

17 février 2023

Par courriel : [consultations@finances.gouv.qc.ca](mailto:consultations@finances.gouv.qc.ca), [ministre@finances.gouv.qc.ca](mailto:ministre@finances.gouv.qc.ca)

Ministre Éric Girard  
Ministère des Finances  
390, boulevard Charest Est, bureau A-407  
Québec (Québec) G1K 3H4

**Objet : Breffage prébudgétaire – Crédit d’impôt pour les producteurs de biocarburants (et d’huile pyrolytique)**

Biocarburants avancés Canada est heureuse d’avoir l’occasion de présenter des commentaires visant à appuyer le budget 2023-2024 du Québec, particulièrement en ce qui concerne le crédit d’impôt pour les producteurs de biocarburants.

Biocarburants avancés Canada est la voix nationale des producteurs, distributeurs et fournisseurs de technologies dans le domaine des biocarburants avancés et des carburants synthétiques renouvelables. Nos membres produisent un portefeuille de carburants liquides à faible intensité carbone, de matières premières durables et de produits intermédiaires. De plus, ils produisent et consomment des produits gazeux à faible intensité carbone, comme le gaz naturel renouvelable (GNR) et l’hydrogène à faible intensité carbone. Nos membres exploitent une capacité de production de plus de 23 milliards de litres de carburants à faible intensité carbone à l’échelle mondiale et sont des fournisseurs importants dans le cadre de la réglementation sur les carburants renouvelables et à faible intensité carbone au Canada et dans le monde entier.

Nous saluons l’engagement du Québec à mettre en œuvre des mesures qui soutiennent les objectifs de sa stratégie sur l’hydrogène vert et les bioénergies.<sup>1</sup> La proposition d’élargir le programme de crédit d’impôt pour les producteurs de biocarburants<sup>2</sup> (le « crédit d’impôt pour les producteurs ») afin d’inclure un plus grand nombre de carburants à faible intensité carbone, ainsi que sa prolongation jusqu’en 2033, constituent une base solide pour attirer des investissements en capital dans la capacité de production de carburants à faible intensité carbone au Québec. La gradation du crédit d’impôt pour les producteurs en fonction de l’intensité carbone est un moyen efficace de promouvoir la production de carburants à plus faible intensité carbone.

Toutefois, la forme actuelle du crédit d’impôt pour les producteurs limite la compétitivité des producteurs québécois en récupérant la valeur monétaire des crédits de conformité obtenus en vertu du *Règlement sur les combustibles propres*<sup>3</sup> (RCP) du gouvernement fédéral. Il s’agit d’un problème considérable, particulièrement en ce qui concerne les carburants à faible intensité carbone produits aux États-Unis et importés au Québec. Les produits américains commercialisés au Québec conservent la pleine valeur des crédits de conformité au RCP et, en vertu de la récente *Inflation Reduction Act* (loi sur la réduction de

---

<sup>1</sup> [Stratégie québécoise sur l’hydrogène vert et les bioénergies](#)

<sup>2</sup> Québec Budget 2022-2023 [Renseignements additionnels](#) (p. A.13)

<sup>3</sup> Canada’s [Règlement sur les combustibles propres](#)

l'inflation), les crédits d'impôt supplémentaires accordés en vertu du mélange de diesel issu de la biomasse et de carburant aviation durable (*Blender's Tax Credit* – le crédit d'impôt pour les mélangeurs)<sup>45</sup> ou de la production de carburant à faible intensité carbone (*Clean Fuel Production Credit* – le crédit pour la production de combustibles propres).

