Vol. 145, No. 15

Vol. 145, n° 15

Canada Gazette

Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, JULY 20, 2011

OTTAWA, LE MERCREDI 20 JUILLET 2011

Statutory Instruments 2011

Textes réglementaires 2011

SOR/2011-142 to 145 and SI/2011-59 and 60

DORS/2011-142 à 145 et TR/2011-59 et 60

Pages 1414 to 1495

Pages 1414 à 1495

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 5, 2011, and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all "regulations" as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempted from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act.*

The *Canada Gazette* Part II is available in most libraries for consultation.

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is $67.50, and single issues, $3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US$67.50 and single issues, US$3.50. Orders should be addressed to Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at http://gazette.gc.ca. It is accessible in Portable Document Format (PDF) and in HyperText Mark-up Language (HTML) as the alternate format. The PDF format of Part I, Part II and Part III is official since April 1, 2003, and is published simultaneously with the printed copy.

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada, by telephone at 613-996-6886 or by email at droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

AVIS AU LECTEUR

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 5 janvier 2011, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu'il est prescrit d'y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l'article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l'article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

On peut consulter la Partie II de la *Gazette du Canada* dans la plupart des bibliothèques.

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la Partie II de la *Gazette du Canada* est de 67,50 $ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 $. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 67,50 $US et le prix d'un exemplaire, de 3,50 $US. Veuillez adresser les commandes aux Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au http://gazette.gc.ca. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III est officiel depuis le 1er avril 2003 et est publié en même temps que la copie imprimée.

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la Pièce 418, Édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, par téléphone au 613-996-6886 ou par courriel à l'adresse droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, 2011
Published by the Queen's Printer for Canada, 2011

ISSN 1494-6122

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2011
Publié par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada, 2011

Registration
SOR/2011-142 June 28, 2011

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

Regulations Designating a Body for the Purposes of Paragraph 91(2)(*c*) of the Immigration and Refugee Protection Act

The Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsections 91(5)[a] and (7)[a] of the *Immigration and Refugee Protection Act*[b], hereby makes the annexed *Regulations Designating a Body for the Purposes of Paragraph 91(2)(c) of the Immigration and Refugee Protection Act*.

Ottawa, June 27, 2011

JASON KENNEY
Minister of Citizenship and Immigration

REGULATIONS DESIGNATING A BODY FOR THE PURPOSES OF PARAGRAPH 91(2)(*C*) OF THE IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations.

"Act" means the *Immigration and Refugee Protection Act*. (*Loi*)

"ICCRC" means the Immigration Consultants of Canada Regulatory Council, incorporated under Part II of the *Canada Corporations Act* on February 18, 2011. (*CRCIC*)

DESIGNATION

2. For the purposes of paragraph 91(2)(*c*) of the Act, the ICCRC is designated as a body whose members in good standing may represent or advise a person for consideration — or offer to do so — in connection with a proceeding or application under the Act.

TRANSITIONAL MEASURES

3. (1) Any person who, on the date on which these Regulations come into force, is a member in good standing of the Canadian Society of Immigration Consultants, incorporated under Part II of the *Canada Corporations Act* on October 8, 2003, is a member of the ICCRC, for the purposes of the Act, for a period lasting until the earlier of

(*a*) 120 days following the date on which these Regulations come into force; and

(*b*) the date on which that person discontinues their status as a member of the ICCRC.

(2) For the period during which they are a member of the ICCRC in accordance with subsection (1), the persons referred to in that subsection are not required to pay membership fees to that body.

[a] S.C. 2011, c. 8, s. 1
[b] S.C. 2001, c. 27

Enregistrement
DORS/2011-142 Le 28 juin 2011

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

Règlement désignant un organisme pour l'application de l'alinéa 91(2)*c*) de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés

En vertu des paragraphes 91(5)[a] et (7)[a] de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*[b], le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration prend le *Règlement désignant un organisme pour l'application de l'alinéa 91(2)c) de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, ci-après.

Ottawa, le 27 juin 2011

Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration
JASON KENNEY

RÈGLEMENT DÉSIGNANT UN ORGANISME POUR L'APPLICATION DE L'ALINÉA 91(2)*C*) DE LA LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« CRCIC » Le Conseil de réglementation des consultants en immigration du Canada constitué le 18 février 2011 en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes*. (*ICCRC*)

« Loi » La *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*Act*)

DÉSIGNATION

2. Pour l'application de l'alinéa 91(2)*c*) de la Loi, le CRCIC est désigné comme organisme dont les membres en règle peuvent représenter ou conseiller une personne, moyennant rétribution, relativement à une demande ou à une instance prévue par la Loi, ou offrir de le faire.

MESURES TRANSITOIRES

3. (1) Toute personne qui, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, est membre en règle de la Société canadienne de consultants en immigration constituée le 8 octobre 2003 en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* a, pour l'application de la Loi, le statut de membre du CRCIC :

a) pour une période de cent vingt jours à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement;

b) si elle renonce à ce statut avant l'expiration de cette période, jusqu'à la date de son renoncement.

(2) Pour la période pendant laquelle la personne est membre du CRCIC au titre du paragraphe (1), elle n'est pas tenue d'acquitter de cotisation auprès du CRCIC.

[a] L.C. 2011, ch. 8, art. 1
[b] L.C. 2001, ch. 27

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force on the day on which section 1 of *An Act to amend the Immigration and Refugee Protection Act*, chapter 8 of the Statutes of Canada, 2011, comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 1 de la *Loi modifiant la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, chapitre 8 des Lois du Canada (2011), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations*.)

Executive summary

Issue: In 2003, the Canadian Society of Immigration Consultants (CSIC) was established as an independent, federally incorporated not-for-profit body operating at arm's length from the federal government and responsible for regulating paid immigration consultants. Despite the establishment of CSIC, there have been, through the years, several complaints from the public and from within the profession about unacceptable practices of immigration consultants. In 2008, the House of Commons Standing Committee on Citizenship and Immigration (Standing Committee) heard a wide range of complaints from the public, ranging from the opinion that the decision making of CSIC lacked transparency and was not conducted democratically, to the view that membership fees were too high and the Board of Directors was not accountable to its membership. CIC recognizes the importance of the analysis undertaken by the Standing Committee. The complaints recognized by the Standing Committee appear to indicate that the current governance and accountability framework within which CSIC operates does not ensure that immigration consultants are being adequately regulated in the public interest with respect to the provision of professional and ethical consultation, representation and advice.

Description: The Regulations designate the Immigration Consultants of Canada Regulatory Council (ICCRC) as the regulator of immigration consultants, whose members in good standing may represent or advise a person for consideration — or offer to do so — in connection with a proceeding or application under the *Immigration and Refugee Protection Act*. A transitional provision deeming existing members in good standing of CSIC as members of the new regulator for 120 days without being subject to membership fees has been enacted. This provision is expected to support continuity of service, and protect applicants to immigration processes as well as the livelihoods of the former CSIC members.

Cost-benefit statement: Improved regulation of immigration consultants is expected to result in better protection for applicants to immigration processes and for the integrity of the immigration program. Accordingly, it is anticipated that public

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Règlement*.)

Résumé

Question : La Société canadienne des consultants en immigration (SCCI) a été créée sous le régime d'une loi fédérale, en 2003, à titre d'organisme sans but lucratif. Cet organisme autonome, sans lien de dépendance à l'égard de l'administration fédérale, est chargé de réglementer l'activité des consultants en immigration qui reçoivent une rémunération. Malgré la création de la SCCI, le public ainsi que des représentants de la profession ont formulé plusieurs plaintes au fil des ans au sujet de pratiques inacceptables de certains consultants en immigration. En 2008, le Comité permanent de la citoyenneté et de l'immigration de la Chambre des communes (le Comité permanent) a entendu les diverses plaintes de la population. Certains étaient d'avis que le processus décisionnel de la SCCI manquait de transparence et n'était pas mené de façon démocratique. D'autres ont exprimé l'opinion que les droits d'adhésion étaient trop élevés tandis que d'autres encore ont jugé le conseil d'administration non responsable envers ses membres. Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) reconnaît l'importance de l'analyse effectuée par le Comité permanent. Les plaintes dont le Comité permanent fait état semblent indiquer que le cadre de gouvernance et de responsabilisation qui régit actuellement la SCCI n'assujettit pas les activités des consultants à une réglementation qui puisse convenablement protéger l'intérêt général en assurant la prestation de services professionnels — consultation, représentation et conseils — conformes aux règles de l'éthique.

Description : Le Règlement désigne le Conseil de réglementation des consultants en immigration du Canada (CRCIC) comme étant l'organisme de réglementation des consultants en immigration, dont les membres en règle peuvent représenter ou conseiller une personne, moyennant rétribution — ou une offre de le faire — relativement à une demande ou une instance prévue par la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*. Une disposition transitoire a été promulguée, aux termes de laquelle les membres actuels en règle de la SCCI sont considérés comme des membres du nouvel organisme de réglementation pendant 120 jours, sans être assujettis à des droits d'adhésion. On s'attend à ce que cette disposition garantisse la continuité du service tout en protégeant les demandeurs engagés dans un processus d'immigration, de même que le moyen de subsistance des anciens membres de la SCCI.

Énoncé des coûts et avantages : On s'attend à ce qu'une réglementation plus rigoureuse des activités des consultants en immigration protège mieux les demandeurs engagés dans un processus d'immigration ainsi que l'intégrité du programme

confidence in the immigration system will increase through the recognition of an entity with solid governance and accountability arrangements. Better governance should also improve the integrity of the immigration consultant industry as well as the Government's immigration program. Furthermore, ICCRC's commitment to reducing membership fees will bring such fees more in line with those of their legal association counterparts and, therefore, make membership more affordable and attractive to would-be consultants or those not currently operating under regulatory oversight, such as ghost consultants.

The regulatory change will likely lead to the winding down of CSIC and the Canadian Migration Institute (CMI). As a result, the Government of Canada is expected to absorb the $500,000 contribution provided to CSIC at its inception and has provided the new entity with a repayable loan of up to $1,000,000 to support their start-up requirements.

The total estimated cost to replace CSIC will be approximately $3.6 million. These costs can be largely attributed to start-up and transitional costs. The total corresponding estimated benefits of the regulation is $11.2 million, largely due to a commitment by the ICCRC to reduce membership fees. The result is an anticipated net benefit of $7.6 million. A full cost-benefit analysis report is available upon request.

Business and consumer impacts: CSIC membership is expected to drop, together with participation in the for-profit programs operated by the organization and its subsidiaries. There could be minor disruptions in the quality of service to consumers during the transition to a new organization, but in the long term, the quality of representation and advice is expected to increase substantially based on the submission of the ICCRC through the public selection process initiated by CIC to identify a governing body for recognition as the regulator of immigration consultants.

Domestic and international coordination and cooperation: Most provinces and territories require third parties with whom they interact on immigration matters to be members of the provincial bar, the Chambre des notaires du Québec or members of CSIC. Intergovernmental discussions were undertaken, and a formal letter was sent to all provinces and territories requesting recommendations regarding the public selection process to identify a governing body for recognition as the regulator of immigration consultants. Provinces and territories have indicated their support for the approach and for strong management and regulation of the immigrant consultant industry.

d'immigration. Dans le même ordre d'idée, on prévoit que la reconnaissance d'un organisme assorti d'un rigoureux mécanisme de gouvernance et de responsabilisation sera de nature à accroître la confiance du public dans le système d'immigration. Une meilleure gouvernance devrait également renforcer l'intégrité des activités des consultants ainsi que du programme canadien d'immigration. En outre, l'engagement pris par le CRCIC de réduire les droits d'adhésion permettra d'aligner davantage ces derniers aux frais payés à d'autres associations juridiques homologues, et rendra ainsi l'adhésion plus abordable et plus attrayante pour les consultants éventuels ou pour les personnes dont les activités ne sont pas réglementées à l'heure actuelle, comme les consultants fantômes.

À la suite de la modification règlementaire, la SCCI et l'Institut canadien de la migration (ICM) mettront probablement fin à leurs activités. Par conséquent, on s'attend à ce que le gouvernement du Canada éponge la contribution de 500 000 $ qu'il avait versée à la SCCI lors de sa création. En outre, le gouvernement a fourni au nouvel organisme un prêt remboursable d'un montant jusqu'à concurrence de 1 000 000 $ pour l'aider à lancer ses activités.

Il en coûtera environ 3,6 M$ en tout pour remplacer la SCCI, selon les estimations. Il s'agit essentiellement de coûts de lancement et de transition. Les avantages estimatifs correspondants qu'entraînera la disposition règlementaire représenteraient un total de 11,2 M$, conséquence surtout de l'engagement du CRCIC de réduire les droits d'adhésion. D'où un avantage net de 7,6 M$. Un rapport faisant état des résultats d'une analyse complète des coûts et avantages est disponible sur demande.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : La SCCI devrait voir le nombre de ses membres diminuer de même que la participation aux programmes à but lucratif administrés par cette organisation et ses filiales. Il se peut que la qualité du service offert aux consommateurs pendant la période de transition vers la nouvelle organisation se détériore légèrement, mais la qualité des conseils et des services de représentation offerts devrait s'améliorer sensiblement à long terme, d'après la soumission présentée par le CRCIC dans le cadre du processus de sélection public lancé par CIC pour trouver un organisme à reconnaître aux fins de la réglementation des activités des consultants en immigration.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : La plupart des provinces et territoires exigent des tiers, avec lesquels ils traitent au sujet des questions d'immigration, qu'ils soient membres du barreau d'une province, de la Chambre des notaires du Québec ou de la SCCI. Des pourparlers intergouvernementaux ont été menés, et une lettre officielle a été adressée à l'ensemble des provinces et territoires pour solliciter leurs recommandations au sujet du processus de sélection à retenir pour trouver un organisme à reconnaître aux fins de la réglementation des activités des consultants en immigration. Les provinces et territoires se sont dits favorables à l'approche et ont convenu de la nécessité de gérer et de réglementer rigoureusement les activités des consultants en immigration.

Issue

In 2004, the Regulations were amended to ensure that only persons who were authorized representatives could, for a fee,

Question

En 2004, le Règlement a été modifié pour que seuls les représentants autorisés puissent représenter une personne dans toute

represent, advise or consult with a person who was the subject of a proceeding or application under the *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA). The term "authorized representative" was defined in the amendments as a member in good standing of a bar of a province, the Chambre des notaires du Québec or the Canadian Society of Immigration Consultants (CSIC).

The Regulations were amended in response to persistent and credible reports that some unscrupulous immigration consultants, both in Canada and abroad, were facilitating people smuggling and fabricating documents permitting foreign nationals to enter Canada illegally. Certain consultants who held themselves out as experts had no training or experience in handling complex files. Others made false promises, and charged exorbitant fees for their services. In a number of reported cases, consultants charged fees for an unfulfilled promise to file immigration applications, while providing bogus file reference numbers and advising clients that the Canadian government has refused the application. The primary intent of this change was, therefore, to enhance public confidence and to preserve the integrity of Canada's immigration system.

In 2003, CSIC was incorporated as an independent, federally incorporated not-for-profit body operating at arm's length from the federal government and in 2004 they were recognized in the Regulations as the organization responsible for regulating paid immigration consultants (who are not lawyers or members of the Chambre des notaires du Québec). According to the December 1, 2003, Immigration Consultants Program Contribution Agreement (CA) between the Department of Citizenship and Immigration Canada (CIC) and the then newly established CSIC, the primary objective of CSIC was "to enhance public confidence, preserve the integrity in the immigration program and protect vulnerable clients by providing them a recourse mechanism where they have been given inappropriate advice." At that time, the Government committed to stakeholders that should CSIC fail to fulfill its central role of consumer protection and maintaining professional standards, the Government would take action to remove its recognition of CSIC members.[1]

Over six years later, concerns about the regulation of immigration consultants by CSIC persist. In 2008, the House of Commons Standing Committee on Citizenship and Immigration (Standing Committee) undertook a study of the immigration consulting industry. The Standing Committee travelled throughout Canada over a three-week period to hear from witnesses. These witnesses included, among others, members of CSIC, the Canadian Bar Association, the Canadian Association of Professional Immigration Consultants, the Royal Canadian Mounted Police and the Canada Border Services Agency (CBSA). In June of 2008, the Committee issued a report, summarizing its findings, entitled *Regulating Immigration Consultants*.

The analysis undertaken by the Standing Committee raised concerns regarding the current practice of the regulation of immigration consultants and its potential impact on public confidence in the immigration program. The Committee stated that it had heard from "a number of immigration consultants across the country, many of whom expressed great dissatisfaction with the

[1] *Canada Gazette*, Part II, April 14, 2004: gazette.gc.ca/archives/p2/2004/2004-04-14-x/html/sor-dors59-eng.html.

affaire visée par la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR), ou faire office de conseil, contre rémunération. D'après la définition donnée dans les modifications, le « représentant autorisé » s'entend du membre en règle du barreau d'une province, de la Chambre des notaires du Québec ou de la Société canadienne des consultants en immigration (SCCI).

Le Règlement a été modifié pour donner suite à des indications répétées et crédibles que certains consultants en immigration sans scrupules, tant au Canada qu'à l'étranger, facilitaient le passage de clandestins et contrefaisaient des documents qui permettaient à des étrangers d'entrer illégalement au Canada. Certains consultants, qui se présentaient comme des experts, ne possédaient ni la formation ni l'expérience nécessaires pour traiter des dossiers complexes. D'autres faisaient de fausses promesses et demandaient des frais exorbitants pour leurs services. Dans certains cas, des consultants auraient exigé des frais contre la promesse non remplie de présenter des demandes d'immigration. Ils auraient ensuite donné un faux numéro de référence à leurs clients avant de les informer que le gouvernement du Canada avait rejeté leur demande. Cette modification visait donc principalement à améliorer la confiance du public et à préserver l'intégrité du système d'immigration du Canada.

La SCCI a été créée en 2003, sous le régime d'une loi fédérale, à titre d'organisme autonome, sans but lucratif et sans lien de dépendance à l'égard de l'administration fédérale. En 2004, elle a été reconnue dans le Règlement comme l'organisation chargée de réglementer les activités des consultants en immigration rémunérés (autres que les avocats et les membres de la Chambre des notaires du Québec). Selon l'Accord de contribution du programme des consultants en immigration, conclu le 1er décembre 2003, entre CIC et la SCCI alors nouvellement établie, cette dernière avait principalement pour objectif d'accroître la confiance du public, de préserver l'intégrité du programme d'immigration et de protéger les clients vulnérables en offrant une voie de recours à ceux qui obtenaient des conseils non judicieux. Le gouvernement s'était alors engagé envers les intervenants à cesser de reconnaître les membres de la SCCI advenant que celle-ci ne s'acquitte pas de ses responsabilités essentielles en ce qui concerne la protection des consommateurs et le respect de normes professionnelles[1].

Plus de six années se sont écoulées depuis, et la réglementation des activités des consultants en immigration par la SCCI continue de susciter des préoccupations. En 2008, le Comité permanent de la citoyenneté et de l'immigration de la Chambre des communes (le Comité permanent) a effectué une étude de l'industrie des consultants en immigration. Le Comité permanent a recueilli des témoignages dans toutes les régions du Canada pendant trois semaines. Il a entre autres entendu des membres de la SCCI, de l'Association du Barreau canadien, de l'Association canadienne des conseillers professionnels en immigration, de la Gendarmerie royale du Canada ainsi que de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). En juin 2008, le Comité a résumé ses constatations dans le rapport intitulé *Réglementation des consultants en immigration.*

L'analyse effectuée par le Comité permanent a soulevé des préoccupations au sujet de l'actuel mode de réglementation des consultants en immigration et de ses répercussions éventuelles sur la confiance de la population envers le programme d'immigration. Comme il l'indique dans son rapport, le Comité a « recueilli le témoignage d'un certain nombre de consultants en immigration

[1] Partie II de la *Gazette du Canada*, le 14 avril 2004 : gazette.gc.ca/archives/p2/2004/2004-04-14-x/html/sor-dors59-fra.html.

way CSIC is currently governed." Consequently, it is expected that the designation of the ICCRC will provide efficient and effective regulation of immigration consultants, which in turn will support Canada's long-term immigration objectives as well as bolster public confidence in the immigration system.

Objectives

The intent of the Regulations is to better protect applicants to immigration processes and enhance public confidence in the immigration system by designating a regulator of immigration consultants that has demonstrated the ability to establish the necessary competence, integrity, accountability, viability and good governance to effectively regulate immigration consultants.

