

DE : Monsieur Jonatan Julien
Ministre de l'Énergie et des
Ressources naturelles

Le

Monsieur Benoit Charette
Ministre de l'Environnement et de la
Lutte contre les changements climatiques

TITRE : Projet de règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

Le 7 avril 2016, le gouvernement du Québec a rendu publique sa Politique énergétique 2030 (PE 2030) qui vise, à l'horizon 2030, notamment à augmenter de 25 % la production d'énergies renouvelables et de 50 % la production de bioénergie tout en réduisant de 40 % la quantité de produits pétroliers consommés. Pour assurer la mise en œuvre de cette action, 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 afin de permettre au gouvernement de déterminer par règlement, sur la recommandation conjointe du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles et du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, des normes d'intégration de carburants renouvelables à l'essence et au carburant diesel.

Conséquemment, le 1^{er} octobre 2019, le gouvernement du Québec a prépublié le projet de règlement concernant le volume minimal de carburant renouvelable dans l'essence et le carburant diesel dans lequel les exigences proposées en contenu de carburant renouvelable étaient de 15 % dans l'essence et de 4 % dans le carburant diesel, et ce, d'ici l'année 2025.

La période de consultation du projet de règlement concernant le volume minimal de carburant renouvelable dans l'essence et le carburant diesel a pris fin le 16 novembre 2019. 39 mémoires ont été reçus de la part de producteurs de biocarburants et de carburants fossiles ainsi que de diverses associations (ex. : CAA-Québec, Association des distributeurs d'énergie du Québec, Association canadienne des constructeurs de véhicules, etc.). Les principales recommandations contenues dans ces mémoires faisaient référence à un besoin de flexibilité pour les parties assujetties afin de se conformer aux exigences plus ambitieuses pour stimuler les investissements dans la production de carburants renouvelables au Québec ainsi que de l'intégration de critères pour assurer la performance des carburants renouvelables en termes de réduction de gaz à effet de serre (GES), telle l'intensité carbone. Il était également demandé de reporter l'exigence de 15 % en contenu renouvelable dans l'essence pour

répondre à certaines préoccupations formulées concernant la compatibilité des moteurs des véhicules plus âgés en circulation.

Toutefois, des modifications à la Loi sur les produits pétroliers (chapitre P-30.01) (LPP) étaient requises afin de prévoir des habilitations réglementaires pour tenir en compte certaines de ces propositions. Le 22 octobre 2020, les modifications requises à la LPP ont été introduites par la sanction de la Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification (2020, chapitre 19). Ces modifications permettent notamment d'accorder au gouvernement le pouvoir de déterminer par règlement des normes sur la qualité et les impacts des produits pétroliers et de leurs composantes ainsi qu'un mécanisme visant à favoriser la conformité de ces produits aux normes et spécifications.

Par ailleurs, le Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030) et son Plan de mise en œuvre 2021-2026 (PMO), annoncé le 16 novembre 2020 par le gouvernement du Québec, prévoient des objectifs ambitieux en faveur de l'électrification des transports, notamment ceux d'atteindre 1,5 million de véhicules électriques sur les routes en 2030 et d'interdire la vente de véhicules à essence en 2035. Le PEV 2030 reconnaît cependant que ce grand chantier d'électrification dans le secteur des transports ne saurait éliminer toute la consommation de produits pétroliers dans ce secteur. Ainsi, il vise à favoriser un usage accru des carburants renouvelables afin d'atteindre des volumes minimaux de 15 % dans l'essence et de 10 % dans le carburant diesel intégrés à l'horizon 2030. Le PMO stipule explicitement que le gouvernement compte adopter une réglementation en ce sens.

Ainsi, par l'adoption d'une réglementation visant l'intégration de contenu à faible intensité carbone¹, le Québec s'assure d'inciter à la consommation de contenu à faible intensité carbone sur son territoire, en plus de se donner les moyens de réduire les émissions de GES dans le secteur du transport et de favoriser au Québec le déploiement de la filière émergente des contenus à faible intensité carbone, en offrant un marché stable et prévisible aux producteurs.

L'élaboration du présent projet de règlement fait suite au travail accompli depuis l'élaboration du projet de règlement concernant le volume minimal de carburant renouvelable dans l'essence et le carburant diesel prépublié en octobre 2019, en permettant de donner suite aux commentaires et recommandations obtenus lors des diverses consultations, en plus de s'inscrire dans les orientations de la PE 2030 et réitérées dans le PEV 2030.