Dans le but de maximiser les avantages économiques et environnementaux du programme et d'envoyer un signal fort à l'industrie pour qu'elle investisse dans la production de carburants à faible intensité carbone au Québec, nous proposons les recommandations suivantes :

## 1. Bâtir une industrie de production de carburants à faible intensité carbone solide au Québec :

- a) Autoriser le cumul du crédit d'impôt pour les producteurs et du système fédéral de crédits de conformité au RCP.
- b) Élargir la liste des carburants admissibles pour inclure les carburants non fossiles à faible intensité carbone utilisés dans les domaines maritimes, de l'aviation et du chauffage.
- c) Rendre *tous* les carburants non fossiles à faible intensité carbone produits au Québec admissibles.
- d) Autoriser l'utilisation de carburants à faible intensité carbone comme substituts à 100 % (c.-à-d. ne nécessitant pas de mélange).
- e) Inclure le GNR produit au Québec dans la liste de carburants admissibles pour le crédit d'impôt.

## 2. Améliorer le Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel du Québec<sup>6</sup> (le *Règlement sur les carburants à faible intensité carbone* – le Règlement) afin de simplifier la conformité et de réduire le fardeau administratif :

- a) Étant donné que le Règlement du Québec et le *Règlement sur les carburants de transport plus écologiques* de l'Ontario<sup>7</sup> sont déjà très similaires dans leur conception et que leurs marchés de carburants respectifs sont étroitement interconnectés, nous recommandons de maintenir l'harmonisation du modèle d'ACV utilisé dans les deux régions. Plus précisément, nous recommandons d'utiliser la même version de GHGenius afin de développer un système de conformité compréhensible et efficace.
- b) Établir un marché de crédits de conformité transparent et accessible en vertu du Règlement afin d'améliorer la flexibilité, d'attirer les investissements en capital dans les carburants à faible intensité carbone et de favoriser leur utilisation au Québec.

---

<sup>4</sup> États-Unis [Biodiesel and Renewable Diesel Credit](#) prolongation

<sup>5</sup> États-Unis [Sustainable Aviation Fuel Credit](#)

<sup>6</sup> Québec [Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel](#)

<sup>7</sup> Ontario [Carburants de transport plus écologiques](#)

## Précisions

### 1. Bâtir une industrie de production de carburants à faible intensité carbone solide au Québec :

- a) Autoriser le cumul du crédit d'impôt pour les producteurs et des crédits du Règlement sur les combustibles propres

Nous incitons fortement le gouvernement du Québec à reconsidérer l'énoncé du document Renseignements additionnels du budget 2022-2023 (p. A.20) qui considère les crédits fédéraux du RCP comme une « *aide gouvernementale* » qui doit être soustraite du crédit d'impôt remboursable d'un producteur :

*...la valeur des unités de conformité accordées à une société admissible, en application d'une réglementation qui pourrait être adoptée par le gouvernement fédéral [Règlement sur les combustibles propres] visant à réduire l'intensité carbone des combustibles fossiles liquides ou exigeant que ces combustibles aient une teneur minimale de contenu à faible intensité carbone, **sera** considérée comme une aide gouvernementale...<sup>8</sup>*

Cet énoncé doit être corrigé si le Québec souhaite maintenir un signal de marché fort et clair pour les producteurs et les investisseurs dans le secteur des carburants propres. La Californie est un exemple de la manière dont le cumul des incitations à la production et à l'utilisation de carburants à faible intensité carbone peut stimuler à la fois les investissements de l'industrie et les réductions d'émissions. Son approche consistant à superposer les valeurs des crédits LCFS avec les crédits de la norme relative aux carburants renouvelables du gouvernement fédéral (*Renewable Identification Numbers* – numéros d'identification renouvelables)<sup>9</sup> et le crédit d'impôt pour les mélangeurs a permis de créer un marché fiable et compétitif qui dépasse les niveaux de mélange autorisés, ce qui permet de réduire davantage les émissions.<sup>10</sup> Avec l'adoption de la loi américaine sur la réduction de l'inflation, la prolongation du crédit d'impôt pour les mélangeurs (2023-2024) et le nouveau crédit pour la production de combustibles propres (première période : 2025-2027) qui s'applique à tous les carburants à faible intensité carbone, le Québec doit absolument maintenir une position concurrentielle et soutenir son industrie de production de carburants à faible intensité carbone en offrant des avantages cumulatifs aux producteurs québécois. Cette approche refléterait la structure de la réglementation sur les carburants de la norme sur les carburants à faible intensité carbone (*Low Carbon Fuel Standard* – LCFS)<sup>11</sup> de la Colombie-Britannique, qui soutient le cumul des crédits avec le système de crédits du RCP.

