

LES CARBURANTS DU FUTUR : LE CANADA ENVISAGE DE RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE PAR LE RÈGLEMENT SUR LES COMBUSTIBLES PROPRES

Publié le 12 avril, 2021

Catégories: [Perspectives](#), [Publications](#)

Le 3 mars 2021, la période de consultation publique visant le *Règlement sur les combustibles propres* [1] (le « Règlement ») proposé par le gouvernement fédéral en application de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) [2] a pris fin. Le Règlement découle de l'engagement pris par le gouvernement fédéral en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris. Le Règlement s'inscrit aussi dans la foulée du *Règlement sur les carburants renouvelables* fédéral actuel, de diverses exigences provinciales aussi strictes sinon plus sévères que les exigences fédérales actuelles et du règlement de la Colombie-Britannique intitulé *Renewable and Low Carbon Fuel Requirements Regulation*.

Le règlement proposé exige des fournisseurs de combustibles fossiles liquides qu'ils réduisent l'intensité en carbone (IC) des combustibles fossiles liquides qu'ils produisent et vendent au Canada, afin d'obtenir une réduction continue de l'IC des combustibles fossiles liquides utilisés au Canada d'ici à 2030 par rapport aux niveaux d'IC de 2016.

Ce bulletin offre un aperçu du Règlement proposé et de son incidence éventuelle.

Exigences relatives aux carburants propres

Le Règlement proposé exige des producteurs, importateurs et distributeurs (soit les fournisseurs) de combustibles fossiles liquides (comme l'essence, le carburant diesel et le mazout) qu'ils réduisent l'IC des carburants qu'ils fournissent aux Canadiens. Le Règlement vise en particulier les secteurs de l'énergie, de la construction et des transports, alors que d'autres secteurs, comme l'aviation commerciale, en sont exemptés. De plus, le carburant qui est produit au Canada et exporté à partir de ce pays n'est pas visé par le Règlement.

Le Règlement prévoit l'application progressive des exigences de réduction aux combustibles

fossiles à compter de 2022, celles-ci augmentant graduellement jusqu'à 2030^[3]. Pour le calcul de l'IC du carburant, le Règlement prend en compte les émissions de GES pendant toute la durée du cycle de vie du carburant, y compris aux stades de l'extraction, du raffinage, de la distribution et de l'utilisation finale. Afin de remplir l'exigence de réduction de l'IC, les fournisseurs doivent générer (par la réduction de l'IC du carburant) ou acheter des unités de conformité de carbone de sorte que le mélange de combustibles total qu'ils fournissent respecte les normes relatives à la réduction de l'IC prescrites. Chaque unité de conformité représente une réduction d'émission sur le cycle de vie d'une tonne d'éq. CO₂.

Le Règlement établit aussi un marché d'unités de conformité dans le cadre duquel les fournisseurs pourront créer ou acheter des unités de conformité afin de se conformer à la norme de réduction de l'IC. Les fournisseurs créent des unités de conformité en effectuant certaines activités prescrites comme la réduction de la quantité totale de carbone dans leurs carburants ou des investissements dans des technologies propres. Les unités de conformité pourront aussi être achetées de tiers qui créent des unités de conformité en se livrant à des activités similaires.

Le Règlement propose trois types de création d'unités de conformité :

1. Réalisation de projets de réduction de l'IC des combustibles fossiles tout au long de leur cycle de vie.
2. Fourniture aux clients de combustibles à faible IC.
3. Investissement dans des technologies avancées relativement aux véhicules.

Chaque type de création d'unités de conformité est examiné ci-après.

Catégorie de conformité 1 : Réduction de l'IC de combustibles fossiles

Pour la catégorie de conformité 1, les fournisseurs peuvent créer des unités de conformité en prenant des mesures de réduction de l'IC de leurs combustibles fossiles liquides qui réduisent les émissions de GES dans le cadre de leurs activités. Les projets admissibles sont notamment les suivants :

- captage et stockage du carbone;
- intégration de l'électricité à faible IC;
- récupération assistée du pétrole;
- co-traitement des biobruts dans les raffineries et usines de valorisation.

Pour qu'un projet d'un fournisseur puisse créer des unités de conformité, il faut que le projet soit mis en œuvre au Canada et qu'il génère des réductions réelles et supplémentaires par rapport à un cas de référence défini. Ce cas de référence et le nombre d'unités de conformité créés par un projet particulier seront établis au moyen d'une méthode de quantification devant être élaborée par une équipe d'experts techniques, de scientifiques et de parties prenantes du secteur.

Pour être admissibles à des unités de conformité sous cette catégorie, les fournisseurs doivent faire une demande afin que leur projet soit reconnu et quantifier l'incidence attendue. Une fois leur demande acceptée et selon la nature du projet, le fournisseur peut créer des unités de conformité sur une base annuelle pendant une période d'au plus 20 ans.

Catégorie de conformité 2 : Fourniture de combustibles à faible IC

Pour la catégorie de conformité 2, les unités de conformité sont créées pour les combustibles à faible IC produits ou importés au Canada. Il s'agit notamment des biocarburants, comme ceux tirés des plantes, des algues ou des déchets animaux, et des carburants synthétiques comme ceux fabriqués à partir de CO₂ provenant du captage de l'air ou le gaz de synthèse généré à partir de toute ressource de biomasse, lesquels pourraient aussi être utilisés pour fabriquer d'autres nouveaux combustibles à faible IC dans le cadre d'une approche d'économie circulaire.

