

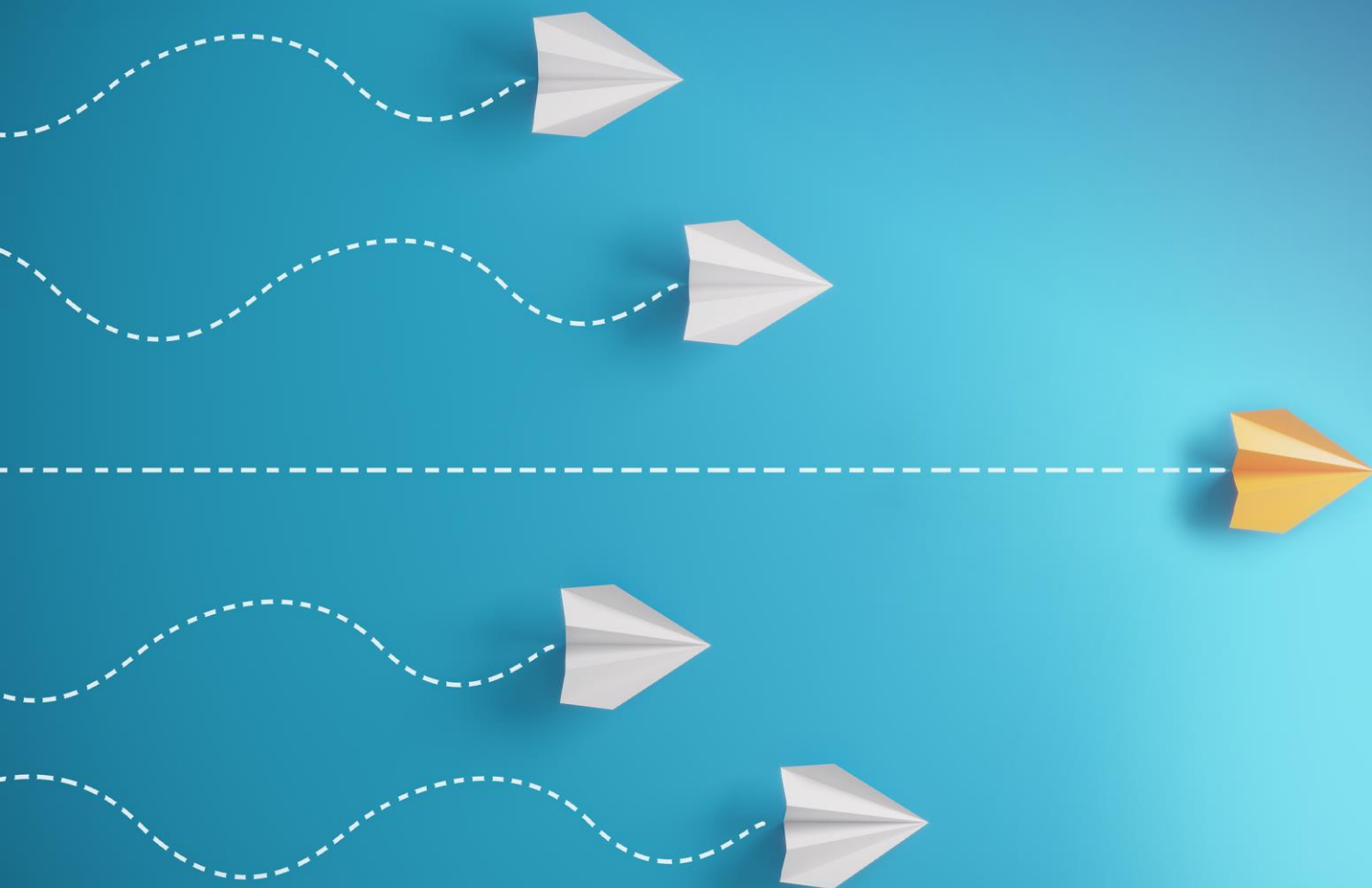
ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

PRÉLIMINAIRE

**PROJET DE RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'INTÉGRATION DE CONTENU À
FAIBLE INTENSITÉ CARBONE DANS L'ESSENCE ET LE CARBURANT DIESEL**

Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie

Mai 2025



SOMMAIRE

Définition du problème

Le Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel (RLRQ, c. P-30.01, r. 0.1) (RCFIC), pris en vertu de la Loi sur les produits pétroliers (RLRQ, chapitre P-30.01) a été édicté en décembre 2021. Les contenus à faible intensité carbone (CFIC) utilisés au Québec sont des carburants renouvelables, notamment l'éthanol et le carburant diesel hydrogéné. Le RCFIC prévoit que l'intégration de CFIC augmente de 10 % à 12 % à compter du 1^{er} janvier 2025 dans l'essence, et de 3 % à 5 % dans le carburant diesel. Les exigences atteindront respectivement 15 % dans l'essence et 10 % dans le carburant diesel en 2030.

