



# NORME SUR LES COMBUSTIBLES PROPRES – COMBUSTIBLES LIQUIDES

Au Canada, les citoyens et les entreprises utilisent des combustibles au quotidien — pour produire et transporter des marchandises, et pour se déplacer d'un endroit à un autre. Ces combustibles, comme l'essence et le diesel, contribuent à stimuler notre économie, mais leur extraction et combustion constituent une source importante de pollution au Canada. En fait, les principales sources d'émissions de GES au Canada sont l'extraction, la transformation et la combustion de combustibles fossiles. Alors que le monde s'efforce d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050, les pays et les entreprises autour du monde effectueront un changement majeur vers des combustibles plus propres et sans émission. Le Canada est bien placé pour être le producteur de ces combustibles du futur et la norme fédérale sur les combustibles propres aidera à positionner le Canada comme un producteur de premier plan en stimulant l'innovation et les investissements.

La Norme sur les combustibles propres diminuera l'intensité en carbone tout au long du cycle de vie (c. à d. la quantité de GES par unité d'énergie) des combustibles liquides utilisés au Canada et favorisera la production au Canada de combustibles plus propres – qu'il s'agisse de combustibles fossiles traditionnels ou de biocarburants à plus faible intensité en carbone. Elle sert de complément à la tarification de la pollution par le carbone. Tandis que la tarification du carbone constitue une incitation générale dans l'ensemble de l'économie à utiliser moins d'énergie et à améliorer l'efficacité, la Norme sur les combustibles propres vise à transformer la façon dont les combustibles sont produits et utilisés au Canada.

Cette transformation est essentielle pour la décarbonisation à long terme et pour l'atteinte par le Canada de l'objectif de la carboneutralité d'ici 2050. Sans mesures supplémentaires, les émissions des secteurs du transport, du pétrole et du gaz continueraient d'augmenter d'une année à l'autre. La Norme sur les combustibles propres représente un élément important pour permettre au Canada de dépasser sa cible climatique de 2030 et, plus précisément, pour réaliser le type de transformation économique et environnementale nécessaire pour réduire de façon significative les émissions dans les secteurs du pétrole, du gaz et des transports.

## APPROCHE DE LA NORME

La Norme sur les combustibles propres adopte une approche fondée sur l'intensité en carbone tout au long du cycle de vie des combustibles, c'est-à-dire qu'elle tient compte des émissions associées à toutes les étapes de la production et de l'utilisation des combustibles, soit depuis l'extraction jusqu'à l'utilisation finale, en passant par la transformation et la distribution.

Le projet de règlement exigera que les fournisseurs principaux de combustibles fossiles liquides c. à d. les producteurs et les importateurs réduisent l'intensité en carbone de leurs combustibles fossiles liquides utilisés au Canada de 2,4 gCO<sub>2</sub>e/MJ en 2022 par rapport aux niveaux d'intensité en carbone de 2016, et cette exigence de réduction passera à 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ en 2030. Il s'agit d'une diminution d'ici 2030 d'environ 13 % (par rapport aux niveaux de 2016) de l'intensité en carbone des combustibles liquides utilisés au Canada.

Pour ce faire, les producteurs de combustibles devront offrir aux consommateurs des solutions novatrices et de nouvelles options en matière de combustible. Pour stimuler l'innovation au coût le plus bas, la Norme sur les combustibles propres établit un système d'unité de conformité fondé sur le marché. Les parties réglementées (principalement les raffineries) doivent créer ou acheter des unités de conformité pour se conformer à la norme de rendement. Les parties qui ont des unités de conformité en surplus peuvent les accumuler pour les utiliser plus tard ou les vendre. La Norme sur les combustibles propres permet aussi aux parties non réglementées de créer des unités de conformité.

La Norme sur les combustibles propres propose trois façon de créer des unités de conformité :

- 1. Catégorie de conformité 1 :** réalisation de projets qui réduisent l'intensité en carbone tout au long du cycle de vie des combustibles fossiles (p. ex., captage et stockage du carbone, électricité renouvelable et traitement conjoint)
- 2. Catégorie de conformité 2 :** fournir les consommateurs en combustibles à faible intensité en carbone (p. ex., éthanol et biodiesel)
- 3. Catégorie de conformité 3 :** investissement dans des technologies avancées de véhicules (p. ex., véhicules électriques ou véhicules à pile à hydrogène).

