acquisition d'un terrain, de machinerie, d'un système ou d'un équipement informatique, construction ou modification d'un bâtiment, etc.)	110	S. O.
Coûts de location d'équipement	S. O.	S. O.
Coûts d'entretien et de mise à jour des équipements	moins de 0,5	moins de 0,05
Dépenses en ressources humaines (consultants, employés et gestionnaires, etc.)	S. O.	S. O.
Coûts pour les ressources spécifiques (ex. : trousse, outils, publicité, etc.)	S. O.	S. O.
Autres coûts directs liés à la conformité	S. O.	S. O.
<b>TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES</b>	<b>110</b>	<b>0,05</b>

Concernant les coûts liés aux formalités administratives, ceux-ci portent principalement sur les divers cheminements des demandes d'autorisation (certificat, procédure d'autorisation environnementale, etc.) ainsi que sur des activités qui sont déjà réalisées selon les exigences d'autres règlements ou activités, soit le paiement de la quote-part sur les carburants à Transition énergétique Québec et le Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère sous la responsabilité du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. De plus, les entreprises du Québec compilent déjà les volumes de carburant et de carburants renouvelables aux fins de conformité au Règlement sur les carburants renouvelables du gouvernement fédéral. La tenue d'un registre ainsi que la conservation des preuves de production/transaction sont également requises par ce règlement.

Le temps requis pour produire et gérer le registre et la conservation des preuves compilées/conservées (y compris les produits vendus et échangés) sont évalués à environ 10 000 \$/entreprise annuellement. Les entreprises touchées sont les raffineries de pétrole et les importateurs de produits pétroliers, soit environ quatorze entreprises multinationales. Le total des coûts des formalités pour l'industrie est donc d'environ 140 000 \$.

TABLEAU 2

**Coûts liés aux formalités administratives**

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts de production, de gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation	0,14	0,14
Dépenses en ressources externes (ex. : consultants)	S. O.	S. O.
Autres coûts liés aux formalités administratives	S. O.	S. O.
<b>TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES</b>	<b>0,14</b>	<b>0,14</b>

Concernant les raffineries de pétrole, l'addition de carburants renouvelables viendra remplacer une partie des hydrocarbures raffinés (principalement de l'essence et du carburant diesel). Ces volumes d'essence et de carburant diesel substitués devraient être écoulés sur d'autres marchés sans occasionner de manque à gagner important.

Pour les distributeurs de carburants au détail, aucun manque à gagner n'est prévu puisqu'ils acquièrent leurs produits aux prix fixés aux rampes de chargement. Ces prix intègrent les coûts de production ou d'acquisition des carburants distribués.

TABLEAU 3

**Synthèse des coûts pour les entreprises**

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	110	0,05
Coûts liés aux formalités administratives	0,14	0,14
Manques à gagner	0	0
<b>TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>110,14</b>	<b>0,19</b>

### 4.3 Économies pour les entreprises

Avec l'imposition de teneurs minimales en carburants renouvelables, les raffineurs et les importateurs perdront de la flexibilité qui leur permet actuellement d'optimiser les mélanges de carburants renouvelables selon la différence de coût de ceux-ci par rapport à l'essence ou au carburant diesel et ainsi maximiser leurs revenus. Ainsi, aucune économie n'est prévue pour les entreprises.

### 4.4 Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 4

#### Synthèse des coûts et des économies

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	110,14	0,19
Total des économies pour les entreprises	0	0
<b>COÛT NET POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>110,14</b>	<b>0,19</b>

### 4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

L'estimation des coûts repose sur l'hypothèse que les mélanges seront faits dans les terminaux situés à proximité des grandes villes ou chez les raffineurs afin de limiter le transport de carburants renouvelables en régions plus éloignées, ce qui pourrait entraîner l'utilisation de modes de transport chauffés.

De plus, les coûts estimés sont établis pour les mélanges de carburant diesel renouvelable obtenu par hydrogénation ainsi que pour le biodiesel, puisque la réglementation ne vise pas à exclure un type de carburant, mais veut permettre une flexibilité dans l'utilisation de ceux-ci. Quant au contenu renouvelable dans l'essence, seul l'éthanol est évalué dans cette analyse d'impact compte tenu des avancées technologiques à ce jour.