Règlement fédéral sur les combustibles propres

En ce qui a trait au gouvernement fédéral, Environnement et Changement climatique Canada a publié, le 18 décembre 2020, dans la Partie I de la Gazette du Canada, le projet de Règlement sur les combustibles propres (RCP) dont le but est de réduire l'intensité carbone des combustibles fossiles liquides. Le RCP exigera une réduction de l'intensité

¹ Le contenu à faible intensité carbone est défini aux fins du présent projet de règlement comme un liquide pouvant être substitué ou mélangé à de l'essence ou à du carburant diesel et fabriqué à partir de matière admissible, soit une matière organique, une matière résiduelle, ou le dioxyde de carbone (CO₂) retiré de l'atmosphère. Ce terme a été privilégié à ceux de carburant renouvelable ou de biocarburant, car normalement ces derniers s'appliquent uniquement aux produits fabriqués à partir de matière organique.

carbone des combustibles fossiles produits et importés au Canada sur l'ensemble de leur cycle de vie, soit de l'extraction jusqu'à la combustion.

Ce règlement fédéral fonctionne sur une base pancanadienne et non provinciale et offre plusieurs moyens de conformité où l'intégration de combustible à faible intensité n'est qu'une option. Par conséquent, en l'absence d'exigences provinciales pour le Québec, il n'est pas assuré que les seuils de 15 % dans l'essence et de 10 % dans le diesel soient atteints dans les carburants disponibles au Québec, puisque les distributeurs de carburants, afin de se conformer à la réglementation fédérale, répondront prioritairement aux exigences des provinces pour lesquelles un règlement est en vigueur.

La production québécoise de contenu à faible intensité carbone

L'avenir de la production québécoise de contenu à faible intensité carbone est difficilement prévisible. D'abord, en ce qui concerne l'éthanol, plus de la moitié des volumes mélangés à l'essence au Québec proviennent actuellement des États-Unis. La croissance de la filière de production de l'éthanol-maïs au Québec est contrainte par les importants surplus de production aux États-Unis. De plus, la consommation totale d'éthanol après 2030 devrait être relativement stagnante, voire même diminuer, en raison de la baisse progressive de la consommation d'essence avec l'interdiction de vente de véhicules à moteur à essence en 2035.

Par ailleurs, les principales compagnies pétrolières œuvrant au Québec se tournent majoritairement vers l'importation de carburant diesel biosourcé fait d'huile hydrogénée en provenance des États-Unis, de l'Europe et de l'Asie. Le Québec ne produit pas commercialement ce type de carburant qui, comme d'autres productions, sont basées sur des technologies en développement, dont les échéanciers d'implantation sont difficiles à préciser.

2- Raison d'être de l'intervention

Le projet de règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel, lorsqu'en vigueur, soutiendra le déploiement de la filière émergente des bioénergies au Québec en offrant un marché stable et prévisible aux producteurs. Il contribuera à l'atteinte d'importantes cibles gouvernementales, dont celle d'augmenter de 50 % la production de bioénergie, réduire de 40 % la consommation de produits pétroliers et réduire de 37,5 % les émissions de GES par rapport au niveau de 1990 d'ici 2030. Il favorisera également le développement de projets de production au Québec d'énergies renouvelables qui auront des retombées économiques importantes en région, tout en contribuant à réduire les importations de combustibles fossiles avec un impact positif sur la balance commerciale.

Accroître la consommation de carburant à faible intensité carbone

Pour comprendre la raison d'être de l'intervention, il importe de présenter le portrait de la consommation de carburants fossiles dans le secteur des transports routiers.

Rappelons qu'en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LC 1999, ch. 33), le gouvernement fédéral a adopté, en août 2010, le Règlement sur les carburants renouvelables (DORS/2010-189). Ce règlement fixe des normes d'intégration de carburant renouvelable de 5 % dans l'essence et de 2 % dans le carburant diesel. Les exigences fédérales n'assurent pas que les volumes soient intégrés aux carburants consommés au Québec puisque les exigences sont calculées sur une base pancanadienne et non provinciale. Ainsi, les producteurs et les importateurs de carburants respectent prioritairement les exigences des provinces ayant une réglementation en vigueur, 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, tel que le stipule la réglementation fédérale. Actuellement au Québec, la consommation d'éthanol mélangé à l'essence atteint près de 4 %² et la consommation de carburant diesel biosourcé atteint environ 0,3 %³.