Description

By virtue of new authorities provided through the coming into force of Bill C-35, *An Act to Amend the Immigration and Refugee Protection Act*, the Minister has made regulations designating the Immigration Consultants of Canada Regulatory Council (ICCRC) as an entity whose members in good standing are authorized to represent or advise a person for consideration — or offer to do so — in connection with a proceeding or application under IRPA.

A transitional provision is also enacted which deems persons who are members in good standing of CSIC, at the time of the coming into force of ICCRC's designation, to be recognized as members of the ICCRC for a period of 120 days, without being subject to membership fees. Such a provision supports continuity of service and protects applicants to immigration processes as well as the livelihoods of the former CSIC members.

Regulatory and non-regulatory options considered

Many options were considered to address the lack of public confidence in CSIC, including the introduction of new stand-alone legislation to re-establish the body using a law society model.

It was acknowledged that, considering CSIC's arm's-length status, CIC had limited ability to affect the organization's practices. The concerns with CSIC related to its core governance mechanisms and the legitimacy of such mechanisms as perceived by its membership, by Parliament and by the public.

A legislative approach to reconstitute CSIC as a statutory body, as suggested by the House of Commons Standing Committee, was rejected due to concerns about a lengthy and resource intensive implementation process. While CIC has not initiated such changes as recommended by the Standing Committee, it has moved forward with the legislative changes to IRPA found in Bill C-35, which received Royal Assent during the third session of the 40th Parliament. These legislative changes will strengthen government oversight of the regulator and is intended to improve discipline of its members through the information sharing provision.

d'un bout à l'autre du pays, et beaucoup se sont dits fort insatisfaits de la façon dont la SCCI est actuellement régie ». Par conséquent, on s'attend à ce que la désignation du CRCIC garantisse la réglementation efficiente et efficace des activités des consultants en immigration. Une telle mesure concourra à l'atteinte des objectifs à long terme du Canada en matière d'immigration et contribuera à accroître la confiance du public envers le système d'immigration.

Objectifs

Le Règlement vise à mieux protéger les demandeurs engagés dans un processus d'immigration et à accroître la confiance du public envers le système d'immigration en désignant un organisme de réglementation des activités des consultants ayant démontré qu'il possédait les capacités d'établir la compétence, l'intégrité, la responsabilisation, la viabilité et la saine gestion nécessaires pour réglementer efficacement les activités des consultants en immigration.

Description

En vertu des nouveaux pouvoirs offerts, grâce à l'entrée en vigueur du projet de loi C-35, la *Loi modifiant la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, le ministre a créé des dispositions réglementaires qui désignent le Conseil de réglementation des consultants en immigration du Canada (CRCIC) comme entité dont les membres en règle sont autorisés à représenter ou à conseiller une personne, moyennant rétribution — ou une offre de le faire — relativement à une demande ou une instance prévue par la LIPR.

Selon une disposition transitoire également promulguée, les personnes qui sont des membres en règle de la SCCI à l'entrée en vigueur de la désignation du CRCIC sont reconnues comme membres du CRCIC pendant une période de 120 jours, sans être assujetties à des droits d'adhésion. Cette disposition garantit la continuité du service tout en protégeant les demandeurs engagés dans un processus d'immigration, de même que le moyen de subsistance des anciens membres de la SCCI.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

De nombreuses options ont été envisagées devant l'absence de confiance de la population envers la SCCI, notamment l'adoption d'une nouvelle mesure législative pour rétablir l'organisme sous la forme d'un ordre professionnel de juristes.

Étant donné le caractère indépendant de l'organisme, il était entendu que CIC disposait d'une capacité limitée de modifier les pratiques de l'organisation. Les préoccupations concernant la SCCI visaient ses mécanismes de gouvernance de base ainsi que la légitimité de ces mécanismes aux yeux de ses membres, du Parlement et de la population.

La possibilité de reconstituer la SCCI par une loi, comme le Comité permanent de la Chambre des communes l'avait suggéré, a été rejetée de peur que la mise en œuvre d'un tel projet ne nécessite un temps et des ressources trop considérables. Bien que CIC n'ait pas mis en marche les modifications recommandées par le Comité permanent, il est allé de l'avant avec des modifications législatives à la LIPR qui se trouvent dans le projet de loi C-35, qui a obtenu la sanction royale au cours de la troisième session de la 40^e^ législature. Ces modifications législatives permettront au gouvernement de surveiller plus étroitement l'organisme et vise à soumettre ses membres à une meilleure discipline grâce à la disposition sur l'échange d'information.

As part of a broader strategy to protect would-be immigrants from unethical or unprofessional behaviour by unscrupulous third party intermediaries, CIC launched a transparent public selection process to identify a governing body for recognition as the regulator of immigration consultants. This process was initiated through the publication of a Notice of Intent in the *Canada Gazette* on June 12, 2010, which sought input from the public on a proposed process to identify such a governing body. A Call for Submissions from interested candidates was then published in the *Canada Gazette* on August 28, 2010. The Call for Submissions outlined five key competencies which served as selection factors, namely competence, integrity, accountability, viability and good governance. Following the end of the submissions period, a Selection Committee comprised of three senior public servants and four external experts was established to review the submissions received. Based on the results of the Selection Committee review, the Immigration Consultants of Canada Regulatory Council (ICCRC) has been proposed as the regulator to govern immigration consultants.

Consistent with the abovementioned selection factors, the ICCRC has demonstrated that it meets the necessary organizational competencies to effectively regulate immigration consultants. It has also demonstrated its intention to foster a culture of transparency and openness in order to be properly accountable to its membership and to the Canadian public. The entity has demonstrated its commitment to sound financial management and reporting, as well as a plan to ensure a membership base that will provide for the sustainability of the body through the promotion of membership to qualified practitioners. By proposing fee reductions, it is believed that members will get better value for their money, belong to an entity that practices good financial management and creates an incentive for new consultants or "ghost" consultants to participate in a legitimate association that provides support and oversight.

The approach under new authorities found in Bill C-35

Following the results of the public selection process to identify a regulator of immigration consultants, proposed amendments to the Regulations recognizing the ICCRC as the new regulator of immigration consultants were published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 19, 2011, under the former statutory authority. A transitional provision was also pre-published in the same issue of the *Canada Gazette*, whereby persons who are members in good standing of CSIC, immediately before the coming into force of the proposed regulatory amendments, would be authorized to continue to represent, advise or consult with applicants for a period of 120 days following the designation of the new regulator.

The pre-publication of regulatory amendments under existing authorities had been conducted in order to ensure that the chosen entity was identified through a fair, open and transparent process as quickly and efficiently as possible. The adoption of Bill C-35 by Parliament on March 23, 2011, and the coming into force of this Bill on June 30, 2011, however, provide new authorities that

Dans le cadre d'une stratégie élargie visant à protéger les immigrants potentiels contre des intermédiaires tiers non scrupuleux, qui ont un comportement non éthique et non professionnel, CIC a lancé un processus de sélection public et transparent dans le but de désigner un organisme de réglementation aux fins de la réglementation des activités des consultants en immigration. Ce processus a été entamé par la publication d'un avis d'intention dans la *Gazette du Canada* le 12 juin 2010, dans lequel on sollicitait l'opinion du public sur un processus proposé visant à désigner un organisme de réglementation. Un appel de soumissions auquel ont répondu les candidats intéressés a par la suite été publié dans la *Gazette du Canada* le 28 août 2010. L'appel de soumissions comportait les cinq compétences clés qui servaient de facteurs de sélection soit : la compétence, l'intégrité, la responsabilisation, la viabilité et la saine gestion. À la fin de la période des soumissions, un comité de sélection, composé de trois hauts fonctionnaires et de quatre experts externes, a été mis sur pied afin d'examiner les soumissions reçues. À partir des résultats obtenus après l'examen du comité de sélection, le Conseil de réglementation des consultants en immigration du Canada (CRCIC) a été proposé comme organisme de réglementation aux fins de la réglementation des activités des consultants en immigration.

Conformément aux facteurs de sélection susmentionnés, le CRCIC a démontré qu'il possédait les compétences organisationnelles nécessaires pour réglementer efficacement les activités des consultants en immigration. Il a également démontré son intention d'adopter une culture de transparence et d'ouverture afin d'être responsable comme il se doit envers ses membres et la population canadienne. L'organisme a démontré son engagement à appliquer les principes d'une saine gestion financière et de la communication de l'information financière. Il a également vu à assurer sa pérennité en adoptant un plan pour encourager les consultants qualifiés à en devenir membres. Grâce à la proposition de réduction des droits d'adhésion, il y a tout lieu de croire que les membres bénéficieront d'une optimisation de leurs ressources, qu'ils appartiendront à un organisme qui applique de saines méthodes de gestion financière, et que les nouveaux consultants ou les consultants fantômes seront incités à faire partie d'une association légitime qui assure un soutien et une surveillance.

Approche en vertu des nouveaux pouvoirs mentionnés dans le projet de loi C-35

À la suite des résultats du processus de sélection publique visant à désigner un organisme de réglementation des activités des consultants en immigration, les modifications proposées au Règlement afin de reconnaître le CRCIC à titre de nouvel organisme de réglementation des activités des consultants en immigration ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 19 mars 2011, en vertu du fondement législatif précédent. Une disposition transitoire a également été prépubliée dans le même numéro de la *Gazette du Canada*, grâce à laquelle les membres en règle de la SCCI seraient autorisés, immédiatement avant l'entrée en vigueur des modifications règlementaires proposées, à continuer de représenter, de conseiller ou de consulter les demandeurs pendant une période de 120 jours à la suite de la désignation du nouvel organisme de réglementation.

La prépublication des modifications réglementaires en vertu du fondement législatif actuel avait été effectuée afin de garantir que l'entité choisie soit désignée au moyen d'un processus équitable, ouvert et transparent, aussi rapidement et efficacement que possible. Le projet de loi C-35 adopté par le Parlement le 23 mars 2011, et mis en vigueur le 30 juin 2011, prévoit cependant de

offer additional oversight mechanisms and transitional making authorities compared to the proposed Regulations published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 19, 2011. Furthermore, amending the Regulations under the previous authority would still have required the additional step of designating the regulator once Bill C-35 came into force. By designating the ICCRC as the regulator of immigration consultants and by enacting the relevant transitional provisions under new authorities found in Bill C-35, the intended outcomes are achieved efficiently and with the least possible disruption to the immigration consultant industry.

With respect to the enhanced transition-making authority under Bill C-35, members in good standing of CSIC, immediately before the coming into force of the designation of the new regulator, will be recognized as members of the ICCRC without being subject to membership fees for a period of 120 days.

Benefits and costs

A full cost-benefit analysis was completed prior to the publication of regulatory amendments under current authorities in the *Canada Gazette*, Part I, on March 19, 2011. The cost-benefit analysis assumes a baseline scenario whereby CSIC continued to operate and govern the industry in its current form. It was recognized that no organization remained static and that CSIC could reform and improve accountability and achieve overall efficiency gains. However, because it was not possible to predict the operational actions of CSIC over the study period with any certainty, CIC chose to measure all impacts from the current situation.

The baseline was then compared with the option to create a new governing body. In this case, it was assumed that CSIC would no longer perform the function of governing immigration consultants and thus would cease to operate for that purpose. ICCRC would be designated to provide the same functions as CSIC with a commitment to enhanced standards of competence, integrity, accountability, viability and good governance.

The regulatory change generated an overall net benefit because it supported the creation of a body that provides good governance, accountability and integrity to immigration consultants as well as to Canada's overall immigration programs. It was also understood that the mechanisms proposed by ICCRC for the rigorous assessment of the competence of prospective members and procedurally fair and effective complaint and discipline mechanisms, as well as certification procedures, would contribute to more effective management of the immigration consultants industry.

The total estimated cost for the analysis period (2011–20) for the option that would create a new governing body to replace CSIC was approximately $3.6 million. These costs were largely attributed to start-up and transitional costs. The total corresponding estimated benefits of the designation is $11.2 million, largely due to a commitment by the ICCRC to reduce membership fees.

nouveaux pouvoirs qui offrent des mécanismes additionnels de surveillance et de mise en place de mesures transitoires comparativement aux dispositions réglementaires proposées et publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 19 mars 2011. En outre, les modifications au Règlement en vertu du fondement législatif précédent auraient de même exigé l'étape additionnelle de désigner l'organisme de réglementation, après l'entrée en vigueur du projet de loi C-35. Grâce à la désignation du CRCIC comme organisme de réglementation des activités des consultants en immigration et à la promulgation des dispositions réglementaires transitoires en vertu des nouveaux pouvoirs dans le projet de loi C-35, les résultats escomptés sont atteints efficacement et perturbent le moins possible l'industrie des consultants en immigration.

En ce qui a trait au pouvoir accru d'effectuer une transition en vertu du projet de loi C-35, les membres en règle de la SCCI, immédiatement avant l'entrée en vigueur du nouvel organisme de réglementation, seront reconnus en tant que membres du CRCIC, sans être assujettis à des droits d'adhésion pendant une période de 120 jours.

Avantages et coûts

Une analyse coûts-avantages exhaustive a été effectuée avant la publication des modifications réglementaires en vertu des pouvoirs actuels énoncés dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 19 mars 2011. L'analyse coûts-avantages suppose un scénario de référence dans lequel la SCCI continuait d'exercer ses activités et de réglementer l'industrie comme elle le fait actuellement. Il a été entendu qu'aucune organisation n'est immuable et que la SCCI pouvait se réformer, devenir plus responsable, et réaliser des gains globaux en matière d'efficacité. Comme il n'est toutefois pas possible de prédire avec certitude les mesures opérationnelles de la SCCI pendant la période à l'étude, CIC a décidé d'évaluer tous les impacts en prenant la situation actuelle comme point de comparaison.

Le scénario de référence a ensuite été comparé à l'option prévoyant l'établissement d'un nouvel organisme de réglementation. Cette option reposait sur l'hypothèse que la SCCI ne réglementerait plus les activités des consultants en immigration et mettrait fin à ses fonctions dans ce but. Le CRCIC serait chargé par désignation d'exercer les mêmes fonctions que la SCCI et de s'engager à respecter des normes plus rigoureuses en matière de compétence, d'intégrité, de responsabilité, de viabilité et de saine gestion.

La modification du Règlement procure dans l'ensemble un avantage net à la société, puisqu'elle prévoit la création d'un organisme qui assure la saine gestion, la responsabilité ainsi que l'intégrité des consultants en immigration et des programmes d'immigration du Canada en général. Il est par ailleurs entendu que les mécanismes proposés par le CRCIC pour évaluer rigoureusement les compétences de ses membres éventuels, pour assurer la discipline et un traitement efficace et équitable des plaintes sur le plan de la procédure, ainsi que pour agréer les membres, sont des mesures qui contribueraient à rendre la gestion de cette industrie plus efficace.

Selon l'option consistant à établir un nouvel organisme de réglementation pour remplacer la SCCI, il en coûtait en tout, selon les estimations, environ 3,6 M$ pour la période à l'étude (2011-2020). Il s'agissait essentiellement de coûts de lancement et de transition. Les avantages estimatifs correspondants qu'entraînerait la désignation représentent un total de 11,2 M$, une conséquence

By comparing the quantitative costs and benefits of both scenarios, it was estimated that the designation would generate a monetized benefit in the range of $7.6 million (PV) over the analysis period.

The full cost-benefit analysis report is available upon request.

surtout de l'engagement du CRCIC à réduire les droits d'adhésion. Il ressort de la comparaison des avantages et coûts chiffrés des deux scénarios que la modification proposée procurerait, selon les estimations, un avantage monétaire de l'ordre de 7,6 M$ (VA) pendant la période à l'étude.

Le rapport complet de l'analyse des coûts et avantages est disponible sur demande.

Results and summary table

COSTS & BENEFITS	BASE YEAR	YEAR 1 (2012)	YEARLY AVERAGE	FINAL YEAR	TOTAL (2011–2020)
A. QUANTIFIED IMPACTS, IN MILLIONS OF PRESENT VALUE DOLLARS (PV$)					
Benefits					
Dues reduction — members	0.0	0.9	0.7	0.6	6.6
Labour efficiency gains/director fees — ICCRC	0.0	0.3	0.2	0.2	2.0
Labour efficiency gains/staffing — ICCRC	0.0	0.6	0.3	0.2	2.6
Total benefits	**0.0**	**1.9**	**1.1**	**0.9**	**11.2**
Costs					
Start-up costs — CIC	0.03	0.03	0.02	0.00	0.2
Corporate support costs — CIC	0.5	0.4	0.2	0.0	2.0
Transition costs — CIC	0.2	0.2	0.06	0.0	0.6
Loss of repayable contribution — CIC	0.5	0.0	0.05	0.0	0.5
Transition costs — province(s)	0.1	0.0	0.01	0.0	0.1
Costs for unemployment insurance for CSIC staff — Government of Canada	0.0	0.08	0.008	0.0	0.08
Salary loss for staff — CSIC staff	0.0	0.1	0.01	0.0	0.1
Total costs	**1.3**	**0.8**	**0.4**	**0.0**	**3.6**
Total net benefits	**-1.3**	**1.1**	**0.7**	**0.9**	**7.6**
B. QUALITATIVE IMPACTS					
Benefits	Based on ICCRC's submission for the public selection process, the organization has committed to enhancing the protection of the Canadian public and those who use the services of immigration consultants through the implementation of various tools and measures, including the development of awareness campaigns on issues of fraud and available resources among immigrant communities, immigrant service providers, as well as the general public. It is believed that such commitments, coupled with strong management and regulation of immigration consultants will lead to increased public confidence in the immigration system.				
	Based on ICCRC's submission, the organization intends to install mechanisms for the rigorous assessment of the competence of prospective members and provide procedurally fair and effective complaint and discipline mechanisms, as well as robust certification procedures to accredit consultant training and continuing education programs. This is anticipated to lead to better quality representation from consultants at the Immigration and Refugee Board (IRB), and avoid unnecessary delays since poorly trained consultants may prolong IRB proceedings or may fail to present proper evidence on behalf of their clients.				
	The ICCRC has demonstrated the commitment to enhanced standards of competence, integrity, accountability, viability and good governance in the immigration consultants industry.				
Costs	All identified costs have been quantified.				

Tableau des résultats et résumé

COÛTS ET AVANTAGES	ANNÉE DE BASE	PREMIÈRE ANNÉE (2012)	MOYENNE ANNUELLE	DERNIÈRE ANNÉE	TOTAL (2011-2020)
A. INCIDENCES CHIFFRÉES, EN MILLIONS DE DOLLARS (VA)					
Avantages					
Réduction des frais d'adhésion — membres	0,0	0,9	0,7	0,6	6,6
Économie d'efficience de l'effectif / rémunération des administrateurs — CRCIC	0,0	0,3	0,2	0,2	2,0
Économie d'efficience de l'effectif / personnel — CRCIC	0,0	0,6	0,3	0,2	2,6
Total — Avantages	**0,0**	**1,9**	**1,1**	**0,9**	**11,2**

Tableau des résultats et résumé (*suite*)

COÛTS ET AVANTAGES	ANNÉE DE BASE	PREMIÈRE ANNÉE (2012)	MOYENNE ANNUELLE	DERNIÈRE ANNÉE	TOTAL (2011-2020)
Coûts					
Coûts de lancement — CIC	0,03	0,03	0,02	0,00	0,2
Coûts liés au soutien ministériel — CIC	0,5	0,4	0,2	0,0	2,0
Coûts de transition — CIC	0,2	0,2	0,06	0,0	0,6
Perte d'une contribution remboursable — CIC	0,5	0,0	0,05	0,0	0,5
Coûts de transition — province(s)	0,1	0,0	0,01	0,0	0,1
Coût de l'assurance-emploi pour le personnel de la SCCI — gouvernement fédéral	0,0	0,08	0,008	0,0	0,08
Perte de salaire pour le personnel de la SCCI	0,0	0,1	0,01	0,0	0,1
Total — Coûts	**1,3**	**0,8**	**0,4**	**0,0**	**3,6**
Total — Avantages nets	**-1,3**	**1,1**	**0,7**	**0,9**	**7,6**

B. INCIDENCES QUALITATIVES	
Avantages	Selon la soumission que le CRCIC a présentée dans le cadre du processus de sélection public, l'organisme s'est engagé à accroître la protection du public canadien et des personnes qui ont recours aux services des consultants en immigration en mettant en place différents outils et mesures, notamment en concevant des campagnes de sensibilisation portant sur la fraude et sur les ressources disponibles à l'intention des communautés d'immigrants, des fournisseurs de services et de la population en général. Il est à prévoir qu'un tel engagement, accompagné d'une solide gestion et d'une réglementation rigoureuse des activités des consultants en immigration, permettra d'accroître la confiance du public envers le système d'immigration.
	Selon la soumission du CRCIC, l'organisme a l'intention de mettre en place des mécanismes pour évaluer rigoureusement la compétence des membres éventuels, d'offrir des mécanismes de plainte et de discipline efficaces et équitables sur le plan procédural ainsi que des procédures d'accréditation étoffées en vue de l'attestation de la formation des consultants et des programmes de formation continue. Cela devrait permettre d'assurer une meilleure représentation de la part des consultants devant la Commission de l'immigration et du statut de réfugié (CISR) et d'éviter les retards inutiles, compte tenu du fait que les consultants mal formés peuvent entraîner la prolongation des procédures devant la CISR ou omettre de présenter des éléments de preuve pertinents au nom de leurs clients.
	Le CRCIC a démontré son engagement à améliorer les normes en matière de compétences, d'intégrité, de responsabilité, de viabilité et de saine gestion au sein de l'industrie des consultants en immigration.
Coûts	Tous les coûts indiqués ont été chiffrés.

