

PAR COURRIEL : ENVI@parl.gc.ca

Le 10 octobre 2022

Comité permanent de l'environnement et du développement durable
131, rue Queen, 6^e étage
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6
Téléphone : 613-994-5635

Objet : Étude des technologies propres au Canada – le Canada à la croisée des chemins dans le secteur des énergies propres

Dans le cadre de l'étude sur le sujet précité, Biocarburants avancés Canada souhaite soumettre ses commentaires pour faire suite à son témoignage devant le Comité du 4 octobre 2022.

[Biocarburants avancés Canada](#) est le porte-parole national des producteurs, des distributeurs et des concepteurs de technologies fondées sur les biocarburants avancés, les carburants synthétiques renouvelables et les combustibles hydrocarbonés renouvelables. Nos membres transforment un large éventail de résidus, de déchets, de plantes ou de matières premières présentant des niveaux de carbone capté en des combustibles renouvelables et synthétiques à faible intensité en carbone qui deviennent des solutions de rechange à l'essence, au diesel, au carburant de turbomoteur, au fuel marin, au mazout de chauffage et au carburant pour locomotives. Afin d'en apprendre davantage sur la façon dont ces combustibles propres aident le Canada à réaliser ses engagements en matière d'incitatifs pour le climat, veuillez consulter le site « [Net Zero Clean Fuels](#) ». Pour obtenir une analyse détaillée de l'utilisation des carburants de transport à la grandeur du Canada, y compris de l'incidence de la réglementation des carburants et de la taxe sur le carbone sur l'utilisation des carburants propres et sur l'aspect abordabilité pour le consommateur, veuillez consulter le [tableau de bord sur les carburants de transport au Canada](#) qui se trouve sur notre site Web.

Possibilité offerte par les technologies propres : le secteur des transports

Nous estimons que l'application de technologies propres qui est susceptible de produire les meilleurs résultats se situe dans la décarbonation des transports. Du point de vue de l'utilisation finale, il s'agit en fait du plus important émetteur de GES du Canada et d'un secteur difficile à décarboner.

Des entreprises canadiennes ont développé des technologies qui sont maintenant utilisées partout dans le monde et qui servent à produire des carburants à faible teneur en carbone. Nous soutenons que le Canada doit adopter une approche exhaustive pour stimuler le développement soutenu de technologies propres et, plus précisément, pour mettre en place un environnement concurrentiel qui attirera des investissements dans le secteur de la fabrication et de l'utilisation des carburants à faible teneur en carbone au pays.

Recommandations : sommaire

Notre organisation présente les recommandations suivantes, que nous aborderons plus en détail ultérieurement dans le présent mémoire. Nous nous sommes entretenus avec d'autres organisations du secteur des carburants propres pour valider la pertinence de ces mesures dans l'ensemble des secteurs liés aux technologies propres.



Recommandation 1 — Inscire un « crédit d'impôt pour la production de carburant propre (CIPCR) dans la *Loi de l'impôt sur le revenu (LIR)* afin de favoriser les investissements de capitaux dans la capacité de production de carburants à faible intensité de carbone (CFIC).

Recommandation 2 — Modifier la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre (LTPGES)* afin d'exempter complètement les CFIC inscrits au *Règlement sur les combustibles propres (RCP)*¹ de la taxe sur les carburants.

Recommandation 3 — Modifier la *Loi sur la taxe d'accise (LTA)* dans le but de réévaluer les taux de taxation pour tous les carburants de transport en fonction du service énergétique.

Recommandation 4 — Modifier la réduction du taux d'imposition fédéral sur le revenu pour la « fabrication de technologies à zéro émission » (FTZE) de la LIR afin qu'elle s'applique à toute fabrication de CFIC enregistrée en vertu du RCP.

Recommandation 5 — Inclure un « crédit d'impôt pour la production » (CIP) pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone (CUSC) dans la LIR en convertissant le modèle proposé de « crédit d'impôt à l'investissement »² des technologies de CUSC en un CIP qui encourage l'utilisation de technologies de CUSC par les CFIC enregistrés en vertu du RCP.