Tel que précisé précédemment, le gouvernement du Canada a publié le projet de Règlement sur les combustibles propres en décembre 2020. Bien que ce projet de règlement exige des réductions de l'intensité carbone des combustibles liquides, il ne vient ajouter aucune nouvelle exigence d'intégration de combustibles à faible intensité carbone pour le Québec.

Le 16 novembre 2020, le gouvernement du Québec a annoncé le PEV 2030. Bien que celui-ci propose des mesures d'électrification du transport, la consommation de produits pétroliers demeurera importante puisqu'on estime à près de 4,2 millions⁴ de voitures et camions légers, excluant les véhicules électriques et hybrides branchables, qui seront sur les routes du Québec en 2030. De plus, cette estimation ne tient pas en compte les secteurs plus difficilement électrifiables, comme celui du transport lourd pour lequel une augmentation de la consommation des produits pétroliers est anticipée.

Le présent projet de règlement se veut une mesure complémentaire aux mesures d'électrification du transport, puisqu'il vise à accroître la consommation de contenu à faible intensité carbone sur le territoire du Québec afin de réduire la dépendance aux produits pétroliers et accélérer la réduction des émissions de GES, ce qui est en concordance avec les objectifs du PEV 2030.

Favoriser l'essor de filières québécoises innovantes dans la production de carburants à faible intensité carbone

Le présent projet de règlement propose des exigences ambitieuses pour stimuler les investissements locaux dans la production de contenu à faible intensité carbone au Québec. En créant un marché de consommation local, le règlement supportera le développement et l'innovation dans la filière de fabrication de carburants à faible intensité carbone faits à partir de divers types de matières organiques et inorganiques, tels les résidus forestiers, les déchets urbains et les matières résiduelles qui sont actuellement accumulées dans les sites d'enfouissement. Il est donc à prévoir que le contenu intégré dans l'essence et le carburant diesel ne serait pas nécessairement comblé par les biocarburants produits à partir de

² Étude « Biofuels in Canada 2020 » de Navius Research.

³ Étude « Biofuels in Canada 2020 » de Navius Research.

⁴ Consommation de produits pétroliers : Données préliminaires, en date du 15 avril 2021, du ministère des Finances et du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

cultures destinées à l'alimentation humaine et animale, ce que promeut l'industrie des biocarburants avancés.

3- Objectifs poursuivis

En édictant ce règlement, le gouvernement intervient afin de stimuler la production et accroître la consommation de contenu à faible intensité carbone afin de contribuer à la réduction de GES et soutenir le déploiement de la filière québécoise des contenus à faible intensité carbone.

Les objectifs poursuivis sont notamment de :

- favoriser le développement de la filière locale de contenu à faible intensité carbone en sécurisant les marchés;
- favoriser l'innovation et l'amélioration des procédés de fabrication de contenu à faible intensité carbone plus performants sur le plan environnemental;
- encourager les distributeurs de carburant fossile à intégrer des carburants à impact négatif limité sur l'environnement de qualité (à plus faible intensité carbone) et ainsi, assurer des réductions de GES en considérant l'analyse de cycle de vie des carburants;
- permettre des réductions additionnelles de près de 1,78 million de tonnes (Mt) d'émissions de GES⁵ et ainsi contribuer à l'atteinte de la cible québécoise de réduction des émissions de GES de 37,5 % en 2030 sous le niveau de 1990, soit :
 - o une consommation de 15 % d'éthanol dans l'essence en 2030 réduirait la consommation d'essence de 719 millions de litres et permettrait une réduction totale de 1,70 Mt des émissions de GES, dont 1,06 Mt additionnelles grâce au règlement puisqu'il est estimé qu'en 2030, des réductions des émissions de GES de 0,64 Mt seraient évitées dans un scénario sans réglementation provinciale.
 - o Une consommation de 10 % de contenu renouvelable dans le carburant diesel en 2030 réduirait la consommation de carburant diesel de 264 millions de litres et permettrait une réduction totale de 0,74 Mt des émissions de GES, dont 0,72 Mt additionnelles grâce au règlement puisqu'il est estimé qu'en 2030, des réductions des émissions de GES de 0,01 Mt seraient évitées dans un scénario sans réglementation provinciale.