Benefits

New regulator

By meeting the selection factors outlined in the August 28, 2010, Call for Submissions, the ICCRC has demonstrated its intention to uphold the primary objective of ensuring that the public is well served by ethical and professional immigration consultants through its own effective regulation of those consultants.

The new regulator is expected to provide, among other things, a procedurally fair and accessible complaint and discipline mechanism, a code of conduct, errors and omissions insurance for members, as well as liability insurance for the body itself, a compensation fund, and a commitment to provide full services in both official languages to both members and clients. The Government of Canada has provided the ICCRC with a repayable loan of up to $1,000,000 to aid the entity in start-up expenses so that it can ensure continuity of service and protect applicants to immigration processes as well as the livelihoods of former CSIC members.

Avantages

Nouvel organisme de réglementation

En respectant les facteurs de sélection indiqués dans l'appel de soumissions du 28 août 2010, le CRCIC a démontré son intention d'atteindre l'objectif principal qui consiste à faire en sorte que, grâce à une réglementation efficace des activités des consultants en immigration, le public reçoive des services adéquats offerts par des consultants en immigration professionnels dont le comportement est conforme à l'éthique.

Le nouvel organisme de réglementation devrait entre autres disposer d'un mécanisme de plainte et de discipline accessible et équitable sur le plan procédural, d'un code de déontologie, d'une assurance contre les erreurs et les omissions pour ses membres ainsi que d'une assurance de responsabilité civile pour lui-même et d'un fonds d'indemnisation. Il devrait de plus s'engager à offrir à ses membres et à ses clients tous ses services dans les deux langues officielles. Le gouvernement du Canada a fourni au CRCIC un prêt remboursable d'un montant jusqu'à concurrence de 1 000 000 $ afin de l'aider à défrayer ses dépenses de lancement de façon à pouvoir assurer la prestation ininterrompue des services et de protéger les demandeurs engagés dans un processus d'immigration ainsi que le moyen de subsistance des anciens membres de la SCCI.

It is projected that the ICCRC will incur incremental savings in director's fees since it has proposed to reduce such fees from a reported $55,000 per year to $12,000 per year. While the ICCRC has suggested hiring an additional six directors, the significant reductions in the fee structure would lead to an overall net savings. It is also projected that the ICCRC will incur savings in salaries and benefits from the current staffing levels. With respect to staff members, the ICCRC has proposed hiring 18 staff in the first two years and 24 staff for years three and onwards, which will result in a net salary savings to the ICCRC.

Immigration consultants

Immigration consultants will benefit from a governing body that is accountable and transparent to its members. To this end, the selection factors outlined in the Call for Submissions published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 28, 2010, included competence, integrity, accountability, viability and good governance. These competencies serve to ensure that any new not-for-profit regulator is accountable and transparent. It is expected that this will, in turn, address the concerns raised by the Standing Committee, and immigration consultants alike, in their calls for a more accountable and transparent governing body.

Furthermore, the new entity, in passing on its operational efficiency gains, will reduce fees. This fee reduction will represent a benefit for members. It is expected that the current average fee (which does not include errors and omissions insurance) of $2,095 will be reduced to $1,550, which is more in line with comparable legal associations. It is not expected that fee reductions will result in a loss of services to members, but will be achieved by operational cost savings.

The general public and applicants to immigration processes

The ICCRC has demonstrated through its successful candidacy in the public selection process that it has the necessary competence, integrity, accountability, viability and good governance to effectively regulate the immigration consultant profession in the public interest. It is expected that measures to strengthen the accountability and transparency of the governing body will provide a qualitative benefit by improving public confidence in this body's ability to regulate immigration consultants in a manner that protects applicants to immigration processes, as well as the integrity of the immigration program. Through the promotion of membership to qualified practitioners, the ICCRC will make efforts to include the largest number of consultants while maintaining rigorous entry standards. Mechanisms will be put in place in order to ensure that the competence of prospective members is rigorously assessed, and that complaint and discipline mechanisms are procedurally fair and effective. The ICCRC has also committed to enhancing the protection of the Canadian public and those who use the services of immigration consultants through the development of awareness campaigns on issues of fraud and available recourses among immigrant communities and immigrant service providers, as well as the general public. Through the

Il est prévu que le CRCIC réalisera des économies différentielles pour ce qui est de la rémunération des administrateurs, puisqu'il a proposé de réduire cette rémunération en la faisant passer de 55 000 $ par année, selon l'information disponible, à 12 000 $ par année. Bien que le CRCIC ait suggéré de recruter six administrateurs de plus, l'importante réduction de la rémunération se traduirait globalement par des économies nettes. Il est également prévu que le CRCIC réalisera des économies au chapitre des salaires et des avantages si l'on considère le nombre actuel d'employés. Le CRCIC a en effet proposé de recruter 18 employés pendant les deux premières années, puis de se doter d'un effectif de 24 employés pendant la troisième année et les années suivantes, ce qui permettra au CRCIC de réaliser des économies nettes en ce qui concerne les salaires.

Consultants en immigration

Les consultants en immigration gagneront à faire partie d'un organisme de réglementation qu'ils estiment responsable et transparent à l'égard de ses membres. Aussi, les facteurs de sélection indiqués dans l'appel de soumissions, publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 28 août 2010, comprenaient la compétence, l'intégrité, la responsabilité, la viabilité et la saine gestion. Ces compétences garantissent que tout nouvel organisme de réglementation sans but lucratif est responsable et transparent. On s'attend à ce que cette mesure donne suite aux préoccupations qu'ont soulevées le Comité permanent aussi bien que les consultants en immigration lorsqu'ils ont réclamé la création d'un organisme de réglementation plus responsable et plus transparent.

Par ailleurs, en améliorant son efficacité opérationnelle, le nouvel organisme proposé réduira ses frais. Une telle réduction des frais sera avantageuse pour les membres. Il a été proposé que les frais moyens actuels s'élevant à 2 095 $ (ce qui ne comprend pas l'assurance erreurs et omissions) soient réduits à 1 550 $, un montant qui cadre davantage avec celui imposé par d'autres associations comparables. Cette réduction des frais ne devrait pas entraîner une diminution des services offerts aux membres et sera réalisée grâce à des économies liées aux coûts opérationnels.

La population générale et les demandeurs engagés dans un processus d'immigration

Le CRCIC a démontré, par l'intermédiaire de la soumission qu'il a présentée en réponse au processus de sélection public, qu'il possède les compétences, l'intégrité et l'imputabilité nécessaires, et qu'il saura assurer la viabilité et la saine gestion de ses activités de manière à réglementer efficacement la profession des consultants en immigration, et ce, dans l'intérêt du public. On s'attend à ce que les mesures visant à renforcer la responsabilité et la transparence de l'organisme de réglementation constituent un avantage qualitatif en contribuant à raffermir la confiance de la population dans la capacité de cet organisme de réglementer les activités des consultants en immigration de manière à protéger les demandeurs engagés dans un processus d'immigration et à préserver l'intégrité du programme d'immigration. En faisant la promotion de l'adhésion auprès des personnes qualifiées, le CRCIC veillera à inclure le plus grand nombre de consultants tout en respectant des normes d'admissibilité très rigoureuses. Des mécanismes seront mis en place pour évaluer rigoureusement les compétences des membres éventuels et offrir des mécanismes de plainte et de discipline efficaces et équitables sur le plan procédural. Le CRCIC s'est engagé à accroître la protection du public canadien et des personnes qui ont recours aux services des

better regulation of the profession, applicants to immigration processes should in turn be offered better representation and advice as well as better protection.

Immigration and Refugee Board

The ICCRC has committed to putting mechanisms in place for the rigorous assessment of the competence of prospective members and for providing procedurally fair and effective complaint and discipline mechanisms, as well as certification procedures and procedures to accredit consultant training and continuing education programs. This will, among other things, ensure better quality of representation from its members. It is anticipated that better quality representation will lead to better and faster decisions at the Immigration and Refugee Board (IRB) by avoiding unnecessary delays caused by poorly trained consultants who often prolong IRB proceedings or fail to present proper evidence on behalf of their clients, thereby having a negative impact on the integrity of the immigration system.

Costs

Board of Directors and staff

According to the 2008–09 CSIC Annual Report, 9 directors were reported to be collecting fees and there were 29 staff members. It is recognized that the replacement of CSIC with the ICCRC will significantly impact the existing CSIC Board members and staff, as they will lose their positions in the event that CSIC was subsequently wound down as a result of decreased membership and revenue. This impact has been reflected in the cost summary.

Immigration consultants

Immigration consultants can be expected to have concerns about the transition to a new governing body. The ICCRC has demonstrated that it recognizes the importance of a smooth transition to a new regulator and has taken into consideration the many factors necessary for such a transition to be carried out effectively. The transitional provision in the Regulations will also further ensure that members in good standing of the current body as of the date of the coming into force of the Bill can continue to be authorized to advise and represent applicants by deeming them members of the new regulator during a 120-day membership fee exempt period, providing them with time to register with the new entity. During this transition phase, which began at the coming into force of these regulations, the ICCRC will make every effort to ensure that members and their immigrant clients experience minimal disruption.

CIC and Government of Canada: One-time repayable contribution to CSIC

It is anticipated that the $500,000 repayable contribution to CSIC will not be repaid to CIC, given that CSIC has not reached

consultants en immigration en concevant des campagnes de sensibilisation portant sur la fraude et sur les ressources disponibles à l'intention des communautés d'immigrants, des fournisseurs de services et de la population en général. Une profession mieux réglementée garantirait d'autre part aux demandeurs engagés dans un processus d'immigration des conseils et une représentation de meilleure qualité ainsi qu'une meilleure protection.

Commission de l'immigration et du statut de réfugié

Le CRCIC s'est engagé à mettre en place des mécanismes pour évaluer rigoureusement les compétences des membres éventuels, à offrir des mécanismes de plainte et de discipline efficaces et équitables sur le plan procédural ainsi qu'à mettre en œuvre des procédures d'accréditation étoffées en vue de l'attestation de la formation des consultants et des programmes de formation continue. Cela permettra, entre autres choses, d'assurer une représentation de meilleure qualité par ses membres. Il est à prévoir qu'une représentation de meilleure qualité permettra de prendre des décisions plus judicieuses plus rapidement à la Commission de l'immigration et du statut de réfugié (CISR) en évitant des retards inutiles générés par des consultants mal formés qui prolongent souvent les audiences de la CISR ou qui omettent de présenter des éléments de preuve pertinents au nom de leurs clients, ce qui a des conséquences nuisibles pour l'intégrité du système d'immigration.

Coûts

Conseil d'administration et personnel

Comme le signale le rapport annuel de la SCCI 2008-2009, 9 administrateurs percevaient une rémunération; l'organisme comptait par ailleurs 29 employés. Il est entendu que le remplacement de la SCCI par le CRCIC aura une incidence importante sur les membres de l'actuel conseil d'administration ainsi que sur le personnel de la SCCI, puisqu'ils perdront leur poste si la SCCI était ultérieurement liquidée en raison de la diminution de son effectif et de ses revenus. Cet impact a été reflété dans le résumé des coûts.

Consultants en immigration

On peut s'attendre à ce que les consultants en immigration aient des préoccupations à l'égard de la transition proposée vers tout nouvel organisme de réglementation. Le CRCIC a fait la preuve qu'il reconnaît l'importance que revêt une transition sans heurt vers un nouvel organisme de réglementation et a pris en compte les différents facteurs qui permettront d'assurer une transition efficace. La disposition transitoire dans le Règlement garantiront également que les membres en règle de l'actuel organisme, à la date d'entrée en vigueur du projet de loi, pourront continuer à être autorisés à conseiller et à représenter les demandeurs en les considérant comme des membres du nouvel organisme de réglementation durant une période de 120 jours sans droits d'adhésion, afin de leur laisser le temps de s'inscrire auprès du nouvel organisme. Au cours de cette phase de transition, qui a commencé au moment de la mise en œuvre de ces dispositions législatives, le CRCIC fera tout en son pouvoir afin de s'assurer de perturber le moins possible les activités de ses membres et de leurs clients immigrants.

CIC et le gouvernement du Canada : contribution remboursable à la SCCI

On prévoit que la contribution remboursable de 500 000 $ accordée à la SCCI ne sera pas recouvrée par CIC, puisque la SCCI

3 000 members and is, therefore, under no obligation to repay the contribution. However, CSIC may have reached a membership level that would have required them to pay the repayable contribution back to the Government of Canada, had a new regulator not been designated. Thus, the $500,000 is treated as an incremental loss to the Government of Canada. Furthermore, there was an additional $700,000 investment made by the Government of Canada in CSIC at its establishment. However, this money was not due to be repaid and thus is not considered to be an incremental cost in the analysis.

Transitional costs to the Government of Canada and to the provinces

CIC will incur general operational costs estimated at $240,800 in the first year and $155,000 for each subsequent year during the transitional period for, among other things, policy/program development and amendments, manual updates, annual reporting and liaison activities. These costs will be absorbed through departmental budgets. A repayable loan of up to $1,000,000 has been provided to the new entity to assist with start-up costs. The net cost has been calculated as the opportunity cost of the contribution by the Government.

Rationale

A range of options was considered to address the aforementioned issues with CSIC. In particular, consideration was given to the introduction of stand-alone legislation to establish a federal regulator using a law society model as recommended by the Standing Committee. This latter approach was rejected due to concerns about a resource-intensive and lengthy implementation process. It was determined that the most time and cost effective approach would be to work within the existing regulatory framework and establish a public selection process to identify the regulator best placed to govern immigration consultants in the public interest.

In order to ensure enhanced governance and accountability, CIC has entered into an agreement with the ICCRC. The agreement, coupled with additional oversight mechanisms provided for in Bill C-35, will ensure that the new governing body remains accountable to CIC. This will, in turn, support the integrity of the immigration system while maintaining CIC's arm's-length relationship with the regulator. As the agreement does provide for funding, provisions have been included in the agreement in order for CIC to further ensure that the organization is fiscally responsible and well governed. Furthermore, oversight mechanisms found in CIC's agreement with the ICCRC will continue beyond the expiry and termination of the Agreement, thus ensuring ongoing compliance by the ICCRC.

Consultation

On June 12, 2010, a first Notice of Intent was published in the *Canada Gazette*, Part I, proposing a public selection process with the objective of identifying a governing body for recognition as the regulator of immigration consultants. The Notice of Intent

n'a pas cumulé 3 000 membres et ne sera donc pas tenue de rembourser cette contribution. Cependant, la SCCI aurait peut-être pu atteindre le nombre de membres exigé pour le remboursement de la contribution au gouvernement du Canada si un nouvel organisme de réglementation n'avait pas été désigné. Par conséquent, le montant de 500 000 $ est considéré comme une perte supplémentaire pour le gouvernement du Canada. Par ailleurs, le gouvernement du Canada a investi un montant supplémentaire de 700 000 $ lors de la création de la SCCI, mais comme il n'a pas été prévu que cette somme soit remboursée, elle n'a pas été prise en compte au titre des coûts différentiels dans le cadre de l'analyse.

Coûts de transition pour le gouvernement du Canada et les provinces

CIC aura des coûts opérationnels généraux à assumer estimés à 240 800 $ au cours de la première année et à 155 000 $ pour chaque année subséquente pendant la période de transition pour l'élaboration et la modification de politiques/programmes, les mises à jour des manuels, les rapports annuels et les activités de liaison, et ainsi de suite. Ces coûts seront absorbés au moyen de budgets ministériels. Un prêt remboursable d'un montant jusqu'à concurrence de 1 000 000 $ a été fourni au nouvel organisme afin de l'aider à défrayer ses dépenses de lancement. Le coût net a été calculé à titre de coût de substitution de la contribution par le gouvernement.

Justification

Différentes options ont été envisagées pour régler les questions susmentionnées au sujet de la SCCI. Il a été envisagé, plus particulièrement, de présenter une loi autonome pour établir un organisme fédéral de réglementation selon le modèle de l'ordre professionnel de juristes, conformément à la recommandation du Comité permanent. Cette dernière approche a été rejetée en raison des préoccupations suscitées par le fait que le processus de mise en œuvre serait long et nécessiterait un grand nombre de ressources. Il a été conclu que l'approche la moins chronophage et la moins onéreuse consisterait à s'inspirer du cadre réglementaire existant et à mettre en place un processus de sélection public en vue de trouver l'organisme de réglementation qui serait le mieux à même de gouverner les activités des consultants en immigration, et ce, dans l'intérêt du public.

Afin de garantir un cadre de gouvernance et de responsabilisation amélioré, CIC a conclu un accord avec le CRCIC. Cet accord, associé aux mécanismes prévus dans le projet de loi C-35, garantira que le nouvel organisme de réglementation continuera de rendre compte à CIC, ce qui permettra de préserver l'intégrité du système d'immigration tout en maintenant la relation d'autonomie entre CIC et l'organisme de réglementation. Comme l'accord prévoit un financement, des dispositions ont été comprises dans l'accord afin que CIC s'assure également que l'organisme est responsable et bien géré sur le plan fiscal. En outre, des mécanismes de surveillance mentionnés dans l'accord de CIC avec le CRCIC se poursuivront au-delà de la date d'expiration et de la fin de l'accord, ce qui permettra de garantir une conformité continue du CRCIC.

Consultation

Le 12 juin 2010, un premier avis d'intention a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* afin de proposer la tenue d'un processus de sélection public pour trouver l'organisme à reconnaître comme organisme de réglementation des activités des

solicited comments from the public on the proposed selection process. A total of 98 comments were received, a number of which expressed concerns about the current situation and suggesting measures to strengthen the transparency, accountability and effectiveness of the regulation of third party representatives.

Comments were received from a number of provinces which suggested, among other things, that the successful candidate should initiate outreach and awareness-raising campaigns, ensure and maintain the competency and quality of service and establish mechanisms for dissatisfied members and others to influence the regulator's internal functioning.

Finally, comments were received from various third parties, including CSIC. These comments included a recommendation that the regulatory body be accountable to its membership, to the public and to the Government of Canada; that a single federal body regulate the profession; that strict reporting and accountability requirements be put in place; and that the regulator promote a culture of transparency. In addition, it was recommended that the selection of the regulatory body be fair, transparent and public.

Call for Submissions

Following the Notice of Intent, and after considering the comments that were received, selection factors were developed to ensure that any entity serving as the regulator of immigration consultants would have the capacity to support Canada's immediate and long-term immigration objectives, as well as maintain public confidence in the immigration system.

CIC published a Call for Submissions on August 28, 2010, soliciting submissions from candidate entities interested in performing the responsibilities of a governing body for the regulation of immigration consultants. Candidates were given four months to submit their proposals. The Call for Submissions outlined five key competencies which served as selection factors, namely competence, integrity, accountability, viability and good governance.

Focusing on membership, competence and compliance, complaints and investigations, and discipline, the ICCRC has demonstrated that it has the capacity to meet established organizational competencies that serve as selection factors for this process. The ICCRC has also demonstrated an understanding of its public protection role and of the vulnerability of its primary constituency, the would-be users of Canada's immigration programs.

Selection Committee

The Department established a Selection Committee comprised of four external experts and three senior public servants — including two from CIC and one from CBSA — to examine the submissions received in response to the Call for Submissions. The external members of the Committee were selected for their expertise and experience in matters related to corporate governance, regulatory bodies and immigrant settlement services.

After considering the submissions and other relevant factors, the Committee reported the results to CIC, which in turn provided

consultants en immigration. Cet avis d'intention visait à recueillir des commentaires auprès de la population au sujet du processus de sélection proposé. Un total de 98 commentaires ont été reçus, dont un certain nombre faisaient état d'inquiétudes à l'égard de la situation actuelle. Des mesures ont également été suggérées pour renforcer la transparence, la responsabilisation et l'efficacité de la réglementation des activités des tiers représentants.