Enfin, le calcul total des investissements en infrastructures soutient que 14 terminaux principaux et secondaires de la région de Montréal, de la Capitale-Nationale, de la Chaudière-Appalaches et de l'Est du Québec seront touchés par la réglementation. Parmi ceux-ci, plus de 60 % possèdent l'équipement pour mélanger des biocarburants et la majorité d'entre eux seront touchés par les coûts liés à l'augmentation de la capacité existante.

### 4.6 Consultation des parties prenantes

Au cours de la dernière année, dans le cadre des travaux d'élaboration du projet de règlement sur les carburants renouvelables, plusieurs parties prenantes ont été rencontrées individuellement. Elles ont alors fait part de leurs préoccupations par écrit.

Une consultation officielle concernant les hypothèses de coûts et d'économies n'a pas été réalisée au préalable. Elle le sera au même moment que la prépublication du projet de règlement à la Gazette officielle du Québec. De plus, l'analyse d'impact réglementaire sera mise à jour, au besoin.

#### 4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Par l'adoption d'une réglementation visant l'utilisation de carburants renouvelables sur son territoire, le Québec s'assure de régulariser lui-même la consommation de carburant renouvelable tout en s'inscrivant dans la volonté gouvernementale de créer un marché local de production de biocarburants et, conséquemment, de générer des investissements substantiels. Par le fait même, il contrôlera la réduction des émissions de GES afin de contribuer à l'atteinte des cibles de réduction dans le secteur du transport, tel que le prévoit la Politique de la mobilité durable.

Cette future réglementation contribuera également à l'atteinte des cibles de la PE 2030, dont la réduction de produits pétroliers de 40 % et l'augmentation de 50 % de la production de bioénergie, ainsi qu'à la réalisation de l'action 14 du premier Plan d'action 2017-2020 de la PE 2030 et la mesure 88.2 du Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques du Québec 2018-2023 qui prévoit l'adoption d'un règlement sur les carburants renouvelables.

Actuellement, le développement de l'industrie québécoise des carburants renouvelables demeure incertain, car les deux tiers de la consommation québécoise de carburants renouvelables sont importés, puisque des infrastructures de production sont opérationnelles dans des lieux limitrophes au Québec et que l'expansion de la capacité de production est en partie basée sur des technologies en développement, dont les échéanciers d'implantation sont difficiles à préciser.

L'annonce du contenu minimal d'éthanol, comprenant un boni de réduction de l'exigence par l'ajout d'un volume minimal d'éthanol de type cellulosique, pourrait promouvoir le déploiement de la production de carburants renouvelables de type cellulosique, dont la matière première est en abondance sur le territoire et pour laquelle les avancées technologiques sont prometteuses.

L'application de cette réglementation pourrait également avoir des impacts sur les secteurs agricole et forestier en raison d'une demande accrue en carburants renouvelables produits à partir de biomasses agricoles (produits agricoles et résidus) et forestières au Québec. Cette réglementation pourrait notamment engendrer une augmentation de la production de maïs-grain sur le territoire agricole québécois au détriment d'autres cultures. Cette production, lorsqu'elle n'est pas encadrée sur le plan agronomique, peut causer la dégradation des sols par l'appauvrissement du taux de matière organique (retrait des résidus de culture), l'augmentation de l'utilisation d'engrais minéraux azotés et de pesticides et, par conséquent, une détérioration de la qualité de l'eau et de la biodiversité, ainsi que l'émission plus importante de GES, notamment le protoxyde d'azote. En outre, l'utilisation de grands volumes de maïs-grain traditionnellement utilisé pour l'alimentation animale à des fins de production

de carburants renouvelables pourrait occasionner une augmentation des coûts de l'alimentation des élevages pour environ 12 000<sup>9</sup> entreprises agricoles.

Il sera opportun d'évaluer la performance en matière de réduction de GES des nouvelles installations de production, puisqu'une future norme d'intensité carbone pourrait promouvoir le recours à des technologies utilisant d'autres intrants.

Considérant les cibles en vigueur dans les provinces de l'Ouest et les États voisins du Québec, les cibles québécoises de contenu renouvelable dans l'essence et le carburant diesel ne créeront pas de situation défavorable pour les consommateurs québécois de carburants.

