Canadian Fuels
ASSOCIATION
canadienne des carburants
1000-275 Slater St.
Ottawa, Ontario
Canada K1P 5H9
t. 613.232.3709
canadianfuels.ca

1er août 2025

Comité permanent des finances
131, rue Queen, 6e étage
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6
Canada
FINA@parl.gc.ca

Soumission écrite pour les consultations prébudgétaires en vue du prochain budget fédéral : Nos recommandations pour soutenir un secteur des carburants de transport compétitif et résilient.

Recommandation 1 : Mettre en œuvre un crédit d'impôt à la production (CIP) pour les biocarburants, ainsi qu'une incitation politique pour l'infrastructure des biocarburants, afin d'améliorer la compétitivité des producteurs nationaux, d'attirer de nouveaux investissements et de combler l'écart avec les incitatifs américains, comme le CIP 45Z.

Recommandation 2 : Réduire les formalités administratives touchant l'industrie des carburants de transport :

- abroger les dispositions sur l'écoblanchiment de la *Loi sur la concurrence* ajoutées au projet de loi C-59 (exécution de l'Énoncé économique de l'automne 2023) adopté en juin 2024;
- rationaliser les règlements sur la qualité du carburant;
- éliminer les obstacles non réglementaires pour intensifier le cotraitement.

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de contribuer aux délibérations du comité en prévision du budget de 2025.

L'Association canadienne des carburants (ACC) représente[1] les producteurs, les distributeurs et les spécialistes du marketing liés aux carburants de transport, y compris l'essence, l'éthanol, le biodiesel, le carburéacteur, ainsi que les carburants de spécialité et les lubrifiants. Notre secteur représente 115 000 travailleurs, 16 raffineries, 10 installations de production de biocarburants, 75 dépôts de distribution de carburants et environ 12 000 stations-service et établissements commerciaux. Nos membres fournissent 95 % du carburant de transport des Canadiens, soit 110 milliards de litres par an, et plus de 70 % de la capacité de production de biocarburants au Canada.

La compétitivité de l'industrie, l'économie, la sécurité énergétique et la gestion environnementale sont profondément interconnectées. Un secteur des carburants de transport fort et compétitif soutient presque tous les aspects de l'économie – de l'agriculture et de la fabrication au tourisme et au commerce de détail – et un approvisionnement en carburant domestique fiable et résilient garantit que les Canadiens et les entreprises ont un accès stable à l'énergie dont ils ont besoin dans toutes les régions, aujourd'hui et à l'avenir.

Bien que des investissements continus et l'innovation dans des solutions de carburant à faible intensité de carbone soient essentiels pour atteindre les objectifs climatiques du Canada, ils créent également des emplois bien rémunérés, réduisent notre dépendance aux carburants importés et assurent la compétitivité à long terme de l'infrastructure énergétique existante. Ces investissements renforcent la position du Canada en tant que leader en énergie propre sur un marché mondial conscient du carbone.

Recommandation 1 : Mettre en œuvre un crédit d'impôt à la production (CIP) pour les biocarburants, ainsi qu'une incitation politique pour l'infrastructure des biocarburants, afin d'améliorer la compétitivité des producteurs nationaux, d'attirer de nouveaux investissements et de combler l'écart avec les incitatifs américains, comme le CIP 45Z.

Des carburants à faible intensité de carbone, comme l'éthanol, le diesel renouvelable et le carburant d'aviation durable aideront le Canada à faire croître son économie tout en réduisant les émissions. Des investissements stratégiques dans des solutions et des infrastructures à faible intensité de carbone stimulent la croissance dans l'agriculture, l'élevage, la foresterie, la fabrication et le transport. Environ deux tiers des emplois soutenus par le secteur se trouvent dans le secteur agricole, renforçant ainsi les communautés rurales.

[1] Membres de l'Association canadienne des carburants : Braya Renewable Fuels, Cenovus, Federated Co-operatives Limited, Greenergy, Greenfield Global, Compagnie Pétrolière Impériale Ltée, Irving Oil, North West Redwater Partnership, Corporation Parkland, Petro-Canada Lubricants Inc., Produits Shell Canada, Produits Suncor Énergie, s.e.n.c., Tidewater Midstream and Infrastructure Ltd. et Énergie Valero Inc.