Ces recommandations sont axées sur deux résultats :

1. *Renforcer la capacité en matière de carburants propres* Les recommandations 1, 4 et 5 devraient permettre de mettre en place des conditions concurrentielles afin d'attirer une capacité de production de carburants propres au Canada.
2. *Élargir l'utilisation des carburants propres* Les recommandations 2 et 3 rendront les carburants propres plus abordables au Canada en diminuant les coûts des carburants pour les consommateurs et en réduisant le plus possible les coûts d'observation pour les parties visées par l'obligation.

Répercussions de la loi américaine *Inflation Reduction Act (IRA)*

Le 16 août 2022, la loi américaine *Inflation Reduction Act (IRA)* a été adoptée; le versement de 369 milliards de dollars américains réservé aux dispositions sur les énergies propres aura d'importantes répercussions négatives sur l'aspect concurrentiel des investissements en capital dans les énergies propres ainsi que sur la production et l'utilisation de carburants propres aux États-Unis et/ou au Canada.

La loi *IRA* a des répercussions transversales sur la production de carburants propres (diesel renouvelable, biodiesel et SAF), le captage et le stockage de carbone (CSC), la production d'hydrogène, la demande en carburant des moteurs à combustion interne (selon les dispositions sur les VE), l'infrastructure utilisée pour les carburants propres ainsi que l'établissement de normes internationales, comme la modélisation à l'aide de l'analyse du cycle de vie (ACV). En quelques mots, la loi *IRA* a de profondes répercussions en ce qui a trait aux investissements et aux opérations dans le domaine des énergies propres au Canada.

Biocarburants avancés Canada mène une analyse détaillée des répercussions de la loi *IRA* sur la production et l'utilisation au Canada de carburants propres, y compris des consultations avec des membres, des participants à la chaîne d'approvisionnement en carburant, d'autres secteurs des énergies propres, des raffineurs de pétrole, des intervenants dans le domaine climatique, des gouvernements au Canada et des homologues américains. Les résultats de cette analyse et les recommandations seront soumis à nouveau à des fins d'examen et de discussion avec le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux.

¹ GC (22 septembre 2022) : [Règlement sur les combustibles propres](#)

² GC (9 août 2022) : [Crédit d'impôt à l'investissement pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone](#)

Pour ce qui est de l'étude que mène présentement le Comité permanent ENVI, notre organisation a également soumis des mémoires à RNCAN et à ECCC relativement à leurs consultations récentes (plafonnement du secteur pétrolier et gazier et CII de CUSC, respectivement).

Le Canada à la croisée des chemins dans le secteur des énergies propres

Entre autres dispositions, la loi *IRA* offrira aux producteurs américains de carburants propres d'importants incitatifs à la production auxquels n'auront pas droit les producteurs canadiens. Ces incitatifs seront inclus dans les exportations au Canada. Les avantages financiers pour un producteur américain seraient tellement importants que nous voyons peu de situations dans lesquelles un producteur canadien serait en mesure de faire concurrence aux exportateurs américains qui envoient leurs produits au Canada. Si aucune mesure corrective n'est apportée, les Canadiens finiront par dépendre de plus en plus des importations de carburants à faible teneur en carbone; voilà qui ne favorisera pas une transition ordonnée vers un système de transport à faibles émissions de carbone et, de façon plus générale, vers l'instauration d'un climat de sécurité dans le secteur des énergies propres tant au niveau de la fabrication au Canada que des exportations.

Le Canada se trouve à la croisée des chemins en ce qui a trait à la transformation à l'échelle mondiale des systèmes de transports. Nous devons agir dès maintenant – et bâtir une capacité de production de carburants propres en vue d'obtenir une part du marché mondial des carburants propres qui connaît une croissance rapide. Ou attendre encore – et compter de plus en plus sur la fabrication de carburants propres à l'étranger pour alimenter notre économie.

Les experts du climat et de l'énergie s'entendent pour dire que les futurs systèmes de transport continueront de dépendre des carburants liquides à forte densité énergétique pendant encore plusieurs décennies. Malgré l'adoption accrue de la mobilité électrique et des véhicules à pile à hydrogène découlant de lois provinciales et fédérales, ces technologies seront mises à rude épreuve et auront de la difficulté à croître suffisamment pour que nous puissions atteindre nos cibles d'émissions de 2030, sans parler de la réalisation de la carboneutralité dans les transports d'ici 2050.