Des provinces ont notamment suggéré que l'organisme de réglementation sélectionné lance des campagnes d'information ou de sensibilisation, qu'il assure et préserve les compétences et la qualité du service et qu'il mette en place des mécanismes que les membres insatisfaits et les autres pourraient utiliser pour influencer le fonctionnement interne de l'organisme.

Enfin, divers tiers, dont la SCCI, ont également formulé des commentaires. Certains ont entre autres recommandé que l'organisme de réglementation soit responsable envers ses membres, le public et le gouvernement du Canada, qu'un seul organisme fédéral réglemente la profession, que des exigences strictes en matière de reddition de comptes et de responsabilités soient imposées et que l'organisme de réglementation adopte une culture de transparence. Par ailleurs, il a été recommandé que la sélection de l'organisme de réglementation se fasse de manière équitable, transparente et publique.

Appel de soumissions

À la suite de l'avis d'intention et après étude des commentaires formulés, des facteurs de sélection ont été établis pour que tout organisme de réglementation des activités des consultants en immigration soit en mesure de concourir aux objectifs à court et à long terme du Canada en matière d'immigration, et de préserver ainsi la confiance du public dans le système d'immigration.

CIC a publié un appel de soumissions le 28 août 2010 afin d'inviter les organismes souhaitant réglementer les activités des consultants en immigration à présenter une soumission. Les candidats disposaient d'un délai de quatre mois pour présenter leurs propositions. L'appel de soumissions comportait cinq compétences clés qui servaient de facteurs de sélection, notamment : la compétence, l'intégrité, la responsabilisation, la viabilité et la saine gestion.

Comme il remplit les critères établis (en ce qui concerne les membres, les compétences et la conformité, les plaintes et les enquêtes ainsi que la discipline), le CRCIC a démontré qu'il a la capacité d'acquérir les compétences organisationnelles qui correspondent aux facteurs de sélection de ce processus. Le CRCIC a également démontré qu'il saisit son rôle en ce qui concerne la protection du public et la vulnérabilité de sa principale clientèle : les utilisateurs éventuels des programmes d'immigration du Canada.

Comité de sélection

Le Ministère a mis sur pied un comité de sélection composé de quatre experts externes et de trois hauts fonctionnaires — dont deux de CIC et un de l'ASFC — en vue de l'examen des soumissions reçues en réponse à l'appel de soumissions. Les membres externes du Comité ont été sélectionnés en fonction de leur expertise et de leur expérience en lien avec des domaines liés à la gouvernance d'entreprise, les organismes de réglementation et les services d'aide à l'établissement à l'intention des immigrants.

Après avoir examiné les soumissions et tenu compte d'autres facteurs pertinents, le Comité a transmis les résultats à CIC qui, à

a recommendation to the Minister of Citizenship, Immigration and Multiculturalism as to which organization(s) demonstrated the necessary competence, integrity, accountability, viability and good governance to effectively regulate immigration consultants so as to preserve the integrity of the immigration system. Based on this recommendation, the ICCRC was chosen as the regulator best placed to govern immigration consultants.

Provincial and territorial consultations

Regulatory harmonization is being ensured by consulting with the provinces and territories. Intergovernmental discussions were undertaken and a request for recommendations regarding the public selection process to identify a governing body for recognition as the regulator of immigration consultants was requested from provinces and territories. Provinces and territories have indicated their support for the approach and for strong management and regulation of the immigrant consultant industry.

Pre-publication comments

Regulatory amendments, proposed under existing authorities, were published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 19, 2011, and were open for public comment for a period of 30 days. A total of 207 comments from 196 respondents were received. The majority of comments were from immigration consultants, with some comments from students enrolled to become immigration consultants, CSIC staff, and the general public. Submissions were received from CSIC, as well as from CSIC's for-profit subsidiary, the Canadian Migration institute (CMI), and non-profit subsidiary, the IMMFUND. The ICCRC and the Canadian Association of Professional Immigration Consultants (CAPIC) also provided submissions.

Of these submissions, 149 were supportive of the Government's proposed amendment to remove CSIC's recognition as regulator, indicated dissatisfaction with their current regulator, and/or supported the recognition of the ICCRC as the governing body for immigration consultants. One of the submissions received also included a petition signed by 479 CSIC members that were supportive of the naming of the ICCRC. A large number of these comments referred to CSIC fees being too high. Many also opposed the continued collection of fees by CSIC regardless of the pre-publication of proposed amendments to recognize the ICCRC as regulator. A number of comments referred to transparency and integrity issues relating to CSIC.

Thirty-nine of the submissions received were opposed to the removal of CSIC's recognition as regulator and/or the recognition of the ICCRC as the governing body for immigration consultants. These comments generally questioned the Government's decision to replace CSIC by an inexperienced regulator. A number of comments stated that it would be more optimal for Canadian taxpayers, consumers and immigration consultants to restructure CSIC rather than to start over with a new organization.

son tour, a formulé une recommandation au ministre de la Citoyenneté, de l'Immigration et du Multiculturalisme au sujet des organismes ayant fait la preuve qu'ils respectaient les conditions imposées (compétence, intégrité, responsabilité, saine gestion et viabilité) pour réglementer efficacement les activités des consultants en immigration de manière à préserver l'intégrité du système d'immigration. Pour donner suite à cette recommandation, le CRCIC a été sélectionné à titre d'organisme le mieux à même de réglementer les activités des consultants en immigration.

Consultations auprès des provinces et des territoires

L'harmonisation de la réglementation est assurée grâce à des consultations auprès des provinces et des territoires. Des discussions intergouvernementales ont été tenues et on a demandé aux provinces et aux territoires de formuler des recommandations quant au processus de sélection public visant à nommer un organisme de réglementation aux fins de la réglementation des activités des consultants en immigration. Les provinces et territoires ont signalé leur appui à l'égard de l'approche, ainsi que la nécessité d'assurer une gestion et une réglementation rigoureuses au sein de l'industrie des consultants en immigration.

Commentaires concernant la prépublication

Des modifications réglementaires, proposées en vertu du fondement législatif actuel, ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 19 mars 2011 et étaient ouvertes aux commentaires du public pour une période de 30 jours. Un total de 207 commentaires de 196 répondants ont été reçus. La majorité des commentaires ont été formulés par des consultants en immigration, ainsi que par des membres étudiants souhaitant devenir des consultants en immigration, des employés de la SCCI, et du grand public. Des observations ont également été reçues de la SCCI, de même que de la filiale à but lucratif de la SCCI, l'Institut canadien des migrations (ICM) ainsi que d'une filiale sans but lucratif, IMMFONDS. Le CRCIC ainsi que l'Association canadienne des conseillers professionnels en immigration (ACCPI) ont également fourni des observations.

De ces observations, 149 appuyaient la modification proposée par le gouvernement de ne plus reconnaître la SCCI comme organisme de réglementation, indiquaient de l'insatisfaction par rapport à leur organisme de réglementation actuel ou appuyaient la reconnaissance du CRCIC en tant qu'organisme de réglementation des activités des consultants. L'une des observations reçues comprenait également une pétition signée par 479 membres de la SCCI qui appuyaient la désignation du CRCIC. Un grand nombre de commentaires indiquaient que les frais d'adhésion à la SCCI étaient trop élevés. Plusieurs s'opposaient en outre à la perception de frais continus par la SCCI en dépit de la prépublication des modifications réglementaires proposées visant à reconnaître la CRCIC comme organisme de réglementation. Bon nombre de commentaires portaient sur des questions de transparence et d'intégrité en lien avec la SCCI.

Trente-neuf des observations reçues s'opposaient à la révocation de la reconnaissance de la SCCI en tant qu'organisme de réglementation de la profession ou s'opposaient à la reconnaissance du CRCIC comme nouvel organisme de réglementation des consultants en immigration. Ces commentaires remettaient généralement en question la décision du gouvernement de remplacer la SCCI par un organisme de réglementation sans expérience. Bon nombre de commentaires indiquaient qu'il serait plus efficace pour les contribuables, les consommateurs et les consultants en

Nineteen submissions were neutral in nature. These submissions sought clarification on the proposed amendments and the transfer of complaints lodged with CSIC to the proposed regulator or had questions pertaining to the public selection process undertaken to identify the regulator. Submissions were also received from students enrolled to become immigration consultants who were concerned as to whether the new regulator would recognize their diploma and/or course work acquired through one of the CSIC accredited programs.

Implementation, enforcement and service standards

CIC has negotiated a contribution agreement with the ICCRC outlining specific terms and conditions and CIC has prepared communications products to support the transition process and to update operational procedures.

In addition to the included transitional measures which will ensure continuity of service for both consultants and their clients during the transition to the new governing body, the ICCRC has also implemented further measures to ensure fair admission processes both for members of the CSIC as well as for those who were in the process of becoming members of the former body. Efforts were also undertaken by the ICCRC to ensure that such transitional measures are communicated clearly to individuals to whom they apply. Through the use of the contribution agreement and consistent with the Call for Submissions published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 28, 2010, CIC will ensure that the ICCRC continues to pursue its commitment to exercise a high level of competence, integrity, accountability, viability and good governance.

Contact

Mark Davidson
Acting Director General
Immigration Branch
Citizenship and Immigration Canada
365 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 1L1
Telephone: 613-941-8989
Fax: 613-941-9323
Email: mark.davidson@cic.gc.ca

immigration canadiens de restructurer la SCCI que de recommencer à zéro avec une nouvelle organisation.

Dix-neuf observations étaient neutres. Ces observations demandaient des précisions sur les modifications proposées et la transmission à l'organisme de réglementation proposé des plaintes déposées auprès de la SCCI ou avaient des questions concernant le processus de sélection public entrepris afin de désigner l'organisme de réglementation. Des observations ont également été envoyées par des membres étudiants souhaitant devenir des consultants en immigration, qui étaient préoccupés, car ils se demandaient si le nouvel organisme de réglementation reconnaîtrait leur diplôme et/ou les travaux effectués dans le cadre de leurs cours, acquis au moyen de l'un des programmes accrédités de la SCCI.

Mise en œuvre, application et normes de service

CIC a négocié avec le CRCIC une entente de contribution énonçant les conditions particulières et CIC a préparé des produits de communication pour appuyer le processus de transition et mettre les procédures opérationnelles à jour.

En plus des mesures de transition énoncées dans les modifications réglementaires pour assurer la continuité du service pour les consultants et leurs clients pendant la période de transition vers le nouvel organisme de réglementation, le CRCIC a également mis en œuvre d'autres mesures pour garantir un processus d'admission équitable tant pour les membres de la SCCI que pour les personnes qui étaient en voie d'adhérer à l'ancien organisme de réglementation. Le CRCIC a également dû déployer des efforts pour veiller à ce que ces mesures de transition soient communiquées clairement aux personnes à qui elles s'appliquent. Par la conclusion de l'entente de contribution et conformément avec l'appel de soumissions publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 28 août 2010, CIC s'assurera que le CRCIC continue de respecter son engagement à l'égard des éléments suivants : compétence, intégrité, responsabilité, saine gestion et viabilité.

Personne-ressource

Mark Davidson
Directeur général par intérim
Direction générale de l'immigration
Citoyenneté et Immigration Canada
365, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 1L1
Téléphone : 613-941-8989
Télécopieur : 613-941-9323
Courriel : mark.davidson@cic.gc.ca

Registration
SOR/2011-143 June 29, 2011

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Regulations Amending the Renewable Fuels Regulations

P.C. 2011-795 June 29, 2011

Whereas, pursuant to subsection 332(1)[a] of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[b], the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 26, 2011, a copy of the proposed *Regulations Amending the Renewable Fuels Regulations*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the *Renewable Fuels Regulations*[c], as amended by the proposed Regulations, could make a significant contribution to the prevention of, or reduction in, air pollution;

And whereas, pursuant to subsection 140(4) of that Act, before recommending the proposed Regulations, the Minister of the Environment offered to consult with the provincial governments and the members of the National Advisory Committee who are representatives of Aboriginal governments;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to sections 140[d] and 326 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[b], hereby makes the annexed *Regulations Amending the Renewable Fuels Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE RENEWABLE FUELS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition "pre-distillate compliance period" in subsection 1(1) of the *Renewable Fuels Regulations*[1] is replaced by the following:

"pre-distillate compliance period" means the period that begins on December 15, 2010 and that ends on June 30, 2011.

"pre-distillate compliance period"
« *période précédant la période de conformité visant le distillat* »

[a] S.C. 2004, c. 15, s. 31
[b] S.C. 1999, c. 33
[c] SOR/2010-189
[d] S.C. 2008, c. 31, s. 2
[1] SOR/2010-189

Enregistrement
DORS/2011-143 Le 29 juin 2011

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Règlement modifiant le Règlement sur les carburants renouvelables

C.P. 2011-795 Le 29 juin 2011

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)[a] de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], le ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 26 février 2011, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les carburants renouvelables*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que le gouverneur en conseil estime que le *Règlement sur les carburants renouvelables*[c] ainsi modifié par ce projet de règlement pourrait contribuer sensiblement à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique;

Attendu que, aux termes du paragraphe 140(4) de cette loi, le ministre de l'Environnement a, avant de recommander la prise du règlement, proposé de consulter les gouvernements provinciaux ainsi que les membres du comité consultatif national qui sont des représentants de gouvernements autochtones,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu des articles 140[d] et 326 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les carburants renouvelables*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES CARBURANTS RENOUVELABLES

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « période précédant la période de conformité visant le distillat », au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les carburants renouvelables*[1], est remplacée par ce qui suit :

« période précédant la période de conformité visant le distillat » La période débutant le 15 décembre 2010 et se terminant le 30 juin 2011.

« période précédant la période de conformité visant le distillat »
"*pre-distillate compliance period*"

[a] L.C. 2004, ch. 15, art. 31
[b] L.C. 1999, ch. 33
[c] DORS/2010-189
[d] L.C. 2008, ch. 31, art. 2
[1] DORS/2010-189

(2) Paragraph (*a*) of the definition "distillate compliance period" in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:

(*a*) the period that begins on July 1, 2011 and that ends on December 31, 2012; and

(2) L'alinéa *a*) de la définition de « période de conformité visant le distillat », au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

a) La période débutant le 1er juillet 2011 et se terminant le 31 décembre 2012;

2. (1) Paragraph 4(7)(*a*) of the Regulations is replaced by the following:

(*a*) under section 29 — if the volume is the volume of a batch referred to in subparagraph 29(*e*)(iii) or (iv) — or under paragraph 32(1)(*d*) or (2)(*d*) or any of subsections 32(4), (5) and (8) may be expressed in cubic metres to three decimal places, rather than in litres, if that unit is indicated in the record; and

2. (1) L'alinéa 4(7)*a*) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) s'agissant de l'article 29 — dans le cas où le volume est celui d'un lot visé aux sous-alinéas 29*e*)(iii) ou (iv) —, des alinéas 32(1)*d*) ou (2)*d*) ou des paragraphes 32(4), (5) et (8), en mètres cubes, sous forme de nombre décimal arrêté à la troisième décimale, plutôt qu'en litres, si cette unité est indiquée dans les renseignements consignés;

(2) Section 4 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (8):

(2) L'article 4 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (8), de ce qui suit :

Rounding — percentages of volume

(9) The percentage of a volume of renewable fuel that is determined for the purpose of the definition "high-renewable-content fuel" in subsection 1(1) or of subsection 17(1) is to be rounded to the nearest whole number percentage and, if the percentage is equidistant between two whole number percentages, to the nearest even whole number percentage.

Arrondissement des pourcentages des volumes

(9) Le pourcentage du volume de carburant renouvelable calculé pour l'application de la définition de « carburant à haute teneur en carburant renouvelable » au paragraphe 1(1) ainsi que du paragraphe 17(1) est arrondi au nombre entier le plus proche et, en cas d'équidistance entre deux nombres entiers, au nombre entier pair le plus proche.

3. Paragraphs 6(4)(*g*) and (*h*) of the Regulations are replaced by the following:

(*g*) gasoline, diesel fuel or heating distillate oil, as the case may be, sold for or delivered for use in Newfoundland and Labrador, the Northwest Territories, Yukon, Nunavut and that part of Quebec that is north of latitude 60°N;

(*h*) on or before December 31, 2012, diesel fuel or heating distillate oil, as the case may be, sold for or delivered for use in Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and that part of Quebec that is on or south of latitude 60°N;

3. Les alinéas 6(4)*g*) et *h*) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

g) essence, carburant diesel ou mazout de chauffage vendu ou livré pour usage à Terre-Neuve-et-Labrador, aux Territoires du Nord-Ouest, au Yukon, au Nunavut et dans la partie de la province de Québec située au nord du soixantième degré de latitude nord;

h) jusqu'au 31 décembre 2012 inclusivement, carburant diesel ou mazout de chauffage vendu ou livré soit pour usage en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Île -du-Prince Edouard et dans la partie de la province de Québec située au soixantième degré de latitude nord ou au sud de celle-ci;

4. The marginal note to subsection 8(2) of the English version of the Regulations is replaced by "Distillate pool".

4. La note marginale relative au paragraphe 8(2) de la version anglaise du même règlement est remplacée par « Distillate pool ».

5. Subsection 9(2) of the Regulations is replaced by the following:

5. Le paragraphe 9(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Change of information

(2) If the information provided in the registration report — other than the information referred to in paragraph 1(*b*) or (*c*) of Schedule 1 — changes, the primary supplier must send a notice to the Minister that provides the updated information no later than five days after the change.

Modification des renseignements

(2) En cas de modification des renseignements — autres que ceux visés aux alinéas 1*b*) et *c*) de l'annexe 1 — fournis dans le rapport d'enregistrement, le fournisseur principal transmet au ministre un avis indiquant les nouveaux renseignements dans les cinq jours suivant la modification.

6. Subsection 11(2) of the Regulations is replaced by the following:

6. Le paragraphe 11(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Change of information

(2) If the information provided in the registration report — other than the information referred to in

Modification des renseignements

(2) En cas de modification des renseignements — autres que ceux visés aux alinéas 1*b*) et *c*)

paragraph 1(*b*) or (*c*) of Schedule 2 — changes, the elective participant must send a notice to the Minister that provides the updated information no later than five days after the change.

7. The description of RF_G in subsection 21(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

RF_G is the volume, expressed in litres, that the primary supplier determined for RF_G in accordance with subsection 8(1) for that gasoline compliance period; and

8. (1) The description of RF_D in subsection 22(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

RF_D is the volume, expressed in litres, that the primary supplier determined for RF_D in accordance with subsection 8(2) for that distillate compliance period; and

(2) Subsection 22(3) of the Regulations is repealed.

9. Section 23 of the Regulations is replaced by the following:

Carry forward into first distillate compliance period

22.1 (1) On September 30, 2011, a primary supplier may carry forward into the first distillate compliance period distillate compliance units that they own that were created before July 1, 2011 and that have not been assigned, under subsection 7(3), as the value for DtG_{DG} in subsection 8(1). The number of distillate compliance units that may be so carried forward must not exceed 0.004 multiplied by the number of litres in the primary supplier's distillate pool determined using the pre-distillate compliance period as if it were the distillate compliance period in question.

Identification

(2) A record referred to in section 31 or subsection 32(6) or a report referred to in section 33 or 39 that is related to the creation, transfer in trade, receipt in trade, carrying forward, cancellation, or assignment under subsection 7(3) as the value for DtG_{DG} in subsection 8(1), of distillate compliance units — in the period that begins on July 1, 2011 and that ends on September 30, 2011 — must identify the number of those distillate compliance units that were created

(*a*) in that period; and

(*b*) before July 1, 2011.

Written statement

(3) A participant who — in the period that begins on July 1, 2011 and that ends on September 30, 2011 — transfers in trade distillate compliance units must, on the transfer, provide to the primary supplier who receives in trade those distillate compliance units a written statement that indicates the number of those distillate compliance units that were created

(*a*) in that period; and

(*b*) before July 1, 2011.

de l'annexe 2 — fournis dans le rapport d'enregistrement, le participant volontaire transmet au ministre un avis indiquant les nouveaux renseignements dans les cinq jours suivant la modification.