Le budget 2024 a reconnu l'importance des biocarburants et a annoncé trois mesures destinées à soutenir les projets de biocarburants :

- 776 millions de dollars par l'entremise d'un Fonds pour les combustibles propres (FCC) restructuré pour des projets de biocarburants de 2024-2025 à 2029-2030.
- Un Fonds de réduction des émissions (FRE) d'un montant maximal de 500 millions de dollars par année provenant des recettes tirées des paiements de conformité prévus dans le *Règlement sur les combustibles propres (RCP)*.
- Au moins 500 millions de dollars (pour des prêts concessionnels) par l'intermédiaire de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Bien que nous ayons apprécié le fait que le Budget de 2024 reconnaissait l'importance des biocarburants fabriqués au Canada, plus d'un an plus tard, aucune de ces mesures n'a abouti à un projet à grande échelle.

- Les changements apportés au Fonds pour les combustibles propres étaient minimes et n'ont pas répondu au besoin urgent d'un incitatif de soutien à la production universel et non remboursable. La soumission de demandes au titre du Fonds pour les combustibles propres a également été suspendue plus tôt ce mois-ci, sans aucune indication de la date de reprise.
- Le Fonds de réduction des émissions ne sera financé qu'au fil du temps et le cadre réglementaire actuel pour le RCP (la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*) rend cela irréalisable.
- BIC : la Banque de l'infrastructure du Canada offre un programme basé sur des prêts remboursables, tandis que les incitatifs américains sont des mesures fiscales et sont non remboursables. La concurrence pour les projets énergétiques n'est pas limitée au Canada et les investissements se dirigeront vers les administrations qui présentent les analyses de rentabilisation les plus solides. Sans un capital concurrentiel et un soutien opérationnel, le Canada risque de perdre des projets d'énergie propre et des emplois au profit d'autres pays.

Les biocarburants sont essentiels à la sécurité énergétique du Canada. L'éthanol est nécessaire pour garantir la disponibilité d'essence conforme d'un océan à l'autre. Plus généralement, tous les biocarburants joueront un rôle essentiel dans la décarbonisation du secteur des transports conformément à l'intention du *Règlement sur les combustibles propres* et d'autres règlements provinciaux.

Les coûts d'exploitation liés aux projets de biocarburants sont nettement plus élevés que ceux liés aux carburants conventionnels, principalement en raison des matières premières. Sur une période de 10 ans, les coûts d'exploitation représentent environ 90 % des coûts totaux du projet, contre seulement 10 % pour le capital initial. C'est pourquoi l'*Inflation Reduction Act* des États-Unis privilégie les mesures incitatives à la production, récemment prorogées jusqu'en 2029 en vertu du projet de loi « *One Big Beautiful Bill* ».

Le budget de 2025 doit s'aligner sur celui des États-Unis et fournir un soutien significatif pour développer les biocarburants fabriqués au Canada. Sans cela, les investissements – et les matières

premières canadiennes – seront en déclin. **Pour restaurer la compétitivité, nous recommandons un CIP universel, prévisible et facile à administrer, avec des taux liés à l'intensité carbonique. Nous recommandons aussi une incitation pour les améliorations de l'infrastructure des biocarburants.**

La modélisation prédictive réalisée plus tôt cette année a estimé que le coût d'un CIP serait compensé par des avantages économiques à un ratio d'environ 54 pour 1 au cours des cinq prochaines années. Il est important de noter qu'**un CIP ne coûtera au gouvernement que si des capitaux privés sont investis dans des projets de biocarburants canadiens**, générant de nouveaux emplois, une croissance économique et une sécurité énergétique. Cela renforcerait également les communautés rurales, en fournissant des marchés pour les matières premières agricoles qui peuvent encore être utilisées même si les récoltes sont mauvaises ou ne sont pas propres à la consommation humaine.

Recommandation 2 : Réduire les formalités administratives touchant l'industrie des carburants de transport :
•abroger les dispositions sur l'écoblanchiment de la Loi sur la concurrence ajoutées au projet de loi C-59 (mise en œuvre de l'Énoncé économique de l'automne 2023) adopté en juin 2024;
•rationaliser les règlements sur la qualité du carburant;
•éliminer les obstacles non réglementaires pour intensifier le cotraitement.

Reconnaissant en outre les perspectives financières actuelles, nous souhaitions proposer quelques occasions de réduction des formalités administratives qui aideraient à alléger le fardeau administratif tant pour le gouvernement que pour notre industrie, sans frais pour le gouvernement, et dans certains cas, encourageraient l'investissement dans des projets de croissance.