Pour réaliser le *Plan de réduction des émissions pour 2030 (PRE)*³ et les objectifs du plan *La carboneutralité d'ici 2050*⁴, il faudra procéder à une intensification rapide des carburants liquides à très faible teneur en carbone qui sont compatibles avec les véhicules et l'infrastructure qui existent déjà. La modélisation des climats et des systèmes énergétiques a confirmé cette nécessité. À plus long terme, même avec l'adoption constante de véhicules VZE, les secteurs des transports qui sont difficiles à décarboner, comme le transport aérien, le transport maritime, le transport ferroviaire et le camionnage à longue distance, dépendront de carburants propres liquides ou gazeux pour atteindre l'objectif de carboneutralité.

L'appui accordé à la production de combustibles propres se traduit par une croissance économique et une résilience pour les secteurs du raffinage, de l'agriculture, de la foresterie et de la gestion des déchets du Canada et, par le fait même, pour l'ensemble de notre économie.

Dans un monde « sous contrainte carbone », le Canada offre la possibilité à toute une génération de diriger l'économie à faibles émissions de carbone ...grâce à l'électricité renouvelable, à l'hydrogène faible en carbone et à des combustibles liquides propres. Alors qu'il se trouve à la croisée des chemins en ce qui a trait à la transformation de l'énergie, le Canada devrait tirer profit de ses ressources en énergie propre. Ces recommandations forment les éléments de base d'une stratégie exhaustive sur les carburants propres pour le Canada.

³ GC (29 mars 2022) : [Plan de réduction des émissions pour 2030 : Un air pur, et une économie forte](#)

⁴ GC (22 août 2022) : [La carboneutralité d'ici 2050](#)

Recommandation 1 Inscrire un « *crédit d'impôt pour la production de carburant propre* » (CIPCR) dans la *Loi de l'impôt sur le revenu* (LIR) afin de favoriser les investissements de capitaux dans la capacité de production de carburants à faible intensité de carbone (CFIC).

- i. Les dispositions du CIPCR pour le biodiesel, le diesel renouvelable et le SAF qui sont inscrites dans la loi *IRA* représentent, en l'absence de mesures commerciales ou d'interventions économiques, une menace existentielle pour la production future de ces carburants au Canada. L'importance des subventions directes, qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2025, accordées à des fabricants basés aux États-Unis aura une incidence sur les intrants de la chaîne d'approvisionnement (plantes, gras fondu, déchets) et sur le marché nord-américain des carburants propres.
- ii. L'adoption d'un CIPCR remboursable basé sur le rendement (l'intensité en carbone) pour la production de CFIC dans la loi *ITA* constitue le moyen le plus efficace d'établir des conditions concurrentielles pour les investissements et les opérations en capital dans le domaine des carburants propres au Canada.
- iii. Pour la conception du CIPCR, il faudrait examiner la conception inhérente de la loi *IRA* et sa structure tarifaire. Le système de CIP sur les combustibles renouvelables du Québec est, à quelques modifications près, un modèle utile.
- iv. Au départ, Biocarburants avancés Canada avait soumis cette proposition dans le rapport *Clean Fuels Investment in Canada - Roadmap to 2030*⁵, en 2019, et dans chacune de nos recommandations lors des budgets fédéraux subséquents; la proposition est désormais plus pertinente par rapport à la disponibilité des subventions prévues par la loi *IRA*. L'Association canadienne des carburants a approuvé récemment cette recommandation⁶.

Recommandation 2 Modifier la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (LTPGES) afin d'exempter complètement les CFIC inscrits au *Règlement sur les combustibles propres* (RCP)⁸ de la taxe sur les carburants.

- i. Le RCP a été peaufiné en juin 2022. Il établit désormais un solide système de réglementation national pour l'utilisation de CFIC au Canada. Grâce aux dispositions sur l'admissibilité, l'inscription, le suivi, la vérification et l'audit du RCP, on s'assure que le système d'approvisionnement en carburant du Canada dispose de mécanismes de contrôle du système de données favorisant l'exécution d'un bon rendement du point de vue de la durabilité et de l'émission de carbone selon les politiques de réglementation et d'imposition sur l'utilisation des carburants propres.
- ii. Les dispositions des articles 8(5) et 8(6) de la LTPGES suppriment la « taxe sur les carburants » (taxe sur le carbone) des biocarburants dont le mélange contient plus de 10 % d'essence et de 5 % de diesel. Il faudrait modifier ces dispositions afin qu'elles concordent avec le RCP et qu'elles rendent l'utilisation des carburants propres plus abordable. Voici certaines des révisions :