⁵ Réductions additionnelles : basées sur un scénario de référence intégrant dans l'essence et le carburant diesel le pourcentage exigé à l'échelle pancanadienne par le gouvernement fédéral. Des réductions totales des émissions de GES en 2030, incluant celle induite par le règlement canadien, seraient de 1,70 Mt pour l'essence et de 0,74 Mt pour le carburant diesel pour un total de 2,43 Mt. Certains des résultats présentés sont arrondis. Ainsi, les totaux pourraient différer de ceux que le lecteur pourrait obtenir en les recalculant à partir des données arrondies.

Réductions des émissions additionnelles de GES par le remplacement des carburants fossiles*

	2023	2025	2028	2030
Exigence de contenu à faible intensité carbone (IC) dans l'essence	10 %	12 %	14 %	15 %
Exigence de contenu à faible IC dans le carburant diesel	3 %	5 %	5 %	10 %
Volume d'essence remplacé (MI)	399	633	699	719
Volume de carburant diesel remplacé (MI)	65	135	133	264
Volume total de carburant remplacé (MI)	464	768	832	983
Réduction totale des émissions de GES par l'éthanol (Mt)	0,94	1,50	1,65	1,70
Réduction totale des émissions de GES par le carburant diesel biosourcé (Mt)	0,18	0,38	0,37	0,74
Réduction totale des émissions de GES (Mt)	1,12	1,87	2,02	2,43
<i>Moins les réductions des émissions de GES dans un scénario sans réglementation provinciale (Mt)</i>	<i>0,72</i>	<i>0,72</i>	<i>0,68</i>	<i>0,65**</i>
Réduction des émissions additionnelles de GES (Mt)***	0,40	1,15	1,34	1,78

* Certains des résultats présentés au tableau sont arrondis. Ainsi, les totaux pourraient différer de ceux que le lecteur pourrait obtenir en les recalculant à partir des données arrondies.

** Soit 0,64 Mt pour l'essence et de 0,01 Mt pour le carburant diesel pour un total de 0,65 Mt.

*** Différence entre les réductions totales de GES de l'éthanol et du carburant diesel biosourcé et la réduction de GES dans un scénario sans réglementation provinciale.

4- Proposition

Tel que prévu dans le PEV 2030, le gouvernement du Québec souhaite se doter d'un instrument supplémentaire pour parvenir à des réductions d'émissions de GES dans le secteur des transports, particulièrement pour les usages plus difficiles à électrifier et à décarboniser.

Champs d'application

Le projet de règlement s'applique à :

- un fabricant qui, au Québec, approvisionne un grossiste ou un détaillant d'essence ou de carburant diesel ou qui vend au détail de l'essence ou du carburant diesel au Québec;
- une personne qui apporte ou fait apporter de l'essence ou du carburant diesel au Québec et qui approvisionne un grossiste ou un détaillant d'essence ou de carburant diesel au Québec ou qui vend au détail de l'essence ou du carburant diesel au Québec;
- un fabricant ou une personne qui apporte ou fait apporter de l'essence ou du carburant diesel au Québec et qui l'utilise au Québec.

Aux fins du règlement, un fabricant est une personne qui fabrique de l'essence ou du carburant diesel incluant une personne qui utilise des procédés de raffinage ou de

mélange, excluant une personne qui modifie de l'essence ou du carburant diesel uniquement par l'ajout d'additifs.

Le présent projet de règlement propose :

- d'intégrer un contenu à faible intensité carbone (ex. : éthanol) dans l'essence de 10 % au 1^{er} janvier 2023, de 12 % au 1^{er} janvier 2025, de 14 % au 1^{er} janvier 2028 et de 15 % au 1^{er} janvier 2030;
- d'intégrer un contenu à faible intensité carbone (ex : biodiesel et carburant diesel renouvelable) dans le carburant diesel de 3 % au 1^{er} janvier 2023, à 5 % au 1^{er} janvier 2025 et de le porter à 10 % au 1^{er} janvier 2030.