Tout d'abord, nous recommandons fortement au gouvernement d'abroger les nouvelles dispositions sur l'écoblanchiment introduites dans la *Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne* de l'année dernière. Les nouvelles dispositions allaient bien au-delà de l'intention déclarée du Bureau de la concurrence et ont été introduites en comité à la dernière minute sans consultation ni analyse de l'industrie par le Bureau de la concurrence. Les dispositions imposent la responsabilité à l'industrie de corroborer des déclarations selon des « méthodes généralement acceptées à l'échelle internationale », qui, dans de nombreux cas, n'existent pas. De plus, cinq demandeurs privés peuvent intenter des actions privées par l'intermédiaire du Tribunal de la concurrence, qui n'est pas tenu de suivre les conseils du Bureau de la concurrence concernant la conformité aux nouvelles dispositions.

Le résultat est que les entreprises canadiennes abandonnent progressivement les ambitions climatiques et l'information transparente sur l'environnement, ce qui est l'opposé de ce que le gouvernement avait prévu. L'abandon par la Banque Royale du Canada de ses objectifs en matière de financement durable[2], un mouvement qu'elle a attribué aux nouvelles dispositions sur l'écoblanchiment est un exemple

[2] Rapport sur la durabilité de la RBC 2024, p. 4, 42, 48 (en anglais seulement).

marquant de ce phénomène. Dans notre secteur, les entreprises hésitent à partager leurs réalisations environnementales en raison du risque de poursuites judiciaires frivoles.

Deuxièmement, nous exhortons le gouvernement à regrouper les quatre règlements sur la qualité des carburants (essence, benzène dans l'essence, soufre dans le diesel et renseignements sur les combustibles) en un seul règlement simplifié afin de réduire le fardeau tant pour l'industrie que pour les organismes de réglementation. L'ACC recommande également qu'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) harmonise les échéanciers des rapports de conformité et d'audit et crée une plateforme en ligne centralisée pour la soumission et le stockage des rapports de conformité et d'autres modèles de rapports. Le fardeau réglementaire pourrait être davantage réduit en assouplissant les exigences sur l'échantillonnage du combustible, par exemple, en éliminant les exigences de conservation des échantillons et en élargissant la liste des méthodes de prélèvement et d'essai acceptées pour inclure celles déjà approuvées par l'Office des normes générales du Canada et ASTM International.

Enfin, les méthodes de quantification actuelles en vertu du RCP sont trop complexes, nécessitent beaucoup de ressources et créent de l'incertitude, de sorte que des investissements peuvent être retardés ou suspendus. Cela est particulièrement vrai pour les projets de cotraitement. L'ACC a soumis à ECCC un ensemble détaillé de recommandations pratiques, pragmatiques et **non réglementaires** en vue de réduire les obstacles aux investissements. En voici certaines **:**

- réduire la **fréquence d'échantillonnage** (d'hebdomadaire à mensuelle; échantillons de C14 sur une base trimestrielle);
- normaliser les **seuils de signification** en utilisant des rapports en nombres entiers (% de carbone contemporain);
- élaborer des dispositions visant **des matières premières à faible volume** (p. ex., < 5 %) afin d'encourager l'innovation;
- permettre que le **point de référence reste valable** pour une augmentation de 50 % ou plus du ratio de matières premières sur une période de 3 à 4 ans;
- éliminez le besoin de suivre les **modes de fonctionnement**, car ils ont très peu d'impact sur l'intensité carbonique;
- faire en sorte que la **comptabilité du bilan matières** calcule les volumes de carburant cotraités utilisés au Canada ou vendus en vue d'être utilisés comme carburant au Canada pour la génération de crédits annuels.

Le cotraitement implique le mélange de matières premières renouvelables avec du pétrole dans les raffineries existantes pour réduire l'intensité carbonique des produits pétroliers raffinés. Ce processus est une solution à court terme et évolutive qui soutient les objectifs climatiques du Canada tout en offrant de solides avantages en matière de sécurité économique et énergétique. Le cotraitement représente l'un des moyens les plus pratiques et les plus percutants d'accélérer ce changement, si nous pouvons surmonter les principaux obstacles réglementaires qui ralentissent actuellement sa croissance.

Encore une fois, je tiens à réitérer notre appréciation pour le travail de votre comité sur la consultation concernant le Budget de 2025. Je voudrais également demander formellement une occasion de me

présenter lors des audiences prébudgétaires de votre comité pour discuter de nos recommandations plus en détail.

Sincères salutations,

Bob Larocque
Président et chef de la direction, Association canadienne des carburants
President@canadianfuels.ca