

PAR COURRIEL : ministre@mern.gouv.qc.ca, ministre@environnement.gouv.qc.ca

28 avril 2020

Ministre Jonatan Julien
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN)

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

Objet : projet de règlement concernant le volume minimal de carburant renouvelable dans l'essence et le carburant diesel (Gazette officielle du Québec, 2 octobre 2019, 151e année, no 40)

Biocarburants avancés Canada est heureux d'avoir l'occasion de présenter des commentaires sur le projet de règlement visant à exiger un volume minimal de carburant renouvelable dans l'essence et le carburant diesel, que nous appellerons « norme relative aux carburants renouvelables » dans ce qui suit. Nous saluons le gouvernement de prendre des mesures concrètes pour atténuer les émissions de gaz à effet de serre de la combustion des carburants fossiles et de lancer un signal clair de carburant propre pour attirer les investissements du secteur privé dans la production et l'utilisation des carburants renouvelables au Québec. Le Québec regorge de ressources naturelles, incluant les ressources de la biomasse durable, et elle s'est établie comme chef de file mondial des technologies des biocarburants avancés. Les technologies de transformation des déchets en carburant (Enerkem) et des combustibles issus de la biomasse (AE Côte-Nord) ont été mises au point au Québec. Les biocarburants avancés joueront un rôle de plus en plus important dans le passage mondial à une énergie propre et renouvelable.

Suite à notre [lettre](#) du 15 novembre 2019 au Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles au sujet de la consultation en cours et à la discussion subséquente que nous avons eue avec les hauts fonctionnaires le 30 mars 2020, nous vous exprimons par la présente notre vive inquiétude que les modifications proposées au projet de règlement viennent ralentir la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Québec et nuire aux investissements dans les carburants renouvelables. Plus précisément, notre analyse démontre qu'entre 2021 et 2030, **les modifications proposées vont augmenter l'utilisation de combustibles fossiles de 6,2 milliards de litres et augmenter les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 10,9 millions de tonnes.**

Analyse des modifications proposées à la norme relative aux carburants renouvelables.

Nous avons quantifié ci-dessous, pour votre attention immédiate, comment les reports proposés et l'affaiblissement des mesures envisagées augmentent les émissions de gaz à effet de serre du Québec et la dépendance à l'égard des combustibles fossiles importés. Pour attirer de nouveaux investissements dans les biocarburants avancés, le Québec doit établir des conditions de marché qui soient au moins concurrentielles avec celles des autres administrations de l'Amérique du Nord. Nous recommandons que le Québec harmonise sa réglementation avec celle de l'Ontario sur le carburant vert et l'améliore, pour assurer les avantages économiques et environnementaux de l'accroissement de la production et de l'utilisation des carburants avancés renouvelables au Québec. Nous convenons avec nos collègues de l'industrie de l'énergie propre et du secteur de l'action climatique qu'il est nécessaire de modifier précisément et promptement la norme relative aux carburants renouvelables pour attirer les investissements et stimuler l'économie québécoise en cette époque critique.

Comparaison des formules de réglementation sur le carburant vert — Mélange de carburants renouvelables

% de mélange de biocarburant	Norme relative aux carburants renouvelables originale du Québec	Norme relative aux carburants renouvelables proposée du Québec	Norme relative aux carburants renouvelables courante de l'Ontario
Essence (éthanol)	10 % — 2021 15 % — 2025	10 % — 2021 12 % — 2025 14 % — 2028 15 % — 2030	10 % — 2020 15 % — 2025/ ?
Carburant diesel : (biodiesel, diesel renouvelable)	2 % — 2021 4 % — 2025	1 % — 2021 2 % — 2023 3 % — 2025 4 % — 2027	4 % — 2017

En plus du report proposé en ce qui a trait aux exigences en matière de mélange, le ministère a énoncé des dispositions proposées qui vont diluer la demande du marché des biocarburants, augmenter l'utilisation des combustibles fossiles et accroître les émissions de gaz à effet de serre.