En sus des exigences volumétriques, une valeur de référence moyenne de l'intensité carbone doit être respectée afin de privilégier l'utilisation de contenu à faible intensité carbone. Ainsi, les volumes à intégrer seront déterminés en fonction de la réduction de leur intensité carbone par rapport au carburant fossile remplacé. Conséquemment, le volume de contenu à faible intensité carbone à intégrer sera variable en fonction de l'intensité carbone du contenu qui sera mélangé aux carburants fossiles. Le volume requis pour remplir les exigences sera réduit si les performances environnementales du contenu à faible intensité carbone intégré dépassent le critère, alors que le volume requis sera augmenté si les performances environnementales sont inférieures à celui exigé. Ceci permet de privilégier l'utilisation de contenu à faible intensité carbone réduisant davantage les émissions de GES.

Les méthodes et les outils de mesure pour l'application de la norme d'intégration seront prévus dans un arrêté ministériel associé à ce projet de règlement, lequel sera publié pour une période de consultation de 45 jours simultanément avec le projet de règlement. Il pourra par la suite être édicté par le ministre pour entrer en vigueur à la même date que le présent règlement. Cet arrêté permettra d'ajuster rapidement les normes et spécifications aux développements technologiques et scientifiques, notamment en ce qui concerne l'outil de calcul de l'intensité carbone. En effet, un ajustement, au cours des prochaines années, pourrait être fait à la suite de l'entrée en vigueur prévue en décembre 2022 du projet de Règlement sur les combustibles propres du fédéral qui devrait apporter un nouveau modèle de référence pour l'analyse de cycle de vie au Canada.

Ainsi, l'arrêté ministériel rattaché à ce projet de règlement déterminera :

- les méthodes de calcul de la réduction d'intensité carbone dont le critère de performance environnemental visant des réductions de l'intensité carbone de 45 % par rapport à l'intensité carbone de l'essence et de 70 % par rapport à l'intensité carbone du carburant diesel à partir de janvier 2023. Celles-ci augmenteront respectivement en janvier 2028 à 50 % et 75 %;
- l'utilisation de GHGenius v4.03c comme l'outil de calcul des émissions de GES des carburants sur l'ensemble du cycle de vie.

Exclusions

Le projet de règlement prévoit ne pas soumettre aux exigences les volumes destinés à certains usages et distribués dans certaines régions. Ainsi, il est prévu :

- d'exclure les usages pour les moteurs diesel militaires, les bateaux et la recherche scientifique;
- d'exclure l'essence de qualité supercarburant;
- d'exclure les régions transitoires jusqu'en janvier 2025. Les régions transitoires sont : le Bas-Saint-Laurent à l'ouest de Rimouski, le Saguenay–Lac-Saint-Jean, la Capitale-Nationale, la Mauricie, Chaudières-Appalaches et le Centre-du-Québec;
- d'exclure les régions suivantes : le Nord-du-Québec, la Côte-Nord, la Gaspésie et une partie du Bas-Saint-Laurent (à l'est de Rimouski) ainsi que les Îles-de-la-Madeleine et l'Île d'Anticosti de façon permanente.

Crédits de conformité

Le projet de règlement offre la possibilité aux parties assujetties de se conformer aux exigences en participant à un mécanisme d'achat et de vente de crédits, ce qui permet une flexibilité additionnelle pour assurer la conformité.

Ces crédits, équivalant à des litres de contenu à faible intensité carbone, peuvent être établis par les personnes assujetties. Seules les personnes assujetties peuvent acheter des crédits et les utiliser pour répondre autant à l'exigence volumétrique pour l'essence qu'à celle pour le carburant diesel.

Ces crédits représentent les volumes de contenu à faible intensité carbone qui ont été intégrés par les personnes assujetties de façon excédentaire aux volumes d'essence et de carburant diesel à la fin d'une année de conformité.

Échéancier

Les normes prévues au règlement s'appliqueront à partir du 1^{er} janvier 2023. Il est donc recommandé que le règlement entre en vigueur préalablement à cette date afin de permettre aux personnes visées par le règlement d'être conformes aux normes à la date prescrite. De plus, le projet de règlement utilise une approche progressive pour la conformité réglementaire des parties assujetties afin de permettre à l'industrie de procéder aux modifications des installations pour assurer leur conformité.