7. La variable RF_G de la formule figurant au paragraphe 21(2) de la version anglaise du même règlement est remplacée par ce qui suit :

RF_G is the volume, expressed in litres, that the primary supplier determined for RF_G in accordance with subsection 8(1) for that gasoline compliance period; and

8. (1) La variable RF_D de la formule figurant au paragraphe 22(2) de la version anglaise du même règlement est remplacée par ce qui suit :

RF_D is the volume, expressed in litres, that the primary supplier determined for RF_D in accordance with subsection 8(2) for that distillate compliance period; and

(2) Le paragraphe 22(3) du même règlement est abrogé.

9. L'article 23 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Report prospectif — première période de conformité visant le distillat

22.1 (1) Le 30 septembre 2011, le fournisseur principal peut reporter à la première période de conformité visant le distillat les unités de conformité visant le distillat lui appartenant qui ont été créées avant le 1er juillet 2011 et qui n'ont pas été attribuées, aux termes du paragraphe 7(3), à la variable DtG_{DG} prévue au paragraphe 8(1). Le nombre d'unités de conformité pouvant être reportées ne peut dépasser la valeur correspondant au nombre de litres qu'il a dans ses stocks de distillat, déterminé comme si la période précédant la période de conformité visant le distillat était la période de conformité visant le distillat en cause, multiplié par 0,004.

Indication

(2) Les renseignements visés à l'article 31 et au paragraphe 32(6) et les rapports visés aux articles 33 et 39 qui ont trait à la création, au transfert et à la réception dans le cadre d'un échange, au report, à l'annulation et à l'attribution en application du paragraphe 7(3) à la variable DtG_{DG} prévue au paragraphe 8(1) d'unités de conformité visant le distillat — au cours de la période commençant le 1er juillet 2011 et se terminant le 30 septembre 2011 — indiquent le nombre de ces unités qui ont été créées :

a) au cours de cette période;

b) avant le 1er juillet 2011.

Déclaration écrite

(3) Le participant qui, au cours de la période commençant le 1er juillet 2011 et se terminant le 30 septembre 2011, transfère dans le cadre d'un échange des unités de conformité visant le distillat donne au fournisseur principal à qui les unités sont transférées, au moment du transfert, une déclaration écrite précisant le nombre de ces unités qui ont été créées :

a) au cours de cette période;

b) avant le 1er juillet 2011.

Carry forward — elective participants

23. An elective participant may, before the end of the trading period in respect of a compliance period, carry forward their compliance units — up to a maximum of the number of compliance units that they created during the compliance period — into the next compliance period. For greater certainty, no distillate compliance units may be carried forward by an elective participant into the first distillate compliance period.

Report prospectif — participant volontaire

23. Le participant volontaire peut, avant la fin de la période d'échange liée à une période de conformité, reporter ses unités de conformité — à concurrence du nombre d'unités de conformité qu'il a créées durant la période de conformité en cause — à la période de conformité suivante. Il est entendu qu'aucune unité visant le distillat ne peut être reportée à la première période de conformité visant le distillat.

10. (1) The portion of subsection 25(2) of the English version of the Regulations before paragraph (*a*) is replaced by the following:

10. (1) Le passage du paragraphe 25(2) de la version anglaise du même règlement précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

Exports

(2) For each litre of renewable fuel content in a batch of liquid petroleum fuel exported by a participant, or by one of their affiliates who is not a participant, during a compliance period, the participant must, before the end of the trading period in respect of the compliance period, cancel compliance units that were created during, or carried forward or carried back into, the compliance period as follows:

Exports

(2) For each litre of renewable fuel content in a batch of liquid petroleum fuel exported by a participant, or by one of their affiliates who is not a participant, during a compliance period, the participant must, before the end of the trading period in respect of the compliance period, cancel compliance units that were created during, or carried forward or carried back into, the compliance period as follows :

(2) Section 25 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):

(2) L'article 25 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

Biocrude as feedstock

(5) If, during a compliance period, a primary supplier produces a liquid petroleum fuel at a facility that uses biocrude as a feedstock and subsequently the primary supplier, or an affiliate of the primary supplier, exports a volume of the fuel during the trading period in respect of the compliance period, the primary supplier must — except for any of that volume that the primary supplier demonstrates was produced from feedstock that did not include any biocrude — cancel before the end of that trading period

(*a*) for exported diesel fuel or heating distillate oil, a number of distillate compliance units equal to the number of distillate compliance units created under subsections 15(1) and (2) during the compliance period as a result of the use of biocrude as feedstock to produce liquid petroleum fuel at the facility multiplied by the volume of the exported fuel and divided by the sum of the volume of diesel fuel and heating distillate oil produced at the facility during the compliance period; and

(*b*) in any other case, a number of gasoline compliance units equal to the number of gasoline compliance units created under subsection 15(2) during the compliance period as a result of the use of biocrude as feedstock to produce liquid petroleum fuel at the facility multiplied by the volume of the exported fuel and divided by the sum of the volume of fuel, other than diesel fuel and heating distillate oil, produced at the facility during the compliance period.

Utilisation de biobrut comme matière première

(5) Si, au cours d'une période de conformité, le fournisseur principal produit du carburant à base de pétrole liquide à une installation qui utilise du biobrut comme matière première et que, par la suite, ce dernier ou un de ses affiliés exporte tout volume du carburant au cours de la période d'échange liée à la période de conformité en cause, le fournisseur principal annule, avant la fin de cette période, les unités de conformité ci-après, sauf celles relatives aux volumes de carburant exportés pour lesquels il peut démontrer qu'ils ont été produits à partir d'une matière première ne comprenant pas de biobrut :

a) s'il s'agit de carburant diesel ou de mazout de chauffage, un nombre d'unités de conformité visant le distillat égal au nombre d'unités de conformité visant le distillat créées aux termes des paragraphes 15(1) et (2), au cours de la période de conformité, en raison de l'utilisation de biobrut comme matière première pour produire le carburant à base de pétrole liquide à l'installation, multiplié par le volume de carburant exporté puis divisé par la somme des volumes de carburant diesel et de mazout de chauffage produits à l'installation au cours de la période de conformité;

b) dans les autres cas, un nombre d'unités de conformité visant l'essence égal au nombre d'unités de conformité visant l'essence créées aux termes du paragraphe 15(2), au cours de la période de conformité, en raison de l'utilisation de biobrut comme matière première pour produire le carburant à base de pétrole liquide à l'installation, multiplié par le volume de carburant exporté puis divisé par le volume de carburant — autre que le carburant diesel et le mazout de chauffage — produit à l'installation au cours de la période de conformité.

October 1, 2011 — distillate compliance units

(6) As of October 1, 2011, all of a participant's distillate compliance units that they own and that were created before July 1, 2011 are cancelled unless they have been carried forward under subsection 22.1(1) or assigned, under subsection 7(3), as the value for DtG_{DG} in subsection 8(1) for the first gasoline compliance period.

11. (1) Subsection 28(3) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Non-application — aucune unité créée

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas, à l'égard d'une période de conformité donnée, au producteur ou à l'importateur de carburant renouvelable qui établit, documents à l'appui — lesquels sont transmis au ministre avec le rapport requis aux termes du paragraphe 34(4) —, qu'aucune unité de conformité n'a été créée à partir du carburant renouvelable qu'il a produit ou importé au cours de cette période de conformité.

(2) Subsection 28(4) of the Regulations is repealed.

12. (1) The portion of subsection 31(1) of the Regulations before paragraph (*a*) is replaced by the following:

Compliance unit account book

31. (1) For the trading period in respect of each compliance period, a participant must, in a compliance unit account book, make a record of the gasoline compliance units and of the distillate compliance units, as the case may be, that they

(2) Paragraph 31(1)(*b*) of the Regulations is replaced by the following:

(*b*) transferred in trade, received in trade or cancelled during the trading period in respect of the compliance period; or

(3) Subsection 31(2) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (*l*):

(*l.1*) the number of their compliance units cancelled under subsection 25(5);

(*l.2*) the number of their compliance units cancelled under subsection 25(6);

13. Paragraph 32(3)(*a*) of the Regulations is amended by striking out "or" at the end of subparagraph (i), by adding "or" at the end of subparagraph (ii) and by adding the following after subparagraph (ii):

(iii) was later blended at a blending facility to result in liquid petroleum fuel that was not high-renewable-content fuel;

14. (1) Subsection 34(2) of the Regulations is replaced by the following:

Change of information

(2) If the information provided in the registration report — other than the information referred to in paragraph 1(*b*) or (*c*) of Schedule 6 — changes, the producer or importer must send a notice to the Minister that provides the updated information no later than five days after the change.

1^er^ octobre 2011 — unités de conformité visant le distillat

(6) À compter du 1^er^ octobre 2011, toutes les unités de conformité visant le distillat que possède le participant et qui ont été créées avant le 1^er^ juillet 2011 sont annulées, sauf si elles ont été reportées en application du paragraphe 22.1(1) ou attribuées, aux termes du paragraphe 7(3), à la variable DtG_{DG} prévue au paragraphe 8(1) pour la première période de conformité visant l'essence.

11. (1) Le paragraphe 28(3) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Non-application — aucune unité créée

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas, à l'égard d'une période de conformité donnée, au producteur ou à l'importateur de carburant renouvelable qui établit, documents à l'appui — lesquels sont transmis au ministre avec le rapport requis aux termes du paragraphe 34(4) —, qu'aucune unité de conformité n'a été créée à partir du carburant renouvelable qu'il a produit ou importé au cours de cette période de conformité.

(2) Le paragraphe 28(4) du même règlement est abrogé.

12. (1) Le passage du paragraphe 31(1) du même règlement précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

Livre des unités de conformité

31. (1) Pour la période d'échange liée à chaque période de conformité, le participant consigne, dans un livre des unités de conformité, les renseignements relatifs à ses unités visant l'essence et à celles visant le distillat, selon le cas, qu'il a :

(2) L'alinéa 31(1)*b*) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) transférées ou reçues dans le cadre d'un échange ou annulées durant la période d'échange liée à la période de conformité;

(3) Le paragraphe 31(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa *l*), de ce qui suit :

l.1) le nombre de ses unités annulées aux termes du paragraphe 25(5);

l.2) le nombre de ses unités annulées aux termes du paragraphe 25(6);

13. L'alinéa 32(3)*a*) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (ii), de ce qui suit :

(iii) soit mélangé par la suite à une installation de mélange pour produire du carburant à base de pétrole liquide qui n'est pas un carburant à haute teneur en carburant renouvelable;

14. (1) Le paragraphe 34(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Modification des renseignements

(2) En cas de modification des renseignements — autres que ceux visés aux alinéas 1*b*) et *c*) de l'annexe 6 — fournis dans le rapport d'enregistrement, le producteur ou l'importateur transmet au ministre un avis indiquant les nouveaux renseignements dans les cinq jours suivant la modification.

(2) Paragraph 34(3)(*e*) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(*e*) for a batch that was imported, the province via which importation occurred, the date of importation of the batch and its country of origin;

(3) The portion of paragraph 34(3)(*g*) of the Regulations before subparagraph (ii) is replaced by the following:

(*g*) if known, whether the batch of renewable fuel is to be exported and, if so,

(i) in the case of fuel that is sold for export by the producer or the importer before its exportation, the province in which the batch was located when ownership of the batch was transferred by that sale, and

15. Subsection 35(2) of the Regulations is replaced by the following:

Change of information

(2) If the information provided in the report on measurement methods — other than the information referred to in paragraph 1(*b*) or (*c*) of Schedule 8 — changes, the person must send a notice to the Minister that provides the updated information no later than five days after the change.

16. Section 39 of the French version of the Regulations is amended by replacing "15 décembre 2011" with "15 décembre 2010".

17. Subsection 40(3) of the Regulations is replaced by the following:

Distillate requirements

(3) Subsection 5(2) comes into force on July 1, 2011.

18. Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the reference after the heading "SCHEDULE 1" with "*(Subsection 3(2) and section 9)*".

19. Schedule 2 to the Regulations is amended by replacing the reference after the heading "SCHEDULE 2" with "*(Paragraph 11(1)(b), subsection 11(2) and item 5 of Schedule 1)*".

20. Item 3 of Schedule 4 to the Regulations is replaced by the following:

3. The volume, expressed in litres

(*a*) in the case of the first gasoline compliance period, of their distillate pool determined using the pre-distillate compliance period as if it were the distillate compliance period; and

(*b*) in any other case, of their distillate pool.

21. Item 5 of Schedule 5 to the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (*b*), by adding "and" at the end of paragraph (*c*) and by adding the following after paragraph (*c*):

(*d*) the number of gasoline compliance units and of distillate compliance units cancelled under subsection 25(5) of these Regulations.

(2) L'alinéa 34(3)*e*) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(*e*) for a batch that was imported, the province via which importation occurred, the date of importation of the batch and its country of origin;

(3) Le passage de l'alinéa 34(3)*g*) du même règlement précédant le sous-alinéa (ii) est remplacé par ce qui suit :

g) le cas échéant et si l'information est connue, le fait que le lot de carburant renouvelable doit être exporté et :

(i) dans le cas où il est vendu pour exportation par le producteur ou l'importateur avant son exportation, la province dans laquelle le lot se trouvait quand la propriété de ce lot a été transférée par la vente,

15. Le paragraphe 35(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Modification des renseignements

(2) En cas de modification des renseignements — autres que ceux visés aux alinéas 1*b*) et *c*) de l'annexe 8 — fournis dans le rapport sur les méthodes de mesure, la personne transmet au ministre un avis indiquant les nouveaux renseignements dans les cinq jours suivant la modification.

16. À l'article 39 de la version française du même règlement, « 15 décembre 2011 » est remplacé par « 15 décembre 2010 ».

17. Le paragraphe 40(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Exigences visant le distillat

(3) Le paragraphe 5(2) entre en vigueur le 1er juillet 2011.

18. La mention « *(paragraphe 9(1))* » qui suit le titre « ANNEXE 1 », à l'annexe 1 du même règlement, est remplacée par « *(paragraphe 3(2) et article 9)* ».

19. La mention « *(paragraphe 11(1))* » qui suit le titre « ANNEXE 2 », à l'annexe 2 du même règlement, est remplacée par « *(alinéa 11(1)b), paragraphe 11(2) et article 5 de l'annexe 1)* ».

20. L'article 3 de l'annexe 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

3. Le volume, exprimé en litres :

a) dans le cas de la première période de conformité visant l'essence, de ses stocks de distillats, déterminé comme si la période précédant la période de conformité visant le distillat était la période de conformité visant le distillat;

b) dans les autres cas, de ses stocks de distillat.

21. L'article 5 de l'annexe 5 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa *c*), de ce qui suit :

d) le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat qui ont été annulées en application du paragraphe 25(5) du présent règlement.

22. Item 10 of Schedule 5 to the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (*c*) and by adding the following after that paragraph:

(*c.1*) under subsection 25(6) of these Regulations because compliance units were neither carried forward nor assigned as envisaged by that subsection; and

23. Schedule 6 to the Regulations is amended by replacing the reference after the heading "SCHEDULE 6" with "*(Subsections 3(2) and 34(1) and (2))*".

24. Schedule 8 to the Regulations is amended by replacing the reference after the heading "SCHEDULE 8" with "*(Subsections 35(1) and (2))*".

22. L'article 10 de l'annexe 5 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa *c*), de ce qui suit :

c.1) elles n'ont été ni reportées prospectivement ni attribuées aux termes du paragraphe 25(6) du présent règlement;

23. La mention « *(paragraphe 34(1))* » qui suit le titre « ANNEXE 6 », à l'annexe 6 du même règlement, est remplacée par « *(paragraphes 3(2) et 34(1) et (2))* ».

24. La mention « *(paragraphe 35(1))* » qui suit le titre « ANNEXE 8 », à l'annexe 8 du même règlement, est remplacée par « *(paragraphes 35(1) et (2))* ».

COMING INTO FORCE

25. (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

(2) Sections 5 and 6, subsection 14(1) and section 15 come into force on the day that is 60 days after the day on which these Regulations are registered.

ENTRÉE EN VIGUEUR

25. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) Les articles 5 et 6, le paragraphe 14(1) et l'article 15 entrent en vigueur soixante jours après la date d'enregistrement du présent règlement.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations*.)

Executive summary

Issue: Greenhouse gases (GHGs) are primary contributors to climate change. The most significant sources of GHG emissions are anthropogenic, mostly as a result of combustion of fossil fuels. The emissions of GHGs have been increasing significantly since the industrial revolution and this trend is likely to continue if no action is taken. In 2008, GHG emissions from the transportation sector contributed around 27% of Canada's inventory of emissions. Nationally, historical data indicates that emissions in 2008 were about 19% above the 1990 levels. The Government of Canada is committed to reducing Canada's total GHG emissions by 17% from 2005 levels by 2020.

The *Renewable Fuels Regulations* (the Regulations), published in the *Canada Gazette*, Part II, on September 1, 2010, include provisions requiring an average 2% requirement for renewable content in diesel fuel and heating distillate oil. The Regulations do not specify a start date for this requirement as it was subject to the demonstration of technical feasibility under the range of Canadian conditions.

An assessment by Natural Resources Canada (NRCan) through the National Renewable Diesel Demonstration Initiative (NRDDI) has led to the conclusion that renewable diesel

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Règlement*.)

Résumé

Question : Les gaz à effet de serre (GES) sont les principaux contributeurs au changement climatique. Les sources d'émissions de GES les plus importantes sont d'origine anthropique, principalement en raison de la combustion de combustibles fossiles. Les émissions de GES ont augmenté considérablement depuis la révolution industrielle, et cette tendance se poursuivra probablement si aucune mesure n'est prise. En 2008, les émissions de GES du secteur des transports représentaient environ 27 % de l'inventaire canadien des émissions. À l'échelle nationale, les données historiques révèlent que les émissions en 2008 étaient d'environ 19 % au-dessus des niveaux de 1990. Le gouvernement du Canada s'est engagé à réduire les émissions totales de GES du Canada de 17 %, par rapport aux niveaux de 2005, d'ici 2020.

Le *Règlement sur les carburants renouvelables* (le Règlement), publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 1er septembre 2010, comprend des dispositions exigeant une teneur moyenne de 2 % de contenu renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage. Le Règlement ne précise aucune date de début pour cette exigence, car elle a été soumise à la démonstration de la faisabilité technique selon les conditions canadiennes.

Une évaluation de Ressources naturelles Canada (RNCan) dans le cadre de l'Initiative de démonstration nationale sur le diesel renouvelable (IDNDR) a démontré que le diesel

can meet the Canadian petroleum industry accepted standards, subject to timing considerations for infrastructure readiness.

In finalizing the coming-into-force date, the Government has carefully considered all the comments received and is balancing competitiveness impacts on eastern refiners with the need to minimize delays to support the Canadian biodiesel industry in moving forward. A permanent exemption is being provided for diesel fuel and heating distillate oil sold in Newfoundland and Labrador and temporary exemptions for the first compliance period for diesel fuel and heating distillate oil sold in Quebec and all other Atlantic provinces. Further flexibilities include an extended first compliance period, as proposed in the *Canada Gazette*, Part I, and the following, which were provided for in the original Regulations: carrying forward of pre-distillate compliance units, trading of compliance units, carrying back of compliance units and other flexibilities already in the Regulations. The 2% requirement is being put in place with a coming-into-force date of July 1, 2011.

Description: The *Regulations Amending the Renewable Fuels Regulations* (the Amendments) set a date of coming into force of the 2% requirement for diesel fuel and heating distillate oil. The coming into force of this requirement would provide further reductions in greenhouse gas emissions, in addition to the reductions estimated from the 5% in gasoline requirement of the Regulations. Further details on the evaluation, reporting and assessments activities for the 5% *Renewable Fuels Regulations* are available in the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) that was published with the Regulations on September 1, 2010, in the *Canada Gazette*, Part II.[1]

The Regulations already include full provisions to require fuel producers and importers of diesel fuel and heating distillate oil to have an average annual renewable fuel content equal to at least 2% of the volume of distillates that they produce and import. Section 17 of the Amendments amends subsection 40(3) of the Regulations to set a coming-into-force date of the 2% requirement for diesel fuel and heating distillate oil as of July 1, 2011.

The Amendments are estimated to result in an incremental reduction of GHG emissions of about 1 megatonne (Mt) of carbon dioxide equivalent (CO_2e) per year directly attributed to the 2% requirement. The Amendments fulfill the commitments under the Renewable Fuels Strategy of reducing GHG emissions from liquid petroleum fuels and strengthening the demand for renewable fuels in Canada.

In addition to the overall environmental benefits, one of the key drivers for supporting renewable fuels production and use

renouvelable peut répondre aux normes reconnues de l'industrie pétrolière canadienne, sous réserve de certains facteurs temporels concernant l'état de préparation de l'infrastructure.