Autres modifications proposées à la norme relative aux carburants renouvelables du Québec

Mesure	Norme relative aux carburants renouvelables originale proposée du Québec	Norme relative aux carburants renouvelables révisée proposée du Québec	Remarques
Exigence en matière d'essence	Tous les types d'essence	Essence ordinaire seulement	Réduction de l'utilisation de biocarburant Devrait réduire l'exigence en matière d'essence de 13,5 % (1,3 milliard de litres par an)
Exemptions et exigences reportées	Aucune	Volumes de carburant des régions nordiques (exemption) et des régions non desservies (report)	Réduction de l'utilisation de biocarburant Devrait réduire l'exigence en matière de carburant du Québec de 10 %
Exigence en matière d'émissions de gaz à effet de serre (GES)	Aucune	Adoption de la formule moyenne de l'Ontario	Réduction de l'utilisation de biocarburant N'optimise pas la réduction des émissions de GES

Carburants de biobrut co-traité (essence d'origine biologique et diesel d'origine biologique)	Non inclus	Inclus	Les raffineries du Québec pourraient produire entre 0,8 et 1,6 milliard de litres par an de carburants d'origine biologique d'ici 2025 Cela élargira la capacité de production de biocarburants du Québec, sans toutefois diminuer la dépendance du Québec à l'égard des carburants importés
Mécanisme d'échange des unités de conformité	Non précisé	Modèle fédéral — modifié par le MERN pour permettre l'échange de crédits entre types de carburant	Le marché du crédit est vital Mais l'admissibilité des échanges entre types de carburant réduit la concurrence sur le marché, limite les choix des consommateurs et augmente les prix du carburant

Les trois premières des modifications proposées qui précèdent augmenteront l'utilisation des combustibles fossiles (essence, diesel, carburéacteur) et accroîtront par conséquent les émissions de gaz à effet de serre du Québec. La combinaison de cet impact avec le report de la mise en œuvre des exigences en matière de mélange est agrégée pour quantifier l'impact cumulatif de ces mesures entre 2021 et 2030.

Impact cumulatif des modifications proposées de la norme relative aux carburants renouvelables du Québec (2021-2030)

Modifications proposées	Augmentation de l'utilisation de carburant combustible (litres d'essence et de diesel)	Augmentation des émissions de gaz à effet de serre (millions de tonnes)
Niveaux de mélange de biocarburants / calendrier	1 052 000 000	2,0
Exigence en matière d'essence	2 304 000 000	3,7
Exemptions et exigences reportées	2 094 000 000	3,7
Exigence relative aux émissions de gaz à effet de serre	724 000 000	1,5
TOTAL	6 173 000 000	10,9

Recommandations

Les détails de la conception de la réglementation sont d'une extrême importance. Nous pouvons toutefois résumer nos recommandations prioritaires comme suit :

- 1. Établir des exigences en matière de mélange qui sont *au moins* comparables aux pratiques exemplaires au Canada.**
 - a. Essence : 10% en 2021 – 15 % en 2025 (conserver les cibles originales)
 - b. Diesel : 3 % en 2021 – 4 % en 2023 – 5 % en 2025 (incluant le mazout de chauffage)

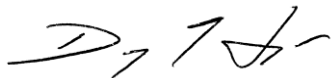
- 2. Harmoniser la conception de la norme relative aux carburants renouvelables avec la réglementation sur le carburant vert de l'Ontario, en améliorant toutefois les résultats.**
 - a. Imposer un seuil minimum de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les biocarburants admissibles
 - b. Élargir la disposition de prime de volume d'éthanol cellulosique à tous les carburants lignocellulosiquesⁱ utilisés au Québec

Alors que le Québec émerge de la crise économique causée par la pandémie de la COVID-19 et qu'il reconstruit son économie, c'est le moment de mettre en place des « pratiques exemplaires » pour attirer les investissements dans les carburants propres et créer de nouveaux emplois durables au Québec qui soutiendront une économie à faible émission de carbone, compétitive à l'échelle mondiale et résiliente, qui nous permettra de respecter nos engagements en vertu de l'Accord de Paris et de nous placer sur la bonne voie pour réaliser notre objectif de zéro émission nette pour 2050.