Le nombre d'unités de conformité créées dans le cadre de cette catégorie pour les combustibles à faible IC dépendra des quantités fournies au marché canadien. Afin de créer des unités de conformité dans le cadre de cette catégorie, un fournisseur de combustible à faible IC doit obtenir une valeur d'IC approuvée pour chaque combustible à faible IC qu'il produit ou importe. Les fournisseurs pourront obtenir une valeur d'IC soit en se reportant aux IC par défaut indiquées dans l'Annexe 5 du Règlement proposé ou en effectuant une analyse du cycle de vie pour déterminer les valeurs d'IC propres à une installation.

L'analyse du cycle de vie est fondée sur un outil de modélisation qui est en cours d'élaboration par le gouvernement. Une fois fonctionnel, l'outil permettra aux fournisseurs de calculer l'IC des combustibles fossiles et des installations s'y rapportant selon diverses données compilées. Pour être admissibles à une analyse du cycle de vie, les fournisseurs seront généralement tenus de produire 24 mois de données pour l'installation en question.

Catégorie de conformité 3 : Investissement dans des technologies avancées relatives

aux véhicules

Pour la catégorie de conformité 3, les unités de conformité sont créées lorsque les utilisateurs finaux de combustibles modifient ou modernisent leurs véhicules afin qu'ils soient alimentés par un autre combustible ou une autre source d'énergie comme l'électricité ou le biocarburant. Ces véhicules peuvent inclure les véhicules routiers légers et lourds ainsi que les véhicules hors routes et les trains électriques. Même si cette catégorie ne vise pas directement la baisse de l'IC des combustibles fossiles, l'intention sous-jacente au Règlement est que les combustibles fossiles traditionnels seront au fil du temps remplacés par des options plus écologiques comme le gaz naturel et le propane.

Les unités de conformité peuvent aussi être créées par des propriétaires et des exploitants de stations et de postes de ravitaillement en carburant qui fournissent des combustibles à faible IC à des fins de transport, des producteurs et importateurs de combustibles à faible IC à des fins de transport, des propriétaires et des exploitants de stations de ravitaillement en hydrogène et des exploitants de réseaux de sites de recharge pour les véhicules électriques.

Conséquences prévues

L'extraction, le traitement et la combustion de combustibles fossiles sont les principales sources de production d'émissions de GES au Canada. Le Règlement vise donc la réduction générale de l'IC des combustibles fossiles tout en dirigeant l'investissement dans les combustibles à faible IC alternatifs. Le gouvernement fédéral espère ainsi que ce Règlement suscitera un intérêt et un investissement soutenus envers les technologies propres et favorisera l'abandon permanent des combustibles fossiles. Indirectement, le Règlement profitera aussi à certains segments de certaines industries, comme le secteur agricole canadien, car la demande en combustibles fabriqués à partir de l'huile de canola et autres cultures devrait augmenter.

Pour atteindre ses objectifs, le Règlement fera toutefois augmenter les coûts de production des fournisseurs et par conséquent les prix des combustibles liquides pour les consommateurs. Cependant, le système d'unités de conformité devrait amortir cette augmentation des prix en faisant diminuer les coûts de production des fournisseurs d'énergie à faible IC, et augmenter de ce fait la demande pour de tels combustibles, ainsi que diminuer la demande générale pour les combustibles fossiles.

En raison des préoccupations des parties prenantes à l'égard de l'impact de la COVID-19 sur leur capacité à se conformer au Règlement proposé, le gouvernement a tenu des séances

de consultation en juin 2020 afin de discuter du calendrier de déploiement de la norme de réduction de l'IC. Par conséquent, le calendrier initial selon lequel étaient envisagées des réductions moins sévères durant les premières années du programme a été révisé, et les réductions seront implantées à un rythme plus soutenu au cours des dernières années. Cependant, la cible de réduction des GES pour 2030 sera haussée^[4].

Reste à savoir comment les fournisseurs et le public canadien ont réagi au Règlement durant le processus de consultation et si des révisions au Règlement seront effectuées en conséquence.

Une version définitive du Règlement devrait être publiée à la fin de l'année 2021, et le Règlement devrait entrer en vigueur en 2022.

par [Holly Sherlock](#), [Talia Gordner](#), [Julia Loney](#) et [Ralph Cuervo-Lorens](#)

[1] [ps2id id='1' target='']La Gazette du Canada, Partie I, volume 154, numéro 51, [Règlement sur les combustibles propres](#) (publié le 19 décembre 2020).

[2] [ps2id id='2' target=''] [Loi canadienne sur la protection de l'environnement \(1999\)](#), L.C. 1999, ch. 33 (consultée le 12 mars 2021).

[3] [ps2id id='3' target=''] On présume que le Règlement sera mis à jour ou remplacé en fonction des exigences qui seront applicables après 2030.

[4] [ps2id id='4' target=''] Gouvernement du Canada, [Norme sur les combustibles propres : approche réglementaire proposée](#) (consulté le 12 mars 2021).

Mise en garde

Le contenu du présent document ne fournit qu'un aperçu du sujet et ne saurait en aucun cas être interprété comme des conseils juridiques. Le lecteur ne doit pas se fonder uniquement sur ce document pour prendre une décision, mais devrait plutôt obtenir des conseils juridiques précis.

© McMillan S.E.N.C.R.L., s.r.l. 2021