Conserver le statu quo

Une solution alternative consiste à ne pas adopter de projet de règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel. Le cas échéant, la réglementation fédérale actuelle et celle à venir auraient préséance sur le territoire québécois. Dans cette éventualité, il n'est pas garanti que les volumes de carburants renouvelables exigés par cette réglementation soient entièrement mélangés et utilisés à l'intérieur des frontières du Québec puisque les exigences sont pancanadiennes.

Conséquemment, le gouvernement ne s'assurerait pas de la diminution de la consommation de produits pétroliers et de la réduction des émissions de GES au Québec.

Il en découlerait également une privation des nombreux cobénéfices, notamment une sortie de flux monétaires à l'extérieur du Québec en raison de l'établissement d'entreprises de la filière des contenus à faible intensité carbone dans des régions limitrophes.

De plus, le fait de ne pas édicter le règlement proposé :

- met en péril l'atteinte de la cible d'augmenter de 50 % la production de bioénergie au Québec, tel que mentionnée dans la PE 2030 et réitérée dans le PEV, et la création d'emplois de qualité qui y sont reliés;
- ne donne pas d'incitatif à l'innovation dans la production de contenu à faible intensité carbone, par exemple, les carburants cellulodiques qui participent à stimuler l'économie circulaire du Québec et qui pourraient avoir un impact sur la réduction d'émissions de GES;
- dissipe le recours à une solution complémentaire à l'électrification des transports permettant de contribuer à réduire la dépendance du Québec aux produits pétroliers;
- ne permet pas de répondre aux objectifs énoncés dans le PEV 2030 de hausser le volume minimal de carburant renouvelable à 15 % dans l'essence et à 10 % dans le carburant diesel d'ici 2030.

Autres options

Le recours à une option non réglementaire impliquerait la mise en place de mesures d'aide financière, de campagnes d'information et d'éducation ainsi que de rencontres avec les intervenants du milieu de la distribution des produits pétroliers. Ces mesures engendreraient des résultats incertains quant à l'atteinte des cibles de réduction d'émissions de GES et de la diminution de la consommation de produits pétroliers.

5- Évaluation intégrée des incidences

La solution proposée n'aura aucune incidence sur les aspects sociaux ou territoriaux, ainsi que sur la gouvernance à tous les niveaux.

Incidences sur les industries

Les différences physiques entre les produits pétroliers purs et les produits pétroliers mélangés avec du contenu à faible intensité carbone ont une incidence sur la production, la distribution et l'entreposage. L'analyse d'impact réglementaire estime que des investissements supplémentaires pourraient atteindre 186 M\$ sur la période allant jusqu'en 2030 pour l'ensemble des entreprises assujetties qui ne disposent pas des équipements nécessaires afin de se conformer aux normes ou pour ajouter de l'entreposage supplémentaire dû à une augmentation de volume de carburants mélangés.

Le remplacement de produits pétroliers fossiles par du contenu à faible intensité carbone mènerait à une diminution de l'importation nette d'hydrocarbures liquides et à une diminution du traitement de pétrole brut pour la demande québécoise, mais puisque le marché des produits pétroliers est un marché ouvert, il est possible que les raffineurs réajustent leur modèle d'affaires quant à l'exportation mondiale.