5 Biocarburants avancés Canada (novembre 2019) : [Clean Fuels Investment in Canada – Roadmap to 2030](#)

6 Association canadienne des carburants (23 septembre 2022) : [CFA Statement to the Standing Committee on Environment and Sustainable Development](#)

7 GC (22 septembre 2022) : [Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre](#)

8 GC (22 septembre 2022) : [Règlement sur les combustibles propres](#)

- a. Modifier la définition de ce que sont les combustibles propres; les CFIC qui sont « inscrits » et « conformes » au RCP devraient remplacer les définitions de « bioessence » et de « biodiesel » qui sont contenues dans la LTPGES.
- b. Toutes les utilisations que l'on fait de CFIC devraient être complètement exemptées (à 100 %) de la taxe sur les carburants.

Recommandation 3 Modifier la *Loi sur la taxe d'accise* (LTA)⁹ dans le but de réévaluer les taux de taxation pour tous les carburants de transport en fonction du service énergétique.

- i. Le système relatif à la LTA a évolué au fil du temps et a finalement imposé des taxes sur la consommation de carburant, en fonction du type et du volume de carburant. (Il y a une exception, soit la catégorie des carburants « colorés » qui réduit les taxes que doivent payer certains utilisateurs.)
- ii. L'utilisation de combustibles propres a soulevé des questions du point de vue de l'« équité fiscale » en raison de la plus faible densité énergétique des combustibles renouvelables qui sont une solution de rechange à l'essence (p. ex. éthanol) et au diesel (p. ex. biodiesel, diesel renouvelable). Une plus faible densité énergétique signifie qu'il faut un plus grand volume pour parcourir une distance donnée. Cela signifie que les consommateurs de carburants propres payent une « pénalité fiscale » puisque les taxes d'accise sont appliquées au volume; cette situation est aggravée par le fait que l'on applique les taxes de vente (TPS, TVP) aux taxes d'accise. (On se retrouve devant le même problème d'« équité fiscale » avec les taxes sur le carbone, car elles sont appliquées au volume également. Ce problème serait corrigé grâce à l'exemption prévue à la Recommandation 2 ci-dessus.)
- iii. L'approche « équitable » consisterait à appliquer les taxes d'accise en se basant sur le « service énergétique » (la densité) du combustible. Dans l'examen de l'équité fiscale, il faudrait aussi se pencher sur une façon de taxer adéquatement les véhicules VZE ou les combustibles pour ces mêmes véhicules puisqu'ils sont présentement exemptés de la taxe sur le carbone et de la taxe d'accise sur le carburant.

Recommandation 4 Modifier la réduction du taux d'imposition fédéral sur le revenu pour la « fabrication de technologies à zéro émission » (FTZE) de la LIR afin qu'elle s'applique à toute fabrication de CFIC enregistrée en vertu du RCP.

- i. Comme l'industrie l'a amplement abordé dans ses commentaires aux Finances lors de l'élaboration de la mesure sur la FTZE, les réductions du taux d'imposition sur le revenu pour la FTZE dans le cas de la fabrication de carburants propres sont inutilement restrictives en raison des vérifications de l'admissibilité des gains en capital et des revenus et de l'étroitesse de la définition donnée au terme « matières premières admissibles »¹¹. Par ailleurs, la réduction d'impôt devrait s'appliquer également aux transformateurs de matières premières dans le but de renforcer le perfectionnement des chaînes d'approvisionnement et d'éliminer la distorsion économique entre les transformateurs et les producteurs de combustibles.
- ii. Comme dans le cas des arguments présentés à la Recommandation 2 ci-dessus, le RCP crée désormais un système de réglementation solide pour l'utilisation des CFIC au Canada, y compris des exigences rigoureuses en ce qui a trait aux matières premières admissibles. Par conséquent, il faudrait modifier la FTZE afin qu'elle soit conforme au RCP en reconnaissant l'admissibilité de la fabrication de tout CFIC qui est « inscrit » et « conforme » au RCP.