#### 4.8 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

##### Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

√ Appréciation	Nombre d'emplois touchés
<b>Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le ou les secteurs touchés)</b>	
	500 et plus
	100 à 499
√	1 à 99
<b>Aucun impact</b>	
	0
<b>Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le ou les secteurs touchés)</b>	
	1 à 99
	100 à 499
	500 et plus
<b>Analyse et commentaires :</b>	
<p>Cette mesure favorisera l'accroissement de la production de carburants renouvelables et, conséquemment, pourrait créer un peu plus de 35 emplois d'ici 2025 dans principalement 2 bioraffineries.</p> <p>La récolte de biomasse pourrait aussi créer ou consolider des emplois en région et dans les grands centres, non seulement dans les secteurs forestier et agricole, mais également dans le secteur de la gestion des matières résiduelles.</p>	

<sup>9</sup> Ce chiffre inclut notamment 5 742 exploitations laitières, 1 546 fermes porcines, 3 400 fermes d'élevage de bovins et de veaux de boucherie et 650 productions de poulets et dindons.

## 5. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Aucune mesure d'adaptation des exigences n'est prévue pour les PME puisque les adaptations aux points de vente au détail sont mineures.

Les opérations de mélange de produits pétroliers sont faites majoritairement par de grandes entreprises.

## 6. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Le MERN ne prévoit aucun impact sur la compétitivité des entreprises québécoises, puisque plusieurs États et provinces à proximité du Québec ont adopté des cibles d'utilisation de carburants renouvelables dans les dernières années.

Toutes les provinces situées à l'ouest du Québec ont imposé des teneurs minimales en carburants renouvelables afin de s'assurer qu'elles sont appliquées sur leur territoire. La Colombie-Britannique, entre autres, a des exigences volumétriques de 5 % d'éthanol dans l'essence et de 4 % de carburant diesel biosourcé dans le carburant diesel depuis 2010, en plus d'une norme de réduction de l'intensité carbone des carburants. L'Ontario exige, pour sa part, un contenu de carburant renouvelable de 5 % dans l'essence (10 % en 2020) et de 4 % dans le carburant diesel depuis 2017.

Par la réglementation fédérale américaine (Renewable Fuel Standard), l'essence sur le marché américain contient près de 10 % d'éthanol et environ 4 % de carburant diesel biosourcé.

Toutefois, l'accroissement des cibles jusqu'à 15 % et 4 % respectivement dans l'essence et le carburant renouvelable en 2025 pourrait imposer des investissements additionnels aux entreprises, tel qu'il est estimé à la section 4.2, ce qui pourrait influencer sur la compétitivité de certaines entreprises.

## 7. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Au Canada, le Règlement sur les carburants renouvelables prescrit, depuis 2010, des teneurs minimales de carburants renouvelables applicables sur tout le territoire canadien. Plusieurs provinces à l'ouest du Québec ont également imposé des exigences de contenu renouvelable par voie réglementaire. Le MERN prévoit collaborer avec les autres organisations afin d'harmoniser les exigences réglementaires imposées aux entreprises assujetties.

## 8. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Le règlement sur les carburants renouvelables permettra au gouvernement du Québec de s'assurer que les volumes de carburants renouvelables associés au marché québécois, tel que l'exige la réglementation fédérale, sont en totalité mélangés à l'intérieur de ses frontières pour contribuer à la réduction des émissions de GES que le pays s'est fixée. Il vise également l'atteinte des objectifs de la PE 2030.

## 9. CONCLUSION

En 2025, la conformité aux exigences concernant le contenu minimal de 15 % d'éthanol et de 4 % de carburant diesel biosourcé respectivement dans l'essence et le carburant diesel au Québec impliquera des investissements en infrastructures pour l'ensemble des entreprises assujetties, de l'ordre de 110 M\$, et des coûts administratifs estimés à 140 000 \$.

## 10. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Des mesures financières associées à ces nouvelles exigences pourraient être mises en place pour aider les industries à s'y conformer.

De plus, un comité de suivi sera créé afin d'élaborer, en collaboration avec les ministères concernés, dont le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, et le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, des recommandations pour atténuer les impacts négatifs de la réglementation sur le secteur bioalimentaire et sur l'environnement.

## 11. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Service à la clientèle  
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles  
5 700, 4<sup>e</sup> Avenue Ouest, bureau A 409  
Québec (Québec) G1H 6R1  
Ligne sans frais : 1 866 248-6936  
Télécopieur : 418 644-6513  
Courriel : [services.clientele@mern.gouv.qc.ca](mailto:services.clientele@mern.gouv.qc.ca)