En finalisant la date d'entrée en vigueur, le gouvernement a étudié minutieusement tous les commentaires reçus et soupesé les intérêts en jeu. Afin de répondre aux répercussions de la concurrence sur les raffineurs de l'Est et le besoin de réduire au minimum les retards pour soutenir les progrès du secteur canadien du biodiesel, une exemption permanente est fournie pour le carburant diesel et le mazout de chauffage vendus à Terre-Neuve-et-Labrador et des exemptions temporaires sont fournies pour la première période de conformité pour le carburant diesel et le mazout de chauffage vendus au Québec et dans toutes les provinces de l'Atlantique. D'autres assouplissements dans le Règlement comprennent une première période de conformité prolongée, telle qu'elle a été proposée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et ceux déjà présents dans le Règlement initial, soient : la mise en œuvre des dispositions concernant le report prospectif des unités de conformité prédistillat, l'échange des unités de conformité, le report rétrospectif des unités de conformité et d'autres flexibilités déjà présentes dans le Règlement. L'exigence relative à la teneur de 2 % est mise en place par cette modification et la date d'entrée en vigueur est le 1er juillet 2011.

Description : Le *Règlement modifiant le Règlement sur les carburants renouvelables* (les modifications) établit une date d'entrée en vigueur pour l'exigence relative à la teneur de 2 % en carburant renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage. L'entrée en vigueur de cette exigence permettra d'autres réductions d'émissions de gaz à effet de serre en plus des réductions estimatives découlant de l'exigence d'une teneur de 5 % dans l'essence déjà prévue au Règlement. De plus amples détails sur l'évaluation, les activités d'établissement de rapports et d'évaluations liées à l'exigence de 5 % du *Règlement sur les carburants renouvelables* sont disponibles dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (RÉIR) qui a été publié avec le Règlement, le 1er septembre 2010, dans la Partie II de la *Gazette du Canada*[1].

Le Règlement comprend déjà des dispositions intégrales qui exigent que les producteurs et importateurs de diesel et de mazout de chauffage prévoient une teneur moyenne annuelle en carburant renouvelable équivalant à au moins 2 % du volume de distillats qu'ils produisent et importent. L'article 17 des modifications modifierait le paragraphe 40(3) du Règlement en vue d'établir au 1er juillet 2011 la date d'entrée en vigueur de l'exigence relative à la teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage.

On estime que les modifications se traduiront par une réduction progressive des émissions de GES d'environ 1 mégatonne (Mt) d'équivalent de dioxyde de carbone (éq CO_2) par année directement imputable à l'exigence de la teneur de 2 %. Les modifications permettent de s'acquitter des engagements prévus dans la Stratégie sur les carburants renouvelables qui vise à réduire les émissions de GES des carburants liquides à base de pétrole et à renforcer la demande de carburants renouvelables au Canada.

Outre les avantages généraux pour l'environnement, l'un des principaux facteurs soutenant la production et l'utilisation des

[1] www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/eng/regulations/detailReg.cfm?intReg=186

[1] www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/detailreg.cfm?intReg=186

is the benefit that it can bring to the agriculture sector and rural Canada. Increased renewable fuels production in Canada will result in increased local demand for feedstocks and new markets for Canadian agricultural producers' crops. For example, biodiesel facilities can provide a market for off-grade canola, which is not suitable for the food market.

Providing agricultural producers with the opportunity to invest in and develop profitable renewable fuels projects that use agricultural products as inputs will help to create a positive stream of income that could be more independent of commodity price swings. This would also encourage an approach that goes beyond simple commodity production to focus on new ways to add value to biomass produced on farms. Renewable fuel plants would inject additional spending into the local rural economies, broadening their tax base and generating additional jobs at the local level.

Cost-benefit statement: Over a 25-year period, the Amendments will result in a cumulative reduction of 23.6 Mt of CO_2e in GHG emissions (or an average incremental reduction of about 1 Mt CO_2e per year). Although it is difficult to quantify and monetize the full range of benefits attributable to the Amendments, and such an exercise does not take into account the broader socio-economic benefits of the full range of elements of Canada's climate change and Renewable Fuels Strategy, it is estimated that the Amendments will have overall benefits for Canada of $10.4 billion over a 25-year period. These include the value of GHG reduction benefits with an estimated present value of approximately $495 million, using a social cost of carbon value of $25 per tonne in 2010 and the avoided cost of displaced diesel fuel and heating distillate oil with an estimated present value of $9.9 billion. There are other complementary benefits to the economy from the Amendments, including benefits from increased employment and income resulting from increased production of renewable fuels. Other government initiatives to improve vehicle efficiency and to develop next generation renewable fuel production technologies are also expected to contribute towards GHG emission reductions and socio-economic benefits over time.

The present value of the costs associated with the Amendments is estimated to be $12.8 billion. Costs of incremental production of biodiesel are estimated at $4.8 billion. Fuel producers and importers would incur estimated costs of $7.8 billion, which include the cost of purchasing kerosene, used as a biodiesel diluent, as well as capital investments needed to upgrade or modify refinery installations, distribution and blending systems. Incremental costs to consumers are estimated at $201.7 million resulting from increased fuel consumption due to the lower energy content of kerosene used in biodiesel blends.

carburants renouvelables réside dans les avantages qu'elles peuvent apporter au secteur agricole et rural du Canada. En effet, une production accrue de carburants renouvelables au Canada fera augmenter la demande locale en matières premières et offrira de nouveaux marchés pour les cultures des producteurs agricoles canadiens. Par exemple, les installations de production de biodiesel pourraient offrir un marché pour le canola hors grade, qui ne convient pas au marché alimentaire.

Fournir aux producteurs agricoles la possibilité d'investir dans des projets rentables de carburants renouvelables et d'élaborer de tels projets qui utilisent des produits agricoles comme intrants contribuera à créer un flux positif de revenus qui pourrait être plus indépendant des fluctuations des prix des produits de base. Cela permettrait également de favoriser une approche qui va au-delà de la simple production de produits pour se concentrer sur de nouvelles façons d'ajouter de la valeur à la biomasse produite sur les fermes. Les usines de carburant renouvelable injecteraient des dépenses supplémentaires dans les économies rurales locales, élargissant du même coup leur assiette fiscale et créant des emplois supplémentaires à l'échelle locale.

Énoncé des coûts et avantages : Sur une période de 25 ans, les modifications se traduiront par une réduction cumulative de 23,6 Mt d'éq CO_2 des émissions de GES (soit une réduction moyenne progressive d'environ 1 Mt éq CO_2 par année). Bien qu'il soit difficile de quantifier et de monétiser toute la gamme des avantages attribuables aux modifications, et qu'un tel exercice ne tienne pas compte des avantages socio-économiques généraux associés à la gamme complète des éléments du changement climatique au Canada et de la Stratégie des carburants renouvelables, on estime que les modifications auront des retombées globales pour le Canada de l'ordre de 10,4 milliards de dollars sur une période de 25 ans. Cela comprendrait la valeur des avantages de la réduction des GES d'une valeur estimative actuelle d'environ 495 millions de dollars, en utilisant un coût social du carbone d'une valeur de 25 $ la tonne en 2010 et le coût évité du diesel déplacé et du mazout de chauffage d'une valeur estimative actuelle de 9,9 milliards de dollars. Il y a d'autres avantages complémentaires pour l'économie attribuables aux modifications, y compris les avantages liés à un plus grand nombre d'emplois et aux revenus accrus résultant d'une plus grande production de carburants renouvelables. D'autres initiatives gouvernementales visant à améliorer l'efficacité des véhicules et à développer la prochaine génération des technologies de production de carburants renouvelables devraient également, au fil du temps, contribuer à la réduction des émissions de GES et à l'obtention d'avantages socio-économiques.

La valeur actualisée des coûts liés aux modifications est évaluée à 12,8 milliards de dollars. Les coûts de production supplémentaires de biodiesel sont évalués à 4,8 milliards de dollars. Les producteurs et les importateurs de carburant engageraient des coûts estimatifs de 7,8 milliards de dollars, comprenant le coût d'achat de kérosène, utilisé comme diluant biodiesel, ainsi que les investissements en immobilisation nécessaires pour mettre à niveau ou modifier les installations de raffinage et les systèmes de distribution et de mélange. Les coûts supplémentaires pour les consommateurs sont évalués à 201,7 millions de dollars et résultent de l'augmentation de la consommation de carburant en raison de la faible teneur en énergie du kérosène utilisé dans les mélanges de biodiesel.

Overall, the Amendments are expected to result in a net cost of $2.4 billion over 25 years, or an average net cost of approximately $94 million per year. A sensitivity analysis shows that this net cost could change somewhat depending on the value of certain key variables.

Business and consumer impacts: The distribution of impacts on industry would be relatively uneven across the country in part due to existing mandates in western provinces and the availability of renewable fuels. As a result, the Amendments will have minimal impacts in some western provinces (such as British Columbia, Manitoba and Alberta) where biodiesel-blended diesel fuel is already available, with most impacts concentrated in regions where provincial renewable fuel requirements are not yet in place.

The renewable fuel production sector stands to gain in terms of the ability to grow its production capacity from the increase in the demand for renewable fuels. Some increase in employment and other economic activities for the sector is expected from this expansion.

Consumers will also be impacted by a small increase in fuel price at the pump as the fuel producers pass on their incremental costs down the supply chain. The precise magnitude of the price impact, given differences between regions and across fuel suppliers, is difficult to predict but will be relatively small. In the event that all industry costs are passed on to the consumers, it is estimated that the average price increase for the biodiesel blend over the 25-year period would be about one third of a cent per litre, an amount likely to be unnoticeable in comparison with the usual day-to-day price fluctuations experienced in the diesel fuel market.

Performance measurement and evaluation plan: The evaluation of the Regulations will be focused on the volume of renewable fuel blended with liquid petroleum fuels in Canada. A detailed performance measurement and evaluation plan (PMEP) was developed for the *Renewable Fuels Regulations*. The PMEP is being revised to include elements for the 2% renewable fuel requirement for diesel fuel and heating distillate oil. The revised PMEP will be made available, upon request, from Environment Canada.

Dans l'ensemble, les modifications devraient se traduire par un coût net de 2,4 milliards de dollars sur 25 ans ou un coût moyen net d'environ 94 millions de dollars par année. Une analyse de sensibilité révèle que ce coût net pourrait varier quelque peu selon la valeur de certaines variables clés.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : La répartition des répercussions sur l'industrie serait relativement inégale à l'échelle du pays, en partie en raison des mandats existants dans les provinces de l'Ouest et de la disponibilité des carburants renouvelables. Ainsi, les modifications devraient avoir des répercussions minimales dans certaines provinces de l'Ouest (comme la Colombie-Britannique, le Manitoba et l'Alberta) où le mélange biodiesel-diesel est déjà disponible, tandis que la majeure partie des répercussions se feraient sentir dans les régions où les exigences provinciales relatives au carburant renouvelable ne sont pas encore en place.

Le secteur de production des carburants renouvelables a tout à gagner en termes de croissance de sa capacité de production découlant de l'augmentation de la demande de carburants renouvelables. Une certaine augmentation du nombre d'emplois et d'autres activités économiques pour le secteur pourrait résulter de cette expansion.

Les consommateurs seront aussi touchés par une légère augmentation du prix du carburant à la pompe puisque les producteurs de carburant vont refiler les coûts différentiels à la chaîne d'approvisionnement. L'ampleur exacte de la répercussion sur les prix, compte tenu des différences entre les régions et les fournisseurs de carburant, est difficile à prédire, mais sera relativement faible. Dans le cas où tous les coûts de l'industrie seraient refilés aux consommateurs, on estime que l'augmentation moyenne des prix pour le mélange de biodiesel au cours de la période de 25 ans serait d'environ un tiers d'un cent le litre, un montant susceptible d'être imperceptible en comparaison des fluctuations quotidiennes habituelles des prix auxquelles est confronté le marché du diesel.

Mesures de rendement et plan d'évaluation : L'évaluation du Règlement sera axée sur le volume de carburant renouvelable mélangé à du carburant liquide à base de pétrole au Canada. Un plan d'évaluation et de mesure du rendement (PEMR) détaillé a été élaboré pour le *Règlement sur les carburants renouvelables*. Le PEMR fait l'objet d'une révision afin d'inclure des éléments relatifs à l'exigence proposée relative à une teneur de 2 % de carburant renouvelable pour le carburant diesel et le mazout de chauffage. La version révisée du PEMR sera disponible, sur demande, auprès d'Environnement Canada.

Issue

Greenhouse gases (GHGs) are primary contributors to climate change. The most significant sources of GHG emissions are anthropogenic, mostly as a result of combustion of fossil fuels. The emissions of GHGs have been increasing significantly since the industrial revolution and this trend is likely to continue if no action is taken. Historical data indicates that emissions in 2008 were about 19% above the 1990 levels. The Government of Canada is committed to reducing Canada's total GHG emissions by 17% from 2005 levels by 2020.

Question

Les gaz à effet de serre (GES) sont les principaux contributeurs au changement climatique. Les sources d'émissions de GES les plus importantes sont d'origine anthropique, résultant principalement de la combustion de combustibles fossiles. Les émissions de GES ont augmenté considérablement depuis la révolution industrielle et cette tendance devrait probablement se poursuivre si aucune mesure n'est prise. Les données historiques révèlent que les émissions en 2008 étaient d'environ 19 % au-dessus des niveaux de 1990. Le gouvernement du Canada s'est engagé à réduire les émissions totales de GES du Canada de 17 %, par rapport aux niveaux de 2005, d'ici 2020.

In 2008, GHG emissions from the transportation sector contributed around 27% of Canada's inventory of emissions. Modelling results from Natural Resources Canada (NRCan) indicate that the use of renewable fuels in liquid petroleum fuel for transportation can contribute to GHG emission reductions on a life-cycle basis.

The *Renewable Fuels Regulations* (the Regulations), published in the *Canada Gazette*, Part II, on September 1, 2010, include provisions requiring an average 2% requirement for renewable content in diesel fuel and heating distillate oil but do not specify a start date for this requirement. This requirement was subject to the demonstration of technical feasibility under the range of Canadian conditions, which was assessed by NRCan through the National Renewable Diesel Demonstration Initiative (NRDDI). In consultation with Environment Canada, Agriculture and Agri-Food Canada and Transport Canada, seven demonstration projects were delivered by stakeholders with funding assistance from NRDDI. In addition to the demonstration projects, a study of the readiness of the Canadian petroleum distribution infrastructure was also conducted through the NRDDI. The technical information and experience gathered through the NRDDI projects led to the conclusion that renewable diesel can meet the Canadian petroleum industry accepted standards, subject to timing considerations for infrastructure readiness.[2]

Now that the technical feasibility has been demonstrated, Environment Canada is amending the Regulations to set a coming-into-force date of July 1, 2011, for the 2% requirement for diesel fuel and heating distillate oil.

Objectives

The *Regulations Amending the Renewable Fuels Regulations* (the Amendments) set a date of coming into force of the 2% requirement for diesel fuel and heating distillate oil. The coming into force of this requirement will provide further reductions in greenhouse gas emissions, in addition to the reductions estimated from the 5% in gasoline requirement of the Regulations (see Figure 1 below). It will also establish a demand for renewable content in diesel fuel in Canada and provide the renewable fuels industry with the regulatory certainty needed to secure investments to build new production plants and ensure an adequate supply of renewable fuels for the Canadian market.

En 2008, les émissions de GES du secteur du transport représentaient environ 27 % de l'inventaire canadien des émissions. Les résultats de la modélisation effectuée par Ressources naturelles Canada (RNCan) indiquent que l'utilisation de carburants renouvelables dans les carburants liquides à base de pétrole pour le transport peut contribuer à réduire les émissions de GES sur la base du cycle de vie.

Le *Règlement sur les carburants renouvelables* (le Règlement), publié le 1er septembre 2010 dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, comprend des dispositions exigeant une teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage, mais ne précise aucune date d'entrée en vigueur pour cette exigence. Cette exigence a fait l'objet d'une démonstration de la faisabilité technique dans des conditions canadiennes, qui a été évaluée par RNCan, dans le cadre de l'Initiative de démonstration nationale sur le diesel renouvelable (IDNDR). En consultation avec Environnement Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada et Transports Canada, sept projets de démonstration ont été réalisés par des intervenants avec le soutien financier de l'IDNDR. Outre ces projets, une étude sur l'état de préparation de l'infrastructure de distribution du pétrole canadien a aussi été menée par l'entremise de l'IDNDR. Les renseignements et l'expérience techniques obtenus grâce aux projets de l'IDNDR ont mené à la conclusion que le diesel renouvelable peut répondre aux normes reconnues de l'industrie canadienne du pétrole, sous réserve de certains facteurs temporels liés à l'état de préparation de l'infrastructure[2].

Maintenant que la faisabilité technique a été démontrée, Environnement Canada modifie le Règlement afin que la date d'entrée en vigueur soit fixée au 1er juillet 2011 en ce qui concerne l'exigence relative à la teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage.

Objectifs

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les carburants renouvelables* (les modifications) établit une date d'entrée en vigueur pour l'exigence relative à la teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage. L'entrée en vigueur de cette exigence permettra des réductions additionnelles au niveau des émissions de gaz à effet de serre, en plus des réductions découlant de l'exigence de la teneur de 5 % en carburant renouvelable dans l'essence déjà prévue au Règlement (voir la figure 1 ci-dessous). Elle établira aussi une demande en contenu renouvelable dans le diesel au Canada et procurera à l'industrie des carburants renouvelables la certitude réglementaire nécessaire pour obtenir des investissements qui serviront à la construction de nouvelles usines de production et assurer un approvisionnement adéquat en carburants renouvelables pour le marché canadien.

[2] "Report on the Technical Feasibility of Integrating an Annual Average 2% Renewable Diesel in the Canadian Distillate Pool by 2011", NRCan.

[2] « Rapport de faisabilité technique — Ajout d'une moyenne annuelle de 2% de diesel renouvelable dans le stock de distillat du Canada d'ici 2011 », RNCan.