Nous vous remercions de tenir compte de notre analyse et nous serons heureux de répondre à toutes vos questions et de vous fournir toutes les précisions que vous souhaiteriez obtenir. Comme nous l'avons mentionné, nous félicitons le gouvernement d'avoir lancé l'initiative de norme relative aux carburants renouvelables et nous avons hâte de joindre nos efforts aux vôtres pour développer un secteur vigoureux du carburant renouvelable et propre au Québec!

Respectueusement présenté,

Biocarburants avancés Canada



Doug Hooper
Directeur, Politique et réglementation

Biocarburants avancés Canada est la voix nationale des producteurs, distributeurs et concepteurs des technologies des biocarburants avancés au Canada. Nos membres sont des leaders mondiaux de la production commerciale des biocarburants avancés et de la conception des technologies, avec plus de 14 milliards de litres de capacité annuelle installée de production sur la planète. Depuis 2005, nous avons joué un rôle de chef de file dans l'élaboration des normes fédérales et provinciales relatives au carburant renouvelable et à faible teneur en carbone. Notre équipe représente également les intérêts de l'industrie dans la conception et le déploiement des mécanismes de tarification de la pollution par le carbone, des

normes de qualité du carburant, dans l'établissement des normes internationales et en ce qui concerne les programmes et les politiques fiscales de soutien de la production et de l'utilisation des biocarburants avancés. Nos membres et notre personnel travaillent en collaboration avec les gouvernements, leurs homologues de l'industrie et les organismes non gouvernementaux afin d'appuyer la croissance économique propre et les politiques efficaces en matière de climat.

c.c. :

Monsieur Mario Gosselin
Sous-ministre par intérim
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
mario.gosselin@mern.gouv.qc.ca

Monsieur Marc Croteau
Sous-ministre
Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
marc.croteau@environnement.gouv.qc.ca

Madame Luce Asselin
Sous-ministre associée à l'Énergie
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
luce.asselin@mern.gouv.qc.ca

Monsieur Éric Thérout
Sous-ministre adjoint à la lutte contre les changements climatiques
Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
eric.theroux@environnement.gouv.qc.ca

Xavier Brosseau, Directeur
Direction des approvisionnements et des biocombustibles
Direction générale des hydrocarbures et des biocombustibles
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
xavier.brosseau@mern.gouv.qc.ca

ⁱ Nous appuyons l'élargissement de la disposition de prime de volume d'éthanol qui vient inclure les carburants issus de la biomasse lignocellulosique durable et des déchets non recyclables. Par exemple, la disposition devrait s'appliquer à l'incorporation des déchets solides municipaux non recyclables dans les carburants lignocellulosiques (comme le procédé d'Enerkem). Avec l'élargissement de la disposition sur les distillats moyens qui vient inclure le mazout de chauffage, la disposition s'appliquerait également au carburant renouvelable issu des résidus forestiers (comme le procédé d'AE Côte-Nord). Les carburants fabriqués à partir des matières premières fossiles à base de carbone (comme le pétrole brut, le gaz naturel, le coke et le plastique recyclable) ne sont pas considérés comme « renouvelables » dans la réglementation afférente à la norme relative aux carburants renouvelables; ces carburants sont admissibles en vertu de la réglementation sur le rendement en matière d'émissions de carbone, comme la Norme de carburant à faible teneur en carbone et la Norme sur les combustibles propres. Les technologies avancées émergentes dans le domaine des carburants pourraient être évaluées et ajoutées à la catégorie, au moment de l'examen réglementaire périodique.