Pour sa part, le Règlement sur les produits pétroliers (RLRQ c. P-30.01, r. 2) (RPP), qui établit notamment les normes de qualité applicables aux produits pétroliers, limite à 10 % la teneur en éthanol dans l'essence. Un projet de règlement modifiant le RPP a été publié à la Gazette officielle du Québec le 16 avril 2025 afin de tenir compte des changements apportés aux normes auxquelles renvoie le règlement et de permettre la distribution de nouveaux produits pétroliers contenant plus de 10 % d'éthanol (essence de type E15). Une édicition de ce règlement est visée à la fin de l'été 2025.

Or, puisque le RCFIC exige, à partir du 1^{er} janvier 2025, l'intégration d'un volume moyen de 12 % en éthanol dans l'essence et que le RPP limite le contenu maximal en éthanol à 10 % dans l'essence automobile oxygénée distribué au Québec, l'industrie pétrolière ne sera pas en mesure de se conformer aux exigences du RCFIC d'ici au 31 décembre 2025. En effet, l'édiction tardive des modifications prévues au RPP ne laissera pas le temps suffisant à l'industrie d'ici la fin 2025 pour adapter sa chaîne logistique pour distribuer des volumes suffisants d'essence contenant 15 % d'éthanol et respecter l'exigence moyenne de 12 % sur l'ensemble de l'année.

Proposition du projet

Il est proposé de modifier le RCFIC afin d'étendre la période de conformité à l'exigence d'intégration de 12 % de CFIC dans l'essence et de 5 % de CFIC dans le carburant diesel sur une période de deux (2) ans, du 1^{er} janvier de 2025 au 31 décembre 2026, et d'allonger de 30 jours la période d'échange des crédits de conformité entre distributeurs et entre les catégories d'exigences (essence et carburant diesel). D'autres modifications de concordance sont aussi prévues.

Impacts

Les modifications proposées n'entraîneront pas de coût additionnel ni d'économie pour les producteurs et les importateurs de produits pétroliers.

Table des matières

SOMMAIRE EXÉCUTIF	2
1. DÉFINITION DU PROBLÈME.....	4
2. PROPOSITION DU PROJET	5
3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES.....	5
4. ÉVALUATION DES IMPACTS	5
4.1. Description des secteurs touchés	5
4.2. Coûts pour les entreprises.....	6
4.3. Économies pour les entreprises.....	6
4.4. Synthèse des coûts et des économies	7
4.5. Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	7
4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies	7
4.7. Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	7
6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)	8
7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES	8
8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES	8
9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION.....	8
10. CONCLUSION.....	9
11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT.....	9
12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S).....	9
13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE.....	10

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Le Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel (RLRQ, chapitre. P-30.01, r. 0.1) (RCFIC), pris en vertu de la Loi sur les produits pétroliers (RLRQ, chapitre P-30.01) a été édicté en décembre 2021. Il prévoit un pourcentage minimal de contenu à faible intensité carbone (CFIC), soit principalement l'éthanol et le diesel renouvelable hydrogéné, à intégrer aux carburants distribués ou utilisés au Québec, les CFIC utilisés au Québec sont des carburants renouvelables, notamment l'éthanol et le carburant diesel hydrogéné. Ce règlement a pour objet de réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables à la consommation d'essence et de carburant diesel. Pour l'année 2023, ce règlement a permis des réductions additionnelles de 1,4 million de tonnes des émissions de GES associés au transport routier.

Le RCFIC prévoit que l'intégration de CFIC augmente de 10 % à 12 % à compter du 1^{er} janvier 2025 dans l'essence, et de 3 % à 5 % dans le carburant diesel. Les exigences atteindront respectivement 15 % dans l'essence et 10 % dans le carburant diesel en 2030.

Cependant, le Règlement sur les produits pétroliers (RLRQ c. P-30.01, r. 2) (RPP) qui établit principalement les normes de qualité applicables aux produits pétroliers et les paramètres de surveillance de leur qualité, notamment en regard de l'utilisation qui en est faite au Québec, limite le contenu maximal en éthanol à 10 % dans l'essence automobile oxygénée distribué au Québec.