Figure 1: Estimated GHG Emissions Reductions from the *Renewable Fuels Regulations*

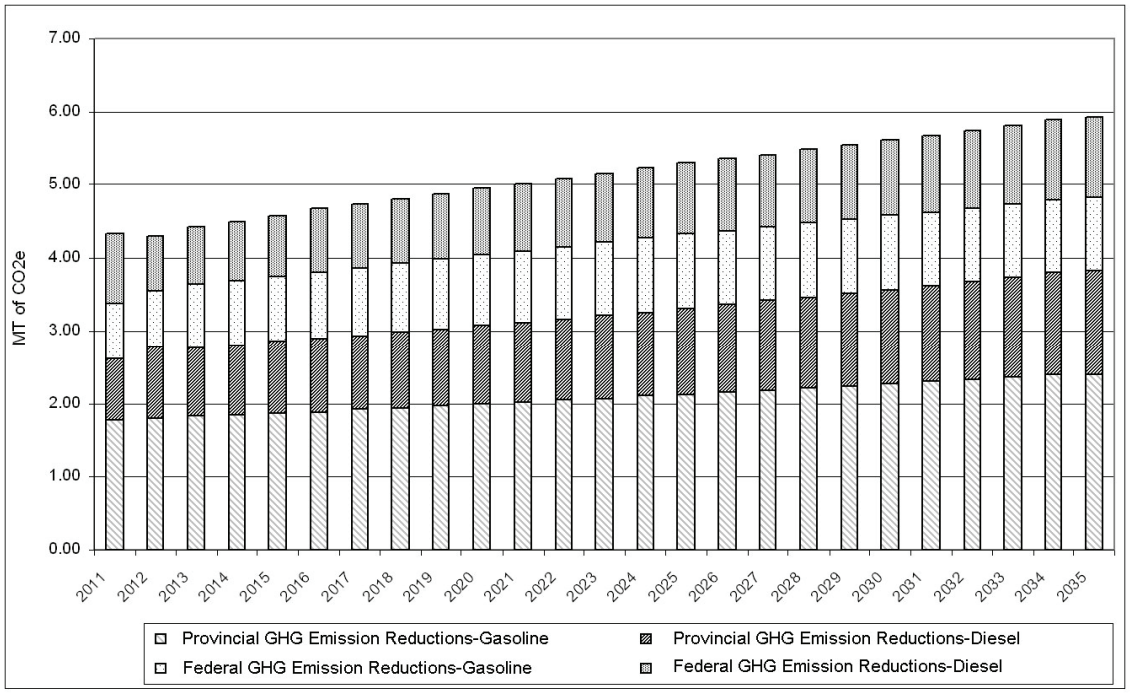
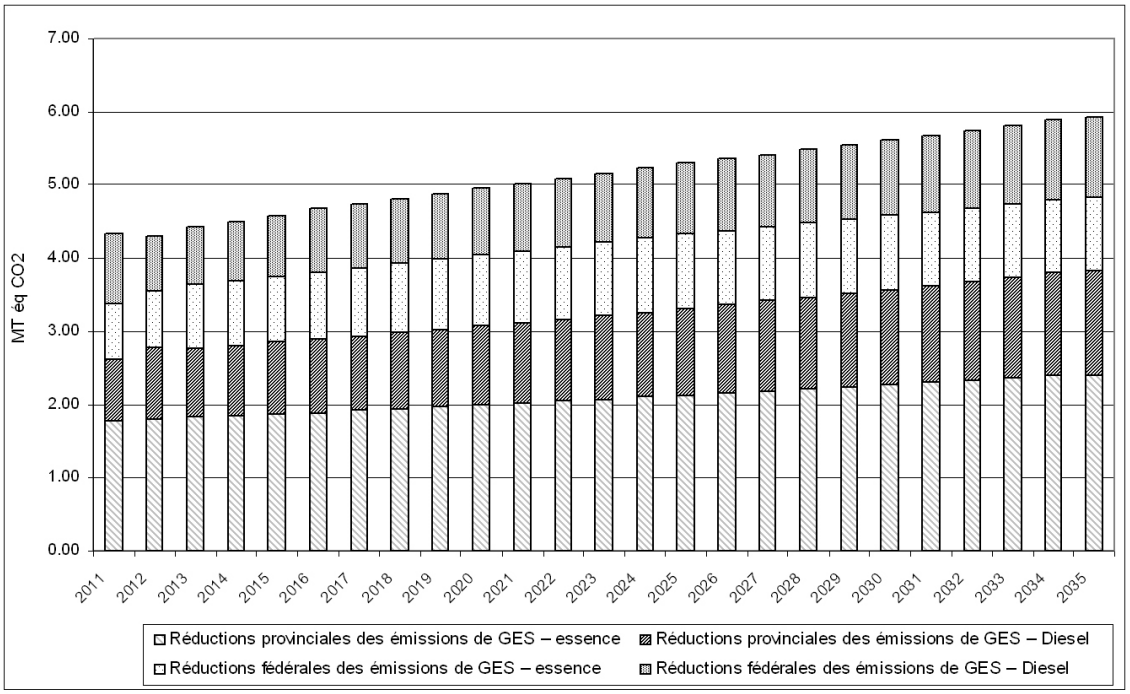


Figure 1 : Estimation des réductions des émissions de GES découlant du *Règlement sur les carburants renouvelables*



Description

The Amendments

The Regulations already include full provisions to require fuel producers and importers of diesel fuel and heating distillate oil to

Description

Les modifications

Le Règlement renferme déjà des dispositions exhaustives qui exigent que les producteurs et importateurs de diesel et de mazout

have an average annual renewable fuel content equal to at least 2% of the volume of distillates that they produce and import. However, the Regulations do not specify a start date for this requirement. Section 17 of the Amendments amends subsection 40(3) of the Regulations to set a coming-into-force date of the 2% requirement for diesel fuel and heating distillate oil of July 1, 2011. This requirement leads to the following changes:

- Subsection 1(1) clarifies the definition of "pre-distillate compliance period" by explicitly including the exact dates, specifically from December 15, 2010, to June 30, 2011. This does not result in any change of the actual requirements; and
- Subsection 1(2) clarifies the definition of "distillate compliance period" by explicitly including the exact dates; specifically, the first compliance period is from July 1, 2011, to December 31, 2012. This does not result in any change to the actual requirements.

In response to comments from stakeholders, the Government has carefully considered all the comments received and is balancing competitiveness impacts on eastern refiners with the need to minimize delays to support the Canadian biodiesel industry. Some transitional flexibility has been added to the Amendments. For the first distillate compliance period only, section 3 allows a primary supplier to subtract from its distillate pool the volume of diesel fuel and heating distillate oil that it sold for, or delivered for, use in New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island or Quebec south of 60°N. In addition, for all distillate compliance periods, section 3 also allows a primary supplier to subtract from its distillate pool the volume of diesel fuel and heating distillate oil that it sold for, or delivered for, use in Newfoundland and Labrador.

In addition, Environment Canada and industry stakeholders have identified some issues, minor inconsistencies and lack of clarity in parts of the regulatory text since the publication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part II. The Amendments also include the following revisions on that account:

- Subsection 2(1) corrects paragraph 4(7)(*a*) of the Regulations by removing the phrase "or report". The various clauses referred to in paragraph 4(7)(*a*) do not cover reports;
- Subsection 2(2) adds a new subsection 4(9) to the Regulations which clarifies the rules on how the percentages of renewable fuel in petroleum fuel, determined for the purposes of the definition of "high-renewable-content fuel" or in subsection 17(1) of the Regulations, are to be determined. Consistent with current industry standards, these percentages are to be rounded to the nearest whole number percentage or, if equidistant between two whole number percentages, to the nearest even whole number percentage;
- Section 4 revises the marginal note in the English version of subsection 8(2) of the Regulations from "Distillate" to "Distillate pool", which aligns with the marginal notes for subsections 5(2) and 6(2) of the Regulations;
- Sections 5 and 6, subsection 14(1) and section 15 adjust the requirement for sending a notice of changed registration information, under subsections 9(2), 11(2), 34(2) or 35(2) of the

de chauffage prévoient une teneur moyenne annuelle en carburant renouvelable équivalant à au moins 2 % du volume de distillats qu'ils produisent et importent. Cependant, le Règlement ne précise aucune date d'entrée en vigueur pour cette exigence. L'article 17 des modifications modifie le paragraphe 40(3) du Règlement en vue d'établir au 1er juillet 2011 la date d'entrée en vigueur de l'exigence relative à la teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage. Cette exigence se traduit par les changements suivants :

- Le paragraphe 1(1) clarifie la définition de « période précédant la période de conformité visant le distillat » en incluant de façon explicite les dates exactes, soit du 15 décembre 2010 au 30 juin 2011. Cela n'entraîne aucun changement aux exigences réelles;
- Le paragraphe 1(2) clarifie la définition de « période de conformité visant le distillat » en incluant de façon explicite les dates exactes; en l'occurrence, la première période de conformité s'échelonne du 1er juillet 2011 au 31 décembre 2012. Cela n'entraîne aucun changement aux exigences réelles.

En réponse aux commentaires des intervenants, le gouvernement a étudié minutieusement tous les commentaires reçus et soupesé les intérêts en jeu. Afin de répondre aux répercussions de la concurrence sur les raffineurs de l'Est et le besoin de réduire au minimum les retards pour soutenir les progrès du secteur canadien du biodiesel, quelques éléments de souplesse transitoire ont été ajoutés aux modifications. Pour la première période de conformité et pour les distillats seulement, l'article 3 permet à un fournisseur primaire de soustraire de ses stocks de distillat le volume du carburant diesel et de mazout de chauffage qui est vendu ou livré aux fins d'utilisation au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard ou au Québec au sud du 60°N de latitude. De plus, pour toutes les périodes de conformité pour les distillats, l'article 3 permet également à un fournisseur primaire de soustraire de ses stocks de distillat le volume du carburant diesel et de mazout de chauffage qui est vendu ou livré aux fins d'utilisation à Terre-Neuve-et-Labrador.

De plus, Environnement Canada et les intervenants de l'industrie ont identifié certains enjeux, des incohérences mineures et un manque de clarté dans des parties du texte de réglementation depuis sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Les modifications englobent également les révisions suivantes à ce sujet :

- Le paragraphe 2(1) corrige l'alinéa 4(7)*a*) du Règlement en retirant l'extrait « ou les rapports ». Les diverses clauses citées à cet alinéa ne traitent pas des rapports;
- Le paragraphe 2(2) ajoute un nouveau paragraphe 4(9) au Règlement qui clarifie les règles sur la détermination des pourcentages de carburant renouvelable dans le pétrole déterminés aux fins de la définition de « carburant à haute teneur en carburant renouvelable » ou du paragraphe 17(1) du Règlement. Selon les normes actuelles de l'industrie, ces pourcentages doivent être arrondis au prochain pourcentage entier ou, si la valeur se trouve à distance égale entre deux pourcentages entiers, au pourcentage entier pair le plus près;
- L'article 4 révise la note en marge dans la version anglaise du paragraphe 8(2) du Règlement, de « Distillate » à « Distillate pool », ce qui correspond aux notes en marge des paragraphes 5(2) et 6(2) du Règlement;
- Les articles 5 et 6, le paragraphe 14(1) et l'article 15 modifient l'exigence d'envoyer un avis de changement des

Regulations, by now requiring such a notice five days after the company's name or address has changed. Under subsection 25(2), these provisions are bought into force 60 days after the Amendments are registered;

- Section 7 and subsection 8(1) remove the phrase "the description" from the English versions of definitions of RF_G and RF_D in subsections 21(2) and 22(2) of the Regulations. This phrase is superfluous;
- Section 9 combines all changes to provisions related to carrying forward of distillate compliance units into the first distillate compliance period. These provisions have extended the trading period for these units by an additional three months. This extended trading period necessitates the differentiation by vintage of these compliance units from those created during those three months, and requires a written statement as to their vintage. As a consequence of the combination of these provisions into one section, subsection 8(2) of the Amendments repeals the existing provisions under subsection 22(3) of the Regulations. Because the implementation date is now known, section 9 also simplifies section 23 of the Regulations by removing references to gasoline compliance periods that precede the first distillate compliance period as there are now no such periods;
- Subsection 10(1) adds the word "content" after "renewable fuel" in subsection 25(2) in the English version to make it consistent with the French version and with other parts of the Regulations;
- Subsection 10(2) adds a new subsection 25(5) to the Regulations which clarifies that compliance units that were created as a result of the use of biocrude are to be cancelled in proportion to the volume of biocrude content in the exported fuel produced from that biocrude;
- Subsection 10(2) also adds a new subsection 25(6) to the Regulations which clarifies that excess distillate compliance units owned by an elective participant at the end of the pre-distillate compliance period are cancelled. Subsection 12(3) and sections 21 and 22 of the Amendments add recordkeeping and reporting requirements for information regarding such cancellations to subsection 31(2) and Schedule 5 of the Regulations;
- Subsection 11(1) revises the French version of subsection 28(3) of the Regulations to make it consistent with the English version;
- Subsection 11(2) repeals section 28(4) of the Regulations because the implementation date is now known;
- Subsection 12(1) revises the wording of subsection 31(1) of the Regulations to clarify the requirement to make records in a compliance unit account book. As a consequence of those changes, subsection 12(2) of the Amendments changes "and" to "or" at the end of the English version of paragraph 31(1)(*b*) of the Regulations;
- Section 13 adds a new subparagraph 32(3)(*a*)(iii) to the Regulations providing for compliance units to be created for a two-step blending process that initially results in high-renewable-content fuel which is later re-blended into fuel that is no longer high-renewable-content fuel. Some companies are considering such two-step blending, particularly for biodiesel where B50 can be stored unheated and then re-blended to create B5;
- Subsection 14(2) corrects the English spelling of "occurred" in paragraph 34(3)(*e*) of the Regulations, and subsection 14(3)

renseignements relatifs à l'inscription, en vertu des paragraphes 9(2), 11(2), 34(2) ou 35(2) du Règlement, en exigeant maintenant un tel avis cinq jours après le changement du nom ou de l'adresse de l'entreprise. En vertu du paragraphe 25(2), ces dispositions entrent en vigueur 60 jours après l'inscription des modifications;

- L'article 7 et le paragraphe 8(1) retirent l'extrait « the description » des définitions anglaises de RF_G et RF_D aux paragraphes 21(2) et 22(2) du Règlement. Ces extraits sont superflus;
- L'article 9 combine tous les changements aux dispositions liées au report des unités de conformité pour le distillat à la première période de conformité pour le distillat. Ces dispositions ont prolongé la période d'échange pour ces unités de trois mois. Cette période d'échange prolongée exige une différenciation par génération de ces unités de conformité de celles créées pendant ces trois mois ainsi qu'une déclaration par écrit relativement à leur génération. En raison de la combinaison de ces dispositions en un article, le paragraphe 8(2) de la modification annule les dispositions existantes en vertu du paragraphe 22(3) du Règlement. Puisque la date de mise en œuvre est maintenant connue, l'article 9 simplifie également l'article 23 du Règlement en supprimant des renvois aux périodes de conformité pour l'essence qui précèdent la première période de conformité pour le distillat, puisque ces périodes n'existent plus;
- Le paragraphe 10(1) ajoute le mot « contenu » après « carburant renouvelable » au paragraphe 25(2) dans la version anglaise pour assurer la cohérence avec la version française et d'autres parties du Règlement;
- Le paragraphe 10(2) ajoute un nouveau paragraphe 25(5) au Règlement qui précise que les unités de conformité qui étaient créées en raison de l'utilisation du biobrut devront être annulées en proportion avec le volume de contenu de biobrut dans le carburant exporté produit à partir de ce biobrut;
- Le paragraphe 10(2) ajoute également un nouveau paragraphe 25(6) au Règlement qui précise que les unités de conformité pour le distillat en excès dont un participant volontaire est le propriétaire à la fin de la période de conformité pour le distillat sont annulées. Le paragraphe 12(3) et les articles 21 et 22 des modifications ajoutent des exigences liées à la tenue de dossiers et à l'établissement de rapports sur les renseignements concernant de telles annulations au paragraphe 31(2) et à l'annexe 5 du Règlement;
- Le paragraphe 11(1) est une révision de la version française du paragraphe 28(3) du Règlement afin qu'il cadre avec la version anglaise;
- Le paragraphe 11(2) annule le paragraphe 28(4) du Règlement puisque la date de mise en œuvre est maintenant connue;
- Le paragraphe 12(1) reformule le paragraphe 31(1) du Règlement pour clarifier l'exigence de consigner l'information dans un livre des unités de conformité. Par suite de ces changements, le paragraphe 12(2) modifie « et » en faveur de « ou » à la fin de la version anglaise de l'alinéa 31(1)*b*) du Règlement;
- L'article 13 ajoute un nouveau sous-alinéa 32(3)*a*)(iii) au Règlement pour prévoir la création d'unités de conformité pour un procédé de mélange en deux étapes qui produit au départ du carburant à teneur élevée en carburant renouvelable, plus tard mélangé de nouveau à du carburant dont la teneur en carburant renouvelable n'est plus élevée. Certaines entreprises envisagent ce mélange en deux étapes, surtout pour le

of the Amendments clarifies the requirements of the Regulations' paragraph 34(3)(*g*) and makes them more closely align with the text of paragraph 34(3)(*h*);

- Section 16 corrects the duration of interim period in the French version of section 39 of the Regulations to align with the duration in the English version;
- Sections 18, 19, 23 and 24 correct the references below the headings of Schedules 1, 2, 6 and 8, respectively, to reflect the provisions to which the schedules refer; and
- Section 20 simplifies the requirements of Item 3 of Schedule 4 of the Regulations, now that the implementation date is known.

Background

National context

Since 1980, the Government of Canada has supported the development of alternative fuels and has been active in the research and development of technologies and in the implementation of market-based programs (such as fiscal incentives and economic assistance) that encourage the production and use of renewable fuel.

A number of demonstration programs aimed at evaluating and promoting the production and use of renewable fuels have been implemented by the Government of Canada, such as the Biodiesel Targeted Measure and the Ethanol Expansion Program.

Through the implementation of programs such as these, the Government of Canada has demonstrated its commitment to expanding the production and use of cleaner, renewable biofuels such as ethanol and biodiesel. More recently, the Government of Canada adopted the four-pronged Renewable Fuels Strategy to

- reduce GHG emissions resulting from fuel use;
- encourage greater production of renewable fuels;
- provide new market opportunities for agricultural producers and rural communities; and
- accelerate the commercialization of new renewable fuel technologies.

In addition to the overall environmental benefits, one of the key drivers for supporting renewable fuels production and use is the benefit that it can bring to the agriculture sector and rural Canada. Increased renewable fuels production in Canada will result in increased local demand for feedstocks and new markets for Canadian agricultural producers' crops. For example, biodiesel facilities can provide a market for off-grade canola, which is not suitable for the food market.

Providing agricultural producers with the opportunity to invest in and develop profitable renewable fuels projects that use agricultural products as inputs will help to create a positive stream of income that could be more independent of commodity price swings. This would also encourage an approach that goes beyond

biodiesel; avec cette méthode, le B50 peut être conservé à l'état non chauffé et remélangé ensuite pour créer du B5;

- Le paragraphe 14(2) de la version anglaise corrige l'orthographe du mot « occurred » à l'alinéa 34(3)*e*) du Règlement et le paragraphe 14(3) des modifications précisent les exigences de l'alinéa 34(3)*g*) en les harmonisant davantage au texte de l'alinéa 34(3)*h*);
- L'article 16 corrige la durée de la période intermédiaire dans la version française de l'article 39 du Règlement pour s'harmoniser à la durée dans la version anglaise;
- Les articles 18, 19, 23 et 24 corrigent les références sous les en-têtes des annexes 1, 2, 6 et 8 respectivement, afin de tenir compte des dispositions auxquelles l'annexe fait référence;
- L'article 20 simplifie les exigences de l'élément 3 de l'annexe 4 du Règlement, puisque la date de mise en œuvre est maintenant connue.

Contexte

Contexte national

Depuis 1980, le gouvernement du Canada appuie le développement de carburants de remplacement et joue un rôle actif dans la recherche et le développement des technologies et dans la mise en œuvre de programmes fondés sur le marché (tels que des incitatifs fiscaux et de l'aide économique) qui encouragent la production et l'utilisation de carburant renouvelable.

Le gouvernement du Canada a déployé un certain nombre de programmes de démonstration ayant pour objet d'évaluer et de promouvoir la production et l'utilisation de carburants renouvelables, comme le Programme de mesures ciblées pour le biodiesel et le Programme d'expansion du marché de l'éthanol.

En déployant de tels programmes, le gouvernement du Canada a démontré son engagement à accroître la production et l'utilisation de biocarburants renouvelables, plus propres, comme l'éthanol et le biodiesel. Plus récemment, il a adopté la Stratégie sur les carburants renouvelables, qui comporte quatre volets. Cette stratégie vise à :

- réduire les émissions de GES associées à l'utilisation de carburant;
- encourager une production plus importante de carburants renouvelables;
- fournir aux exploitants agricoles et aux collectivités rurales de nouveaux débouchés;
- accélérer la commercialisation de nouvelles technologies liées aux carburants renouvelables.

Les avantages apportés au secteur agricole et rural constituent l'un des principaux moteurs à l'appui de la production et de l'utilisation des carburants renouvelables au Canada, et ce, en plus des avantages pour l'environnement dans son ensemble. En effet, une production accrue de carburants renouvelables au Canada augmentera la demande locale en matières premières et offrira de nouveaux débouchés pour les cultures des producteurs agricoles canadiens. Par exemple, les installations de production de biodiesel peuvent offrir un marché pour le canola hors grade, qui ne convient pas au marché alimentaire.

Fournir aux producteurs agricoles la possibilité d'investir dans des projets rentables de carburants renouvelables et d'établir de tels projets qui utilisent des produits agricoles comme intrants contribuera à créer un flux positif de revenus qui pourrait être plus indépendant des fluctuations de prix des produits de base.

simple commodity production to focus on new ways to add value to biomass produced on farms. Renewable fuel plants would inject additional spending into the local rural economies, broadening their tax base and generating additional jobs at the local level.

In support of the Renewable Fuels Strategy, on December 30, 2006, the Government of Canada published a notice of intent[3] to develop regulations that would require an average 5% renewable fuel content based on gasoline volumes by 2010 and an average 2% for diesel fuel and heating distillate oil volumes by no later than 2012.

On April 23, 2007, the Government of Canada established the ecoAgriculture Biofuels Capital Initiative[4] for which Agriculture and Agri-food Canada (AAFC) is responsible. This four-year, $200-million initiative would provide repayable contributions of up to $25 million per project to help farmers overcome the challenges of raising the capital necessary for the construction or expansion of renewable fuel production facilities.

A program in support of the Renewable Fuels Strategy is the ecoENERGY for Biofuels Initiative (ecoENERGY)[5] managed by NRCan. Announced on December 3, 2007, the ecoENERGY program supports the production of renewable alternatives to gasoline and diesel and encourages the development of a competitive domestic industry for renewable fuels. This program will invest up to $1.5 billion over nine years in support of renewable fuels production in Canada.