Le vaste éventail de stratégies de conformité permises en vertu du projet de règlement accordera aux fournisseurs de combustibles fossiles la souplesse nécessaire pour choisir les mesures de conformité les moins coûteuses à leur disposition. Le projet de règlement créera un marché d'unités de conformité, où chaque unité de conformité représentera une réduction des émissions d'une tonne d'éq. CO<sub>2</sub> pendant le cycle de vie. Chaque année, un fournisseur principal démontrera qu'il se conforme à l'exigence de réduction des émissions en créant des unités de conformité ou en acquérant des unités de conformité auprès d'autres créateurs.

La Norme sur les combustibles propres créera également des opportunités économiques pour les participants volontaires, comme les producteurs de biocarburant et d'autres producteurs de combustible à faible intensité en carbone, en leur permettant de produire et de vendre des unités de conformité. En bénéficieront par la suite les fournisseurs de matières premières comme les agriculteurs et les forestiers qui contribuent à la production de combustibles à faible teneur en carbone. De plus, le projet de règlement maintiendra l'incitatif pour les biocarburants en incluant les exigences volumétriques minimales (teneur minimale de 5% en combustibles à faible intensité en carbone dans l'essence et de 2% dans le carburant diesel et le mazout léger).

La nouvelle norme favorisera l'adoption des technologies avancées de véhicules, comme les véhicules électriques. Afin qu'un vaste éventail de participants volontaires puissent avoir accès à cette opportunité économique, n'importe quelle partie peut devenir un créateur d'unités de conformité pour la recharge résidentielle des véhicules électriques. Les revenus générés par les unités de conformité créées au titre de la recharge résidentielle des véhicules électriques doivent être réinvestis dans l'infrastructure de recharge des véhicules, dans des remises aux consommateurs et/ou dans l'infrastructure de distribution d'électricité.

La création d'unités de conformité peut également inclure des opportunités pour l'hydrogène et le gaz naturel renouvelable dans les trois catégories de conformité. Quelques exemples incluent :

- **Catégorie de conformité 1** : Des unités de conformité peuvent être créées pour le captage et le stockage quand l'hydrogène est utilisé pour produire un combustible fossile ou un combustible à faible intensité en carbone.
- **Catégorie de conformité 2** : Des unités de conformité peuvent être créées pour le gaz naturel renouvelable et l'hydrogène admissibles qui sont utilisés comme combustibles.
- **Catégorie de conformité 3** : Des unités de conformité peuvent être créées pour l'hydrogène fourni aux véhicules à pile à hydrogène, ainsi que pour le gaz naturel renouvelable ou l'hydrogène fournis aux véhicules au gaz naturel.

## **PROCHAINES ÉTAPES POUR LA NORME SUR LES COMBUSTIBLES PROPRES DU CANADA VISANT SEULEMENT LES COMBUSTIBLES LIQUIDES**

Le projet de règlement concernant la Norme sur les combustibles propres sera publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour une période de commentaires de 75 jours. Le gouvernement du Canada vise à publier la version définitive du règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada* à la fin de 2021.

Étant donné la hausse continue du prix du carbone et l'adoption de nouvelles mesures à l'appui des marchés de l'hydrogène et des biocarburants, la portée de la Norme sur les combustibles propres a été réduite pour ne cibler que les combustibles fossiles liquides, comme l'essence, le diesel et le mazout, qui sont principalement utilisés dans le secteur des transports. Il s'agit d'une progression dans la conception de la Norme sur les combustibles propres depuis les premières discussions en 2016, alors que la mesure proposée à cette époque devait s'appliquer aux combustibles liquides, gazeux et solides. La Norme sur les combustibles propres ne visant que les combustibles fossiles liquides contribuera à l'objectif du gouvernement de « dépasser la cible de 2030 » en réduisant les émissions de plus de 20 millions de tonnes par année d'ici 2030.

## **CHANGEMENTS DEPUIS JUIN 2020**

Plusieurs détails de conception importants ont été modifiés depuis la plus récente consultation des provinces, des territoires et des intervenants en juin 2020.

## **UNITÉS DE CONFORMITÉ DE LA CATÉGORIE DE CONFORMITÉ 1**

Suite aux commentaires reçus au printemps 2020, l'approche utilisée pour déterminer l'admissibilité de ces projets a été simplifiée, et la période pendant laquelle un projet peut créer des unités de conformité a été prolongée. Ces changements permettent de fournir plus de possibilités de création d'unités de conformité et plus de temps pour faire des investissements en immobilisation.

Des unités de conformité peuvent être créées dès la date d'enregistrement du règlement définitif. Les projets peuvent intégrer des réductions provenant de sources multiples. Le montant d'unités de conformité créés sera déterminé par une méthode de quantification. ECCC élaborera des méthodes de quantification pour divers types de projets, en commençant par ceux de la liste suivante :

- captage et stockage du carbone;
- intégration de l'électricité à faible intensité en carbone;
- récupération assistée des hydrocarbures;
- traitement conjoint des biobruts dans les raffineries et les usines de valorisation.

ECCC élaborera également une méthode de quantification générique pour les projets auxquels aucune méthode de quantification ne s'applique. Cette méthode de quantification générique comprendra des critères d'additionnalité rationalisés. Les projets comme ceux ayant trait à l'efficacité énergétique, la cogénération, l'électrification et la réduction du méthane peuvent être reconnus selon la méthode de quantification générique, à condition qu'ils répondent aux critères d'additionnalité. Un fournisseur principal sera en mesure d'utiliser les unités de conformité créés en vertu de la méthode de quantification générique jusqu'à concurrence de 10 % de son exigence annuelle de réduction.

Les projets admissibles doivent réduire l'intensité en carbone d'un combustible fossile à n'importe quel moment de son cycle de vie, obtenir des réductions additionnelles des émissions de GES et avoir commencé à réduire, séquestrer ou utiliser les émissions d'éq. CO<sub>2</sub> à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2017. Des unités de conformité seront créées chaque année pendant 10 ans, sauf pour les projets de captage et de stockage du carbone, qui créeront des unités de conformité chaque année pendant 20 ans. De plus, les projets peuvent être renouvelés une seule fois pour une période supplémentaire de cinq ans après la période initiale de création d'unités, à condition qu'une méthode de quantification applicable existe toujours au moment du renouvellement.

## CRITÈRES RELATIFS À L'UTILISATION DES TERRES ET À LA BIODIVERSITÉ

La Norme sur les combustibles propres accroîtra l'utilisation des biocarburants au Canada et la demande de matières premières pour les biocarburants. Seuls les biocarburants fabriqués à partir de biomasse qui respectent les critères en matière d'utilisation des terres et de biodiversité seront admissibles à la création d'unités de conformité. Ces critères évitent que les incitatifs financiers créés par le règlement aient des répercussions néfastes sur l'utilisation des terres ou réduisent la biodiversité en raison de la culture et de la récolte de matières premières pour les biocarburants. Ces critères s'appliquent aux matières premières, peu importe leur origine géographique.

Suite aux commentaires reçus au printemps 2020, la structure des critères relatifs à l'utilisation des terres et à la biodiversité a été simplifiée afin de réduire au minimum le fardeau administratif et d'augmenter les opportunités économiques pour les fournisseurs de matières premières. Selon un des critères clés de la proposition de juin 2020, les récoltes issues d'une expansion de l'utilisation des terres depuis 2008 au détriment de terres à forte biodiversité ou à forte teneur en carbone ne sont pas admissibles. Ces terres désignent des forêts, des terres humides, des prairies et des zones riveraines. La proposition de juin 2020 exigeait également que la conformité à ce critère soit démontrée au niveau des producteurs de matières premières, c'est-à-dire pour chaque ferme ou site forestier.

En réponse aux commentaires, deux changements importants ont été apportés. Tout d'abord, l'année de référence a été modifiée et s'entend maintenant de 2020 au lieu de 2008. Ensuite, il est maintenant possible de démontrer la conformité à ce critère à l'échelle nationale. S'il est prouvé qu'il n'y a pas eu d'expansion nette de l'utilisation des terres à l'ensemble du pays, les agriculteurs ou les forestiers n'auront pas à prendre d'autres mesures.

Les autres critères relatifs à l'utilisation des terres et à la biodiversité dans le projet de règlement sont les suivants :

- aucune culture et récolte de matières premières sur les terres protégées;
- la culture et la récolte des matières premières doivent se faire dans le respect des lois visant à assurer une protection contre les espèces envahissantes;
- les forestiers doivent avoir des plans de gestion forestière;
- les matières premières qui présentent un risque élevé de changement indirect de l'utilisation des terres ne sont pas admissibles. Il y a un changement indirect de l'utilisation des terres lorsque, par exemple, des matières premières de biocarburant sont plantées sur des terres agricoles et remplacent des cultures vivrières et lorsque des terres forestières sont ensuite converties pour cultiver les cultures vivrières déplacées. À ce jour, seule l'huile de palme a été identifiée comme une matière première à risque élevé et, à ce titre, ne sera pas admissible à la création d'unité de conformité en vertu de la Norme sur les combustibles propres.

## UNITÉS DE CONFORMITÉ POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES RÉSIDENTIELS

La Norme sur les combustibles propres appuiera l'adoption des véhicules électriques en permettant la création annuelle d'unités de conformité par les exploitants de réseaux de bornes de recharge pour la recharge résidentielle des véhicules électriques. En juin 2020, ECCC a présenté aux intervenants une proposition de création d'unités de conformité pour les véhicules résidentiels, qui comprenait un projet d'élimination progressive des unités de conformité pour les bornes de recharge résidentielles des véhicules électriques d'ici 2030. Suite aux commentaires reçus au printemps 2020, les unités de conformité pour les bornes de recharge résidentielles des véhicules électriques seront éliminés progressivement d'ici 2035 dans le cas des bornes installées d'ici la fin de 2030. Toute borne de recharge résidentielle des véhicules électriques installée après la fin de 2030 ne sera pas admissible à créer des unités de conformité après cette date.

## INCITATION À CRÉER DE NOUVEAUX COMBUSTIBLES À FAIBLE INTENSITÉ EN CARBONE AU CANADA

Le projet de règlement s'ajoutera à d'autres politiques fédérales, provinciales et territoriales pour encourager la création et l'adoption de combustibles, de technologies et de procédés propres.

Afin d'appuyer la mise en œuvre de la Norme sur les combustibles propres, le gouvernement rendra disponible 1,5 milliard de dollars pour aider à accroître le marché des combustibles à faible intensité en carbone au Canada. Ces investissements aideront également à mettre en œuvre les premières opportunités soulignées dans la Stratégie sur l'hydrogène pour le Canada en soutenant le marché de l'hydrogène propre. Ces investissements seront actifs à partir de 2021-2022.

Les combustibles propres comme l'hydrogène présentent une opportunité économique importante. La Stratégie sur l'hydrogène pour le Canada décrira comment le pays peut tirer parti de sa gamme abondante et diversifiée de matières premières (par exemple, gaz naturel, pétrole et biomasse, sous-produits forestiers, agriculture, déchets municipaux et miniers, réseau électrique à faibles émissions) et permet, à un bon rythme, la mise en place des entreprises de technologies propres pour accroître la production nationale d'hydrogène et faciliter son utilisation dans l'ensemble de l'économie. Cette croissance intérieure permettra également au Canada de devenir un fournisseur mondial de premier plan d'hydrogène et de technologies d'hydrogène, générant des débouchés économiques grâce aux exportations et aux investissements étrangers directs.

De plus, l'énoncé économique de l'automne du Canada a annoncé des fonds supplémentaires de 150 millions de dollars pour accélérer le déploiement de l'infrastructure des véhicules zéro émission et l'intention du gouvernement de continuer à soutenir l'électrification des systèmes de transport en commun partout au Canada. L'énoncé économique de l'automne proposait également un financement de 2,6 milliards de dollars pour les projets de réaménagement énergétiques des maisons. Cela réduira les coûts de chauffage pour les Canadiens de l'Atlantique, qui dépendent plus du mazout domestique que le reste du Canada.