Un projet de règlement modifiant le RPP a été publié à la Gazette officielle du Québec le 16 avril 2025 afin de tenir compte des changements apportés par l'ONGC aux normes auxquelles renvoie le règlement et de permettre la distribution de nouveaux produits pétroliers contenant plus de 10 % d'éthanol (essence de type E15). Une édicition de ce règlement est visée à la fin de l'été 2025.

Puisque le RCFIC exige, à partir du 1^{er} janvier 2025, l'intégration d'un volume moyen de 12 % en éthanol dans l'essence et que la norme de l'ONGC, à laquelle réfère actuellement le RPP, limite le contenu maximal en éthanol à 10 % dans l'essence automobile oxygénée distribué au Québec, l'industrie pétrolière ne sera pas en mesure de se conformer aux exigences du RCFIC d'ici au 31 décembre 2025. En effet, l'édiction tardive des modifications prévues au RPP ne laissera pas le temps suffisant à l'industrie d'ici la fin 2025 pour adapter sa chaîne logistique pour distribuer des volumes suffisants d'essence contenant 15 % d'éthanol et respecter l'exigence moyenne de 12 % sur l'ensemble de l'année.

Les distributeurs de carburants ont soulevé que la période d'échange de crédits pour favoriser la conformité au règlement est actuellement limitée entre le 31 décembre et le 31 mars, alors qu'ils devraient être en mesure d'utiliser des crédits jusqu'à la date limite de la remise du rapport annuel au 30 avril.

De plus, le RPP et le RCFIC contiennent tous deux des définitions d'essence et de carburant diesel qui réfèrent aux normes de l'ONGC. Lorsque lesdites normes sont mises à jour, les deux règlements doivent être mis à jour de façon concomitante pour éviter qu'ils réfèrent à des

versions différentes, ce qui a pour effet de créer une incohérence réglementaire. Finalement, l'industrie pétrolière s'inquiète de l'imposition potentielle de contre-tarifs canadiens qui pourraient être appliqués sur les importations d'éthanol et de diesel renouvelable hydrogéné provenant des États-Unis et des surcoûts qui en découleraient dans le contexte où une part importante des produits utilisés pour se conformer au RCFIC est importée.

2. PROPOSITION DU PROJET

Il est proposé de modifier le RCIFC afin de :

- d'étendre la période de conformité pour l'exigence d'intégration de CFIC 12 % dans l'essence (12 %) et dans le carburant diesel (5 %) sur une période de deux (2) ans, du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2026;
- prolonger de 30 jours, soit jusqu'au 30 avril, la période d'échange des crédits de conformité entre distributeurs et entre les catégories d'exigences (essence et carburant diesel);
- remplacer les définitions d'essence et de carburant diesel pour faire référence aux définitions prévues au RPP afin d'éviter les problèmes de concordance futurs entre le RPP et le RCFIC lorsque des normes de l'Office des normes générales du Canada sont révisées.

Des modifications de concordance sont subséquemment prévues à l'Arrêté ministériel concernant les méthodes et les outils de mesure pour l'application du Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel (RLRQ, c. P-30.01, r. 0.2) afin de permettre le calcul de la proportion intégrée et l'échange de crédits pour une période de deux (2) ans en 2025 et 2026 plutôt que seulement pour une année civile.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

L'analyse des options non réglementaires n'est pas requise, puisque le choix de la voie réglementaire a été fait au moment de l'édiction du RCFIC et que ce projet de règlement introduit des modifications à une réglementation déjà existante.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Les modifications proposées au RCFIC toucheront les distributeurs qui sont les raffineries de pétrole, les importateurs de produits pétroliers ainsi que les producteurs et les importateurs de carburants renouvelables qui distribuent ou utilisent de l'essence ou du carburant diesel au Québec.

4.2. Coûts pour les entreprises

Les modifications proposées n'entraînent pas de coût de conformité.

Aucun coût n'est associé aux formalités administratives ni de manque à gagner ne sera engendré aux entreprises par ce projet de modification du RCFIC qui étend la période de conformité de l'année 2025 à une période de deux (2) ans (2025 et 2026).

TABLEAU 1

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	0	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0	0

4.3. Économies pour les entreprises

Les modifications proposées n'entraînent pas d'économie pour les entreprises.

Cependant, elles pourraient aussi éviter aux distributeurs de carburants de devoir déboursier des sommes importantes pour se conformer au RCFIC uniquement pour l'année 2025 en obtenant par exemple des unités de conformité en nombre suffisant d'autres distributeurs ou en substituant l'intégration d'éthanol par celle du diesel renouvelable hydrogéné qui est plus coûteux.

4.4. Synthèse des coûts et des économies

Les modifications n'entraînent pas de coûts supplémentaires ni d'économie pour les entreprises.

TABLEAU 2

Synthèse des coûts et des économies

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts, économies (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	0	0
Revenu supplémentaire pour les entreprises	0	0
Participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet	0	0
Total des économies pour les entreprises	0	0
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES	0	0

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

L'hypothèse utilisée est que les coûts et les économies sont nuls.

4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies

La proposition d'étendre la période de conformité sur deux (2) ans a été présentée et bien accueillie par les membres de l'industrie pétrolière, notamment l'Association canadienne des carburants et l'Association des distributeurs d'énergie du Québec.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Les modifications prévues au RCFIC n'auront pas d'impact sur les réductions de GES qui sont attendues de l'application dudit règlement. Les distributeurs de carburants pourraient devoir intégrer davantage de CFIC en 2026 pour atteindre une moyenne de 12 % sur deux (2) ans.

5. APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI

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

✓	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le[s] secteur[s] touché[s])		
☐		500 et plus
☐		100 à 499
☐		1 à 99
Aucun impact		
☒		0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le[s] secteur[s] touché[s])		
☐		1 à 99
☐		100 à 499
☐		500 et plus
Analyse et commentaires : le projet de règlement modifiant le RCIFC n'aura aucun impact sur l'emploi.		

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Aucune disposition spécifique aux petites et moyennes entreprises n'est prévue.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Le fait d'étendre la période de conformité sur deux (2) ans pour la période 2025 et 2026 bénéficiera à l'ensemble des distributeurs assujettis au RCFIC.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Les modifications réglementaires au RPP attendues à l'été 2025 afin de permettre la distribution d'essence avec une teneur jusqu'à 15 % en éthanol sont requises afin que les distributeurs puissent s'acquitter de leurs obligations réglementaires pour la période 2025 et 2026.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Le présent projet de règlement a été élaboré selon les principes de bonne réglementation que le gouvernement a mis en place en vertu des articles 6 et 7 de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente (décret no 1158-2021 et Annexe A du décret no 1668-2022), notamment que les

mesures sont facilement applicables par les entreprises et répondent à un besoin clairement identifié, et que les règles sont requises, et qu'elles ont été établies et mises en œuvre de manière transparente et finalement, que les coûts pour les entreprises sont minimisés voir nuls.

10. CONCLUSION

Les modifications prévues au projet de règlement offriront la flexibilité nécessaire aux distributeurs de carburants pour se conformer au RCFIC en 2025 et 2026. Aucun coût n'est associé auxdites modifications réglementaires.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Aucune mesure d'accompagnement n'est prévue.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Service à la clientèle
Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie
710, place D'Youville
Québec (Québec) G1H 6R1

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	☒	☐
2	Sommaire	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	☒	☐
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire?	☒	☐
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État?	☒	☐
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	☒	☐
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires?	☒	☐
6	Évaluation des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	☒	☐
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ¹ directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en dollars (\$)?	☒	☐
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en dollars (\$)?	☒	☐
	Si l'exigence du « un pour un » s'applique, est-ce que le coût associé aux formalités administratives abolies compense complètement le coût associé à la formalité administrative nouvellement créée? Sans objet	☒	☐
	Si la compensation du coût associé aux formalités administratives abolies est insuffisante, une compensation additionnelle est-elle proposée, notamment l'économie provenant des autres formalités administratives, la réduction de fréquences, la prestation électronique ou l'exemption partielle d'une certaine catégorie d'entreprises? Sans objet	☒	☐
	Si une formalité a fait l'objet d'une demande d'exemption à l'exigence du « un pour un », est-ce que le MO a reçu un avis du Bureau de la gouvernance et de la coopération réglementaires du ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie à l'effet que l'exemption est conforme à l'une ou l'autre des situations prévues à l'article 10 de la Politique? Sans objet	☒	☐
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en dollars (\$)?	☒	☐
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?	☒	☐
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?	☒	☐

1. S'il n'y a aucun coût et aucune économie, l'estimation est de 0 \$.

6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts et des économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	☒	☐
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	☒	☐
6.6	Élimination des formulations imprécises dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les formulations imprécises telles que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminées?	☒	☐
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	☒	☐
	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☒ (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	☒	☐
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	☒	☐
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi, cochée?	☒	☐
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou, dans le cas contraire, est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	☒	☐
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec de principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	☒	☐
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	☒	☐
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse indique dans quelle mesure les règles respectent les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	☒	☐
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	☒	☐