The 2007 budget also made $500 million available over eight years to Sustainable Development Technology Canada,[6] overseen by Environment Canada (EC) and NRCan to establish — in collaboration with the private sector — large-scale facilities for the production of next-generation renewable fuels. Next-generation renewable fuels produced from non-food feedstocks (such as wheat straw, corn stover, wood residue and switchgrass) have the potential to generate greater environmental benefits in terms of GHG emission reductions than traditional renewable fuels.

In addition to these commitments, the 2008 budget provided a further $10 million over two years for scientific research and analysis on renewable fuels emissions to support the development of regulations, and demonstration projects to assess the technical feasibility of biodiesel under Canadian climate and conditions.

The Amendments further support the use of renewable fuels in Canada and increase the demand for these fuels. Domestic production levels are expected to be influenced by the initiatives in place under the Renewable Fuels Strategy. Combined with other Government of Canada programs, the Amendments assist in the

[3] The notice of intent can be accessed from gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-12-30/html/notice-avis-eng.html.

[4] Additional information on the program is available at www.ecoaction.gc.ca/index-eng.cfm.

[5] Ibid.

[6] Additional information on the program is available at www.sdtc.ca/index.php?page=home&hl=en_CA.

Cela permettrait également de favoriser une approche qui va au-delà de la simple production de produits pour se concentrer sur de nouvelles façons d'ajouter de la valeur à la biomasse produite sur les fermes. Les usines de carburant renouvelable injecteraient des dépenses supplémentaires dans les économies rurales locales, élargissant du même coup leur assiette fiscale et créant des emplois supplémentaires à l'échelle locale.

À l'appui de la Stratégie sur les carburants renouvelables, le 30 décembre 2006, le gouvernement du Canada a publié un avis d'intention[3] afin d'élaborer un règlement qui exigerait une teneur moyenne en carburant renouvelable de 5 % basée sur le volume d'essence en 2010 et de 2 % dans le carburant diesel et le mazout de chauffage au plus tard en 2012.

Le 23 avril 2007, le gouvernement du Canada a établi l'Initiative pour un investissement écoagricole dans les biocarburants[4] dont Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) est responsable. Cette initiative étalée sur quatre ans, d'une valeur de 200 millions de dollars, offrirait des contributions remboursables pouvant aller jusqu'à 25 millions de dollars par projet pour aider les fermiers à surmonter les difficultés rencontrées en vue de réunir les capitaux nécessaires à la construction ou à l'agrandissement d'installations de production de carburants renouvelables.

La Stratégie sur les carburants renouvelables compte aussi un autre programme, intitulé Initiative écoÉNERGIE pour les biocarburants (écoÉNERGIE)[5], géré par RNCan. Annoncé le 3 décembre 2007, ce programme appuie la production des carburants de remplacement pour l'essence et le diesel, et encourage le développement d'une industrie nationale de carburants renouvelables concurrentielle. Dans le cadre de ce programme, le gouvernement investira jusqu'à 1,5 milliard de dollars sur neuf ans à l'appui de la production de carburants renouvelables au Canada.

Le budget de 2007 comprend aussi un investissement de 500 millions de dollars sur huit ans dans le programme Technologies du développement durable du Canada[6], supervisé par Environnement Canada et RNCan pour établir — en collaboration avec le secteur privé — des installations à grande échelle pour la production de carburants renouvelables de la prochaine génération. Ces carburants produits à même des matières premières non alimentaires (comme de la paille de blé, les cannes de maïs, les résidus de bois et le panic raide) ont le potentiel de générer des bienfaits environnementaux supérieurs à ceux des carburants renouvelables traditionnels en ce qui concerne les réductions des émissions de GES.

En plus de ces engagements, le budget de 2008 prévoyait un autre investissement de 10 millions de dollars sur deux ans pour la recherche et des analyses scientifiques sur les émissions de carburants renouvelables à l'appui de l'élaboration de règlements ainsi que des projets de démonstration pour évaluer la faisabilité technique du biodiesel dans le climat et le contexte canadiens.

Les modifications appuieront également l'utilisation de carburants renouvelables au Canada et en augmenteront la demande. Les niveaux de production nationaux devraient être stimulés par les initiatives en place dans le cadre de la Stratégie sur les carburants renouvelables. Combinées à d'autres programmes du

[3] L'avis d'intention se trouve à l'adresse gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-12-30/html/notice-avis-fra.html.

[4] Des renseignements additionnels sur le programme se trouvent à l'adresse www.ecoaction.gc.ca/index-fra.cfm.

[5] *Ibid.*

[6] Des renseignements additionnels sur le programme se trouvent à l'adresse www.sdtc.ca/index.php?page=home&hl=fr_CA.

creation of jobs in rural areas and provide new market opportunities for rural Canada.

Actions in other Canadian jurisdictions

Some provinces have established minimum renewable diesel content requirements for distillates. The following table summarizes the provincial requirements for distillates that have been announced or implemented to date.

Table 1: Legislated Provincial Renewable Fuel Mandates for Distillates

Province	Regulated level	Implementation timeframe
Manitoba	2%	2009
Alberta	2%	2011
British Columbia	3% 4% 5%	2010 2011 2012

In addition, Saskatchewan announced, in March 2011, a 2% biodiesel mandate starting in July 2012.

Actions in international jurisdictions

Renewable diesel requirements have been implemented by various jurisdictions, including the United States, the European Union and Brazil.

United States

The U.S. *Energy Policy Act of 2005* established the Renewable Fuels Standard (RFS), requiring 7.5 billion gallons (approximately 34 billion litres) of renewable fuels to be blended into gasoline by 2012. The *Energy Independence and Security Act of 2007* expanded the program and established what is commonly referred to as RFS2, with annual volume requirements that increase to 36 billion gallons (about 164 billion litres) by 2022. The RFS2 also created various renewable fuel categories, and requirement for biomass-based diesel, with each category having lifecycle greenhouse gas performance threshold standards and specific volume requirements.

As of July 31, 2010, five states and one city have renewable diesel mandates in effect:

- Minnesota has a 5% requirement for all diesel fuel sold in the state. The Minnesota mandate increases to 10% in 2012 and 20% in 2015, but only from April through October.
- Oregon has a 2% mandate that increases to 5% when annual in-state production of biodiesel reaches 15 million gallons.
- Washington State has a mandate for 2% biodiesel or renewable diesel content. This mandate increases to 5% once in-state feedstock and oil-seed crushing capacity can meet a 3% requirement.
- Pennsylvania has a 2% mandate for all diesel fuel sold in the state. This increases to 5%, 10% and 20% once in-state production can meet those levels.
- Massachusetts has a 2% renewable diesel fuel mandate that increases to 5% by 2013; however, the current mandate has been suspended indefinitely due to concerns that higher costs

gouvernement du Canada, les modifications aideraient à créer des emplois dans les régions rurales et à offrir de nouveaux débouchés pour le Canada rural.

Mesures dans les autres provinces canadiennes

Certaines provinces ont établi des exigences minimales pour la teneur en diesel renouvelable dans le distillat. Le tableau qui suit résume les exigences provinciales applicables aux distillats qui ont été annoncées ou mises en œuvre à ce jour.

Tableau 1 : Exigences imposées par les réglementations provinciales sur la teneur en carburant renouvelable dans les distillats

Province	Niveau prévu par le règlement	Date de mise en œuvre
Manitoba	2 %	2009
Alberta	2 %	2011
Colombie-Britannique	3 % 4 % 5 %	2010 2011 2012

De plus, la Saskatchewan a annoncé, en mars 2011, un mandat de biodiesel de 2 % débutant en juillet 2012.

Mesures dans les autres pays

Des exigences sur le diesel renouvelable ont été mises en place dans différents pays, dont les États-Unis, l'Union européenne et le Brésil.

Les États-Unis

La *Energy Policy Act of 2005* a établi la Renewable Fuels Standard (RFS) [norme sur les carburants renouvelables], qui exige que 7,5 milliards de gallons (environ 34 milliards de litres) de carburants renouvelables soient mélangés à l'essence d'ici 2012. La *Energy Independence and Security Act of 2007* a élargi le programme et a établi ce que l'on désigne communément en tant que RFS2; les exigences annuelles liées au volume passeront à 36 milliards de gallons (environ 164 milliards de litres) d'ici 2022. La RFS2 a aussi créé diverses catégories de carburant renouvelable et des exigences sur le diesel à base de biomasse. À chaque catégorie s'appliquent des normes de rendement pour le cycle de vie des GES et des exigences précises pour le volume.

Au 31 juillet 2010, cinq États et une ville ont pris des engagements envers le diesel renouvelable :

- Le Minnesota a une exigence de 5 % pour tout le diesel vendu sur son territoire. Ses engagements passent à 10 % en 2012 et à 20 % en 2015, mais uniquement d'avril à octobre.
- L'Oregon a des engagements de 2 % qui passent à 5 % quand la production annuelle de biodiesel de l'État atteindra 15 millions de gallons.
- L'État de Washington a un engagement selon lequel 2 % du diesel doit être du biodiesel ou du carburant renouvelable. Cet engagement passe à 5 % une fois que la capacité de trituration des matières premières et des oléagineux de l'État pourra répondre à une exigence de 3 %.
- La Pennsylvanie a un engagement de 2 % pour tout le carburant diesel vendu dans l'État. Cet engagement passe à 5 %, 10 % et 20 % une fois que la production de l'État pourra atteindre ces niveaux.

would be borne by the consumer as a result of the expiration of the U.S. biodiesel federal tax credit.

- Portland, Oregon, has a 10% mandate for all diesel fuel sold in the city.

Two additional states have enacted biodiesel mandates that have not yet taken effect:

- New Mexico's 5% mandate for diesel fuel used in motor vehicles takes effect in 2012.
- Louisiana's 2% mandate takes effect once in-state annual production from domestically grown feedstock reaches 10 million gallons.

United States biodiesel production capacity in 2009 was approximately 5.9 billion litres, while actual production was approximately 1.7 billion litres.

European Union

The Renewable Energy Directive (Directive 2009/28) came into force on June 25, 2009, and one of its core elements is a 10% binding target for renewables in the transportation sector for 2020 and the introduction of a comprehensive set of sustainability requirements for biofuels in order to be counted towards the target.

The European Union (E.U.) Biofuels Directive (Directive 2003/30/EC) set non-binding targets for biofuels use as a percentage of fossil fuel use. In 2005, the target was 2%, and in 2010, it is 5.75%. An amendment to the Fuels Quality Directive was voted in December 2008 to allow biodiesel blends of up to 7%. The related diesel fuel quality specification EN 590 was modified in 2009 to align with the directive.

Several E.U. member states have biodiesel or renewable diesel specific mandates, such as Germany (4.4%), Italy (3.5% in 2010, 4% in 2011, and 4.5% in 2012), Lithuania (5%), and Portugal (10%).

Brazil

In 2005, Brazil established minimum percentages for biodiesel in diesel fuel. The mandatory requirement is 2%, for 2008 to 2012, and 5% from 2013 onwards.

Sector profiles

Renewable fuel facilities

To increase the availability of biodiesel in Canada, the government has initiated the ecoENERGY for Biofuels program, which supports the production of renewable alternatives to gasoline and diesel and encourages the development of a competitive domestic industry for renewable fuels. The program, administered by NRCan, is investing up to $1.5 billion over nine years in support of biofuels production in Canada.

There are currently seven commercial-scale biodiesel producing plants in operation in Canada, accounting for approximately

- Le Massachusetts a un engagement d'une teneur de 2 % en diesel renouvelable, qui doit augmenter à 5 % d'ici 2013; cependant, l'engagement actuel a été suspendu pour une période indéterminée en raison de craintes que les coûts plus élevés seraient encourus par le consommateur après l'échéance du crédit d'impôt fédéral sur le biodiesel des États-Unis.
- Portland, en Oregon, a un engagement de 10 % pour tout le carburant diesel vendu dans la ville.

Deux autres États ont pris des engagements sur le biodiesel qui ne sont pas encore en vigueur :

- L'engagement de 5 % du Nouveau-Mexique sur le diesel utilisé dans les véhicules motorisés entre en vigueur en 2012.
- L'engagement de 2 % de la Louisiane entrera en vigueur une fois que la production annuelle de l'État à partir des matières premières locales atteindra 10 millions de gallons.

En 2009, la capacité de production de biodiesel aux États-Unis était d'environ 5,9 milliards de litres, tandis que la production réelle se chiffrait à environ 1,7 milliard de litres.

L'Union européenne

La Directive sur les énergies renouvelables (Directive 2009/28) est entrée en vigueur le 25 juin 2009, et l'une de ses composantes de base est un objectif où les parties s'engagent à une teneur de 10 % en carburant renouvelable dans le secteur du transport pour 2020 et la mise en place d'un ensemble complet d'exigences de durabilité pour les biocarburants, qui visent l'atteinte de cet objectif.

La Directive sur les biocarburants de l'Union européenne (Directive 2003/30/CE) a établi des objectifs à caractère non-obligatoire pour l'utilisation de biocarburants dans les combustibles fossiles. En 2005, l'objectif était de 2 % et en 2010, de 5,75 %. Une modification apportée à la Directive sur la qualité des carburants a été votée en décembre 2008 pour permettre des mélanges de biodiesel allant jusqu'à une teneur de 7 %. La spécification EN 590 sur la qualité du diesel a été modifiée en 2009 pour la rendre conforme à cette directive.

Plusieurs États membres de l'Union européenne ont pris des engagements précis à l'égard du biodiesel ou du diesel renouvelable, comme l'Allemagne (4,4 %), l'Italie (3,5 % en 2010, 4 % en 2011, et 4,5 % en 2012), la Lituanie (5 %) et le Portugal (10 %).

Le Brésil

En 2005, le Brésil a établi des pourcentages minimaux pour le biodiesel dans le diesel. L'exigence obligatoire est de 2 %, de 2008 à 2012, et de 5 % pour 2013 et après.

Profils sectoriels

Usines de production de carburants renouvelables

Afin d'augmenter l'approvisionnement en biodiesel au Canada, le gouvernement a mis en place le programme écoÉNERGIE pour les biocarburants, qui soutient la production de carburants renouvelables en vue de remplacer l'essence et le diesel, et encourage le développement d'une industrie nationale compétitive de carburants renouvelables. Le programme, administré par RNCan, investira jusqu'à 1,5 milliard de dollars sur neuf ans à l'appui de la production de biocarburants au Canada.

Il y a présentement sept raffineries de biodiesel commerciales au Canada, dont la production annuelle se chiffre à environ

118 million litres per year in production as of 2007. Other plants are under construction, mostly in the Prairie provinces. When considering all these biodiesel plants, the Canadian biodiesel industry would have a total production capacity of 600 million litres by 2012.

Biodiesel can be produced from a large variety of feedstocks, including vegetable oils, animal fats and recycled cooking oils (also known as yellow greases). In Canada, the most common vegetable oils are from dedicated crops such as soybean and canola. Since canola has a higher oil content, lower cloud points[7] and pour points[8], and is in a large net export position compared to soy, it is considered a better feedstock for biodiesel production. Currently, biodiesel produced in Canada is mainly made from yellow grease and animal fats, which are the most cost-effective feedstocks and generate relatively fewer GHG emissions than others.

Petroleum refining sector

In 2007, there were 16 refineries in Canada operated by 9 refining-marketing companies. Imperial Oil, Shell and Suncor marketed nationally and operated three or more refineries each. The other companies only operated one refinery each and, for the most part, marketed locally. In 2007, these facilities employed approximately 7 400 people in the sector. Of these facilities, four were located in Ontario, three were located in each of Alberta and Quebec, two were located in British Columbia, and Saskatchewan, New Brunswick, Nova Scotia and Newfoundland and Labrador had one facility each.

Refineries in Canada have generally been operating at 90% of their capacity (95% being considered as the optimum utilization rate, taking into account maintenance shutdowns and other unplanned events). A total of 108 billion litres of crude oil was sent to refineries in 2007, with imports accounting for 49.9 billion litres. The total production of refined petroleum products was approximately 123 billion litres, of which motor gasoline is the most important refined product, representing about 36% of the total production. Diesel fuel accounts for another 23%. While the total production of refined products varies from year to year, the proportion of each product on the total does not change significantly. In January of 2007, the distribution of total domestic sales of refined petroleum products by region was 32% in Ontario, 20% in Quebec, 18% in Alberta, 11% in the Atlantic provinces, and 19% in the other provinces and territories in Canada.

Canadian petroleum refiners and producers of other petroleum and coal products (e.g. producers of petroleum waxes, petroleum jelly, recycled motor oils) contributed an estimated $2.6 billion to Canadian gross domestic product (GDP) and accumulated $68.6 billion in total revenues in 2007. Canadian refineries supplied approximately 84% of domestic demand for refined

[7] The cloud point is the temperature at which dissolved solids in a liquid are no longer completely soluble.

[8] The pour point is the lowest temperature at which oil or other liquids will pour under standard conditions.

118 millions de litres par année (depuis 2007). D'autres raffineries sont en cours de construction, dont la plupart sont situées dans les Prairies. Si l'on tient compte de la totalité de ces raffineries, le secteur canadien du biodiesel aurait une capacité de production totale de 600 millions de litres d'ici 2012.

Le biodiesel peut être produit à partir de diverses matières premières, dont les huiles végétales, les graisses animales et les huiles de cuisson recyclées (aussi connues sous le nom de graisses jaunes). Au Canada, les huiles végétales les plus courantes proviennent de cultures réservées à cette fin, comme la fève de soya et le canola. Étant donné que le canola a une teneur en huile plus élevée, des points de trouble[7] et d'écoulement[8] inférieurs et que son volume d'exportation net est plus considérable que celui du soya, il est considéré une meilleure matière première pour la production de biodiesel. Actuellement, le biodiesel produit au Canada est principalement fait de graisse jaune et de graisses animales, qui représentent les matières premières les plus rentables et génèrent passablement moins d'émissions de GES comparativement aux autres.

Secteur du raffinage du pétrole

En 2007, il y avait 16 raffineries au Canada, exploitées par 9 entreprises qui font le raffinage et la commercialisation. Imperial Oil, Shell et Suncor vendaient leurs produits à l'échelle nationale et exploitaient trois raffineries ou plus chacune. Dans la plupart des cas, les autres entreprises font la promotion de leurs produits à l'échelle locale et exploitent seulement une raffinerie. En 2007, ces installations employaient environ 7 400 personnes dans le secteur. Parmi ces installations, quatre étaient situées en Ontario; l'Alberta et le Québec en comptaient chacune trois; deux étaient situées en Colombie-Britannique; et la Saskatchewan, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador en comptaient chacune une.

Les raffineries au Canada fonctionnaient généralement à 90 % de leur capacité (un fonctionnement à 95 % représente le taux d'utilisation optimal si on tient compte des arrêts à des fins d'entretien ainsi que d'autres événements inattendus). En 2007, un volume total de 108 milliards de litres de pétrole brut a été envoyé aux raffineries et les importations ont atteint 49,9 milliards de litres. La production totale de produits pétroliers raffinés a atteint environ 123 milliards de litres; l'essence automobile représentait la majeure partie des produits raffinés, soit environ 36 % de la production totale. Le diesel représente 23 % de ces produits. Bien que la production totale de produits raffinés varie d'une année à l'autre, au total, la proportion de chaque produit ne change pas de façon importante. En janvier 2007, les ventes nationales de produits pétroliers raffinés par région étaient de 32 % en Ontario, de 20 % au Québec, de 18 % en Alberta, de 11 % dans les provinces de l'Atlantique et de 19 % dans les autres provinces et territoires du Canada.

Les installations de raffinage du pétrole et les producteurs d'autres produits à base de pétrole et de charbon au Canada (par exemple les producteurs de cires de pétrole, de gelée de pétrole et les entreprises qui recyclent les huiles à moteur usées) ont contribué pour 2,6 milliards de dollars au produit intérieur brut (PIB), selon les estimations, et ont accumulé 68,6 milliards de dollars de

[7] Le point de trouble est la température à laquelle des matières dissoutes dans un liquide ne sont plus complètement solubles.

[8] Le point d'écoulement est la température la plus basse à laquelle le pétrole ou d'autres liquides se transvideront dans des conditions standards.

petroleum products. Canada exported over 25 billion litres of refined petroleum products while importing 16 billion litres.[9]

The net revenues in the petroleum refining industry have increased from $0.8 billion in 1998 to $5.2 billion in 2007 or by 20.8% per year on average. In 2007, the increase was 16%.

Fuel transportation and distribution sector

The transportation and distribution infrastructure for petroleum-based fuels is primarily dominated by national fuel producers in Canada. Regional fuel