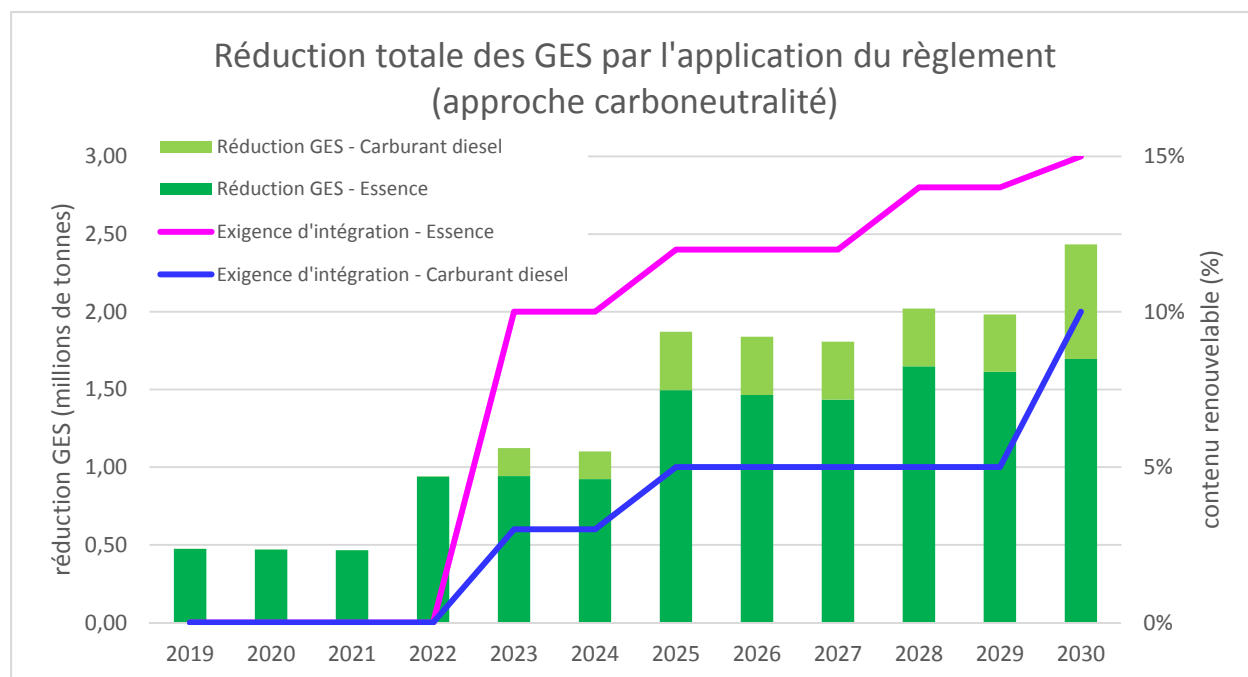
Toutefois, le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) ne prévoit aucun impact sur la compétitivité des entreprises québécoises, puisque le gouvernement fédéral ainsi que plusieurs États et provinces à proximité du Québec ont adopté des cibles d'utilisation de contenu à faible intensité carbone dans les dernières années.

De plus, puisque le projet de règlement offrira un marché stable et prévisible pour des projets commerciaux de production de contenu à faible intensité carbone, et ce, dans plusieurs régions administratives, le déploiement de cette filière pourrait représenter à moyen terme un élément favorable à la rétention de jeunes travailleurs en région dans un environnement scientifique lié à l'industrie de l'économie verte.

Les réductions d'intensité carbone requises et les avantages liés à une performance supérieure à celle exigée permettront de créer un incitatif à l'innovation dans la filière de production de contenu à faible intensité carbone vers des procédés moins émetteurs de GES.

Incidences sur l'environnement

Quant aux impacts sur les changements climatiques, le projet de règlement permettra des réductions additionnelles de GES de près de 1,78 million de tonnes, pour un total de 2,43 Mt en considérant l'utilisation totale de contenu à faible intensité carbone,⁶ qui contribueront à l'atteinte de la cible de réduction des émissions de 37,5 % sous le niveau de 1990 en 2030, adoptée par le gouvernement en novembre 2015.



⁶ Consommation de produits pétroliers : Données préliminaires, en date du 15 avril 2021, du ministère des Finances et du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Volumes exclus et impact intensité carbone : Données du MERN, 2021.

Incidences sur le secteur agricole

La production accrue d'éthanol à partir de matière organique pourrait créer une pression sur l'utilisation des terres agricoles pour la production de grains et sur l'usage des résidus de culture, ce qui serait possiblement au détriment des objectifs du Plan d'agriculture durable et de l'orientation gouvernementale d'augmenter l'autonomie alimentaire.

Dans ce contexte, la mise en place d'un comité de suivi en collaboration avec les ministères concernés, dont le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ), veillera à l'atteinte des objectifs du règlement dans le respect des critères de développement durable de la filière de production des carburants à faibles indices carbone.

Conformément aux objectifs des politiques gouvernementales en matière d'autonomie alimentaire, le ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation fournira un avis au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles lorsque ce dernier devra confirmer l'attribution d'aides financières à des entreprises productrices d'éthanol. Cet avis indiquera sur la foi des informations transmises concernant l'utilisation des produits agricoles et des résidus de culture, s'il y a un risque appréhendé en matière de leur utilisation.

En parallèle, le MAPAQ analysera les mécanismes dont il dispose pour encadrer la production d'éthanol-maïs à des fins énergétiques, par exemple par le biais de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, et évaluera la possibilité de restreindre les aides financières qui y seraient associées.

6- Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

Le projet de règlement a été élaboré dans un souci de prendre en compte, en amont, les préoccupations des parties prenantes, notamment celles de l'industrie. Depuis la première prépublication du précédent projet de règlement à l'automne 2019, des échanges constants avec les partenaires de l'industrie ont contribué à l'élaboration du présent projet de règlement.

Ainsi, plusieurs producteurs de contenu à faible intensité carbone et leurs associations de même que les compagnies pétrolières et leurs associations ont été rencontrés et nous ont fait part de leurs préoccupations par des représentations écrites au cours des deux dernières années.

Le projet de règlement a également été élaboré avec l'apport d'expertises spécifiques des partenaires du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC). Des consultations auprès des représentants de divers autres ministères ont aussi eu lieu, notamment le ministère de l'Économie et de l'Innovation, le MAPAQ et le ministère des Finances.

7- Mise en œuvre, suivi et évaluation

Bien que des investissements importants aient déjà été effectués chez certains raffineurs et terminaux afin de se conformer à la réglementation fédérale et à la réglementation ontarienne, la mise en œuvre des nouvelles exigences de contenu à faible intensité carbone engendrera des modifications aux installations de certaines entreprises.

La mise en œuvre du projet de règlement s'effectuera selon une approche progressive. Les normes prévues au règlement s'appliqueront à partir de janvier 2023. Certaines régions disposeront de deux années additionnelles, puisque les normes ne seront applicables qu'à partir de janvier 2025, et ce, afin de leur donner un délai supplémentaire pour effectuer les modifications requises, notamment aux terminaux qui n'effectuent pas, à ce jour, le mélange de carburants.

En ce qui a trait au contrôle réglementaire, la période de conformité basée sur l'année civile, soit du 1^{er} janvier au 31 décembre, facilitera la collecte d'information et la reddition de comptes. L'utilisation de GHGenius v4.03c comme outil d'analyse de cycle de vie permettra une approche harmonisée avec les autres juridictions, puisque c'est l'outil qui est largement utilisé au Canada dans le cadre des réglementations sur les carburants renouvelables (Ontario, Colombie-Britannique et Alberta).

Des sanctions seront prévues en cas de non-respect des exigences, que ce soit en ce qui concerne l'intégration en contenu à faible intensité carbone, la reddition de comptes ou la tenue des registres. Le pouvoir d'inspection du MERN pourra permettre des audits rigoureux des registres, au besoin.

Après l'entrée en vigueur du règlement, le MERN prévoit mettre en place un comité en collaboration avec les ministères concernés, dont le MAPAQ, le MELCC et le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs pour veiller à l'atteinte des objectifs du règlement dans le respect des critères de développement durable de la filière.

8- Implications financières

Le présent projet de règlement ne comporte aucune implication financière pour le gouvernement.

9- Analyse comparative

Rappelons qu'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). Ce règlement fixe des normes d'intégration de carburant renouvelable de 5 % dans l'essence et de 2 % dans le carburant diesel.

De plus, le gouvernement fédéral a présenté une première version du règlement sur les combustibles propres exigeant des réductions en intensité carbone pour les combustibles liquides, incluant l'essence et le carburant diesel, et dont l'intégration de contenu à faible intensité carbone (comme l'éthanol et le biodiesel) est un moyen de conformité. La

publication dans la Partie I de la Gazette du Canada a eu lieu le 19 décembre 2020 et la période de commentaires prendra fin le 4 mars 2021. La mise en application est prévue pour décembre 2022.

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 normes d'intégration de carburant renouvelable dans l'essence et le carburant diesel. Ces normes provinciales sont actuellement équivalentes ou supérieures à celles du gouvernement fédéral. L'Ontario a récemment unifié ses réglementations sur les carburants renouvelables. Ce règlement prévoit 4 % de contenu renouvelable dans le carburant diesel et a augmenté l'exigence d'intégration dans l'essence à 15 % en 2030. Le présent projet de règlement québécois s'harmonise avec les exigences de l'Ontario, afin d'être bénéfique aux échanges commerciaux.

Le ministre de l'Énergie et
des Ressources naturelles,

JONATAN JULIEN

Le ministre de l'Environnement et de la
Lutte contre les changements climatiques,

BENOIT CHARETTE