⁹ GC (22 septembre 2022) : [Loi sur la taxe d'accise](#)

¹⁰ GC (22 septembre 2022) : [Loi de l'impôt sur le revenu](#) (article 125.2)

¹¹ Lettre commune aux Finances (11 juin 2021) : [Budget 2021 Clean Fuel Tax Measures – Impact on Clean Fuel Production Capacity Building](#)

Recommandation 5 Inclure un « *crédit d'impôt pour la production* » (CIP) pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone (CUSC) dans la LIR en convertissant le modèle proposé de « *crédit d'impôt à l'investissement* »¹² des technologies de CUSC en un CIP qui encourage l'utilisation de technologies de CUSC par les CFIC inscrits au RCP.

- i. Les dispositions de la loi *IRA* ont modifié grandement l'environnement concurrentiel dans le cas des investissements dans le domaine du CSC/CUSC en Amérique du Nord. Les modifications apportées à la conception, à la portée et aux taux de crédit du système 45Q13 (crédit d'impôt pour la CSC) en vertu de la loi *IRA* sont désormais largement supérieures à l'ébauche du CII de CUSC fédéral qui avait initialement été proposé dans le budget de 2021. Les nouvelles dispositions 45Q avantagent la production américaine de carburants propres; ces carburants peuvent être exportés au Canada et sont admissibles à des crédits prévus au RCP :
 - a. CFIC avec CSC (p. ex. éthanol, combustibles hydrocarbonés renouvelables, SAF);
 - b. production d'hydrogène à partir de vapeur par reformage du gaz naturel grâce à la CSC (soit de l'hydrogène bleu);
 - c. CFIC avec hydrogène bleu (p. ex. combustibles hydrocarbonés renouvelables, SAF);
 - d. produits pétroliers raffinés contenant de l'hydrogène bleu.
- ii. Les recommandations détaillées de Biocarburants avancés Canada concernant le crédit pour le CUSC se trouvent dans notre mémoire soumis récemment à Finances Canada¹⁴. Les recommandations cherchent à amplifier et à accélérer l'utilisation de techniques de CUSC avec la production de CFIC au Canada, comme chemin critique menant à la neutralité carbone. Conformément à ce qui a été noté précédemment, il est possible de tirer profit du cadre du RCP en obligeant l'inscription et la conformité au RCP comme condition d'admissibilité au CIP CUSC.

Conclusions L'adoption récente de la loi américaine *IRA* vient réinitialiser les signaux du marché pour ce qui est des investissements de capitaux dans les énergies propres; le Canada doit y faire face avec une série de mesures qui, mises ensemble, rétabliront les investissements concurrentiels et les conditions d'utilisation pour la fabrication d'hydrogène et de carburants propres faibles en carbone au Canada. Les recommandations susmentionnées reflètent les « principaux éléments » des mesures d'intervention prioritaires. Elles ne constituent toutefois qu'une partie de la série d'outils d'intervention dans le domaine climatique qui exercent une influence sur la transformation des systèmes de transports à l'échelle mondiale ainsi que sur la croissance économique et la résilience dans l'avenir. Par exemple, la conception finale du *Règlement sur l'énergie propre*¹⁵, des objectifs des ventes des véhicules zéro émission¹⁶ et du règlement sur le plafonnement du secteur pétrolier et gazier¹⁷ du gouvernement fédéral est également essentielle si l'on veut resserrer les trois piliers de l'économie axée sur l'énergie propre : l'électricité renouvelable, l'hydrogène faible en carbone et les combustibles liquides propres.

Pour obtenir de plus amples renseignements : www.advancedbiofuels.ca.

+1-604-947-0040

Coordonnées - mémoire : Doug Hooper, directeur, Politiques et réglementation

dhooper@advancedbiofuels.ca

+1-778-773-1122

12 GC (9 août 2022) : [Crédit d'impôt à l'investissement pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone](#)

13 Code américain 45Q : [Credit for carbon oxide sequestration](#)

14 Biocarburants avancés Canada (30 septembre 2022) : [Consultation sur les autres caractéristiques de conception du CII pour le CUSC](#)

15 GC (26 juillet 2022) : [Règlement sur l'électricité propre](#)

16 GC (20 juin 2022) : [Objectifs des ventes des véhicules zéro émission](#)

17 GC (3 août 2022) : [Document de travail sur le plafonnement du secteur pétrolier et gazier](#)



Advanced Biofuels Canada
Biocarburants avancés Canada

ⁱ IEA : [Implementation of bioenergy in Canada – 2021 update](#)

ⁱⁱ Gouvernement américain (16 août 2022) : [Inflation Reduction Act](#)