## **EXPÉRIENCE D'AUTRES ADMINISTRATIONS EN MATIÈRE DE NORMES SUR LES COMBUSTIBLES PROPRES**

### **EXIGENCES RELATIVES AU CARBURANT RENOUVELABLE – ÉTATS-UNIS**

- Établie en décembre 2005, la norme américaine sur les combustibles renouvelables exige que des volumes croissants de combustibles renouvelables soient mélangés à des combustibles fossiles<sup>1</sup>. À l'heure actuelle, la norme américaine exige que le carburant renouvelable conventionnel constitue 11 % du carburant de transport, qu'il y ait 3 % de biocarburant avancé, 2 % de diesel à base de biomasse et <1 % des biocarburants celluloses<sup>2</sup>.
- Sept États ont également des exigences en matière de combustible renouvelable : Louisiane, Minnesota, Missouri, Montana, Oregon, Pennsylvanie et Washington.

### **EXIGENCES RELATIVES À L'INTENSITÉ EN CARBONE (IC) DES COMBUSTIBLES – COLOMBIE-BRITANNIQUE, CALIFORNIE, OREGON ET UE**

- En janvier 2010, le règlement sur les exigences relatives aux combustibles renouvelables et aux combustibles à faible teneur de carbone de la Colombie-Britannique est entré en vigueur. Ce règlement exige des réductions de l'IC pendant le cycle de vie des carburants de transport fournis au cours d'une année donnée. De plus, au moins 5 % de l'essence et 4 % du diesel par volume doivent contenir du

<sup>1</sup> [Renewable Fuel Standard Program](#)

<sup>2</sup> [Renewable Fuel Standard Program: Standards for 2020 and Biomass-Based Diesel Volume for 2021 and Other Changes](#)

combustible renouvelable<sup>3</sup>. À ce jour, la Colombie-Britannique est la seule province à avoir une norme sur les combustibles à faible intensité en carbone.

- En novembre 2020, le gouvernement de l'Ontario a adopté une rigueur accrue pour son mandat de mélange. L'Ontario augmente la quantité de contenu renouvelable nécessaire dans l'essence, de l'exigence actuelle de 10 % à 11 % en 2025, 13 % en 2028, et 15 % en 2030.
- En 2010, la Californie a adopté une norme sur les combustibles à faible intensité en carbone qui exigeait initialement que les fournisseurs de carburant réduisent l'IC des carburants de transport de 10 % d'ici 2020, par rapport au niveau de référence de 2010<sup>4</sup>. En juillet 2020, le California Air Resource Board a approuvé des modifications au règlement obligeant les fournisseurs de combustibles à réduire d'au moins 20 % d'ici 2030 l'IC des carburants de transport qu'ils fournissent, par rapport au niveau de référence de 2010.
- Le programme de combustibles propres de l'Oregon est entré en vigueur en 2016 et exige une réduction d'ici 2025 de 10 % de l'IC annuel moyen des carburants de transport de l'Oregon (essence et diesel) par rapport au niveau de 2015<sup>5</sup>. Il prescrit une diminution des limites maximales d'IC pour chaque année.
- L'UE a également une politique semblable en place. Établie en avril 2009, la directive sur la qualité des combustibles exige que les fournisseurs de combustibles réduisent de 10 % les émissions de GES pendant le cycle de vie des combustibles d'ici 2020<sup>6</sup>. La directive sur la qualité des combustibles s'ajoute à la directive européenne sur les énergies renouvelables qui stipule que la part des biocarburants dans le secteur des transports devrait être de 10 % (par contenu énergétique) pour chaque pays membre d'ici 2020<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> [Renewable and Low Carbon Fuel Requirements](#)

<sup>4</sup> [California Low Carbon Fuel Standard](#)

<sup>5</sup> [Oregon Clean Fuels Program](#)

<sup>6</sup> [European Commission Fuel Quality Directive](#)

<sup>7</sup> [European Commission Renewable Energy Directive](#)