Pour corriger l'énoncé (p. A.20), il suffirait d'y ajouter un seul mot, « *...ne sera pas considérée comme une aide gouvernementale...* », et de supprimer les détails concernant l'établissement d'un marché de crédits du RCP et l'émission de ces crédits avec des valeurs assignées.

<sup>8</sup> Québec Budget 2022-2023 [Renseignements additionnels](#) (p. A.23)

<sup>9</sup> États-Unis EPA *Renewable Fuel Standard Program* – [Renewable Identification Numbers \(RINs\)](#)

<sup>10</sup> [California Air Resources Board, Low Carbon Fuel Standard](#)

<sup>11</sup> Colombie-Britannique, [Low Carbon Fuel Standard](#)

- b) Élargir le programme pour inclure les carburants à faible intensité carbone qui remplacent les carburateurs, les carburants marins et les carburants de chauffage d'origine fossile

Cette mesure élargirait le marché disponible pour les producteurs et renforcerait le signal incitant à investir dans la production et la fourniture de carburants à faible intensité carbone au Québec, ce qui entraînerait une plus grande réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec et ailleurs.

- c) Supprimer l'exigence d'utilisation sur le marché pour soutenir le développement et la croissance des marchés d'exportation des carburants propres fabriqués au Québec

L'objectif du Québec est clair : briller sur la scène mondiale en tant que chef de file en matière de technologies et de connaissances propres. Cette aspiration pourrait inclure l'exportation d'énergie et de biens à faible intensité carbone, fabriqués au Québec à partir des ressources durables de la région. Cette approche s'aligne sur les mesures de la loi américaine sur la réduction de l'inflation (crédit d'impôt pour les mélangeurs, crédit pour la production de combustibles propres) et place les producteurs québécois dans une position plus concurrentielle lorsqu'ils vendent sur d'autres marchés.

- d) Autoriser l'utilisation de carburants à faible intensité carbone comme substituts à 100 % (c.-à-d. ne nécessitant pas de mélange)

L'énoncé actuel du document Renseignements additionnels du budget 2022-2023 (page A.13) se lit comme suit :

*...« biocarburant admissible » désignera un carburant à faible intensité carbone qui est un combustible liquide dans des conditions normales, qui est produit à partir de matières admissibles, qui peut être mélangé à de l'essence ou à du carburant diesel et à l'égard duquel le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles aura délivré une attestation d'admissibilité...*

Il est important que le mélange de carburants à faible intensité carbone ne soit pas une condition d'admissibilité, car de nombreux carburants à faible intensité carbone sont entièrement fongibles, ce qui signifie qu'ils peuvent être utilisés comme substitut à 100 % du carburant fossile qu'ils remplacent. À cette fin, la formulation actuelle semble être suffisamment flexible.

- e) Inclure le GNR produit au Québec dans la liste de carburants admissibles pour le crédit d'impôt

Le Québec a déjà désigné le GNR comme un élément clé de son Plan pour une économie verte 2030<sup>12</sup>, comme en témoignent le PSPGNR<sup>13</sup> visant à soutenir la mise en place d'une infrastructure essentielle de GNR et le *Règlement concernant la quantité de gaz naturel renouvelable devant être livrée par un distributeur*<sup>14</sup> qui impose un contenu minimal de GNR dans l'approvisionnement en gaz du Québec. Cette dernière mesure garantit qu'il y aura une demande pour le GNR au Québec; toutefois, elle ne garantit pas sa production locale et n'envoie pas de signal à long terme incitant à investir des capitaux afin de bâtir une économie forte de GNR. Le GNR peut permettre de réduire les émissions de GES dans de nombreux secteurs : l'agriculture, la construction, le chauffage industriel et résidentiel, et notamment la production d'autres carburants à faible intensité carbone comme le diesel renouvelable, l'éthanol et l'hydrogène. Nous recommandons d'élargir l'admissibilité du crédit pour la production afin d'inclure le GNR, en offrant

<sup>12</sup> Québec, [Plan pour une économie verte 2030](#)

<sup>13</sup> Québec MEIE, [Programme de soutien à la production de gaz naturel renouvelable](#)

<sup>14</sup> Québec, [Règlement concernant la quantité de gaz naturel renouvelable devant être livrée par un distributeur](#)

des avantages progressifs basés sur l'intensité carbone, comme c'est le cas pour les carburants liquides. Cela peut envoyer un signal clair et stable incitant à investir des capitaux dans la mise en place d'une infrastructure de production et de distribution nécessaire à la croissance de l'industrie québécoise du GNR, au lieu d'accroître sa dépendance à l'égard des produits énergétiques importés.

## **2. S'aligner sur les règlements et les exigences d'autres gouvernements dans la mesure du possible afin de simplifier la conformité**

### **a) Réduire le fardeau administratif des producteurs et du gouvernement**

Nous recommandons une surveillance et une évaluation continues de l'analyse du cycle de vie (ACV) et des critères de durabilité au Canada et ailleurs. Comme les systèmes d'approvisionnement en carburant du Québec et de l'Ontario sont étroitement interconnectés, le Règlement du Québec devrait assurer que le modèle d'ACV s'aligne au mieux sur le système des carburants de transport plus écologiques de l'Ontario et s'appuie sur les protocoles existants de l'ACV et de la réglementation.

De plus, alors que les critères de durabilité du RCP sont mis au point, il pourrait être opportun de simplifier le système de crédit d'impôt du Québec en élargissant l'admissibilité à tous les carburants qui satisfont aux exigences du RCP.

### **b) Établir un marché de crédits de conformité transparent et accessible**

Les marchés de crédits de conformité ouverts et transparents améliorent la flexibilité, attirent les investissements en capital dans les carburants à faible intensité carbone et favorisent la production et l'utilisation de ces carburants dans les territoires où ils sont utilisés : en Californie, en Oregon, en Colombie-Britannique et maintenant partout au Canada en vertu du RCP du gouvernement fédéral. Le Québec peut renforcer sa position de chef de file en matière de carburants à faible intensité carbone en se dotant d'un marché de crédits de conformité pleinement fonctionnel.

Nous vous remercions de tenir compte de nos commentaires et nous serons heureux de répondre à toutes vos questions et de vous fournir toutes les précisions que vous souhaiteriez obtenir. Nous félicitons le gouvernement d'avoir mis en place une stratégie solide sur les bioénergies et d'avoir pris des mesures essentielles qui favorisent la production et l'utilisation de carburants à faible intensité carbone au Québec.

Respectueusement présenté,

Biocarburants avancés Canada



Tim Auger, directeur de la recherche  
[tauger@advancedbiofuels.ca](mailto:tauger@advancedbiofuels.ca)

C. C. :

Ministre Pierre Fitzgibbon  
Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie  
[ministre@economie.gouv.qc.ca](mailto:ministre@economie.gouv.qc.ca)

Ministre Benoit Charrette  
Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques  
[ministre@environnement.gouv.qc.ca](mailto:ministre@environnement.gouv.qc.ca)

M. Philippe Gougeon  
Directeur de cabinet du ministre des Finances  
Ministère des Finances  
[Philippe.Gougeon@finances.gouv.qc.ca](mailto:Philippe.Gougeon@finances.gouv.qc.ca)

M. Alexandre Ramacieri  
Directeur de cabinet du ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie  
Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie  
[Alexandre.Ramacieri@economie.gouv.qc.ca](mailto:Alexandre.Ramacieri@economie.gouv.qc.ca)

M. Hugo Delaney  
Directeur de cabinet du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques  
Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques  
[Hugo.Delaney@economie.gouv.qc.ca](mailto:Hugo.Delaney@economie.gouv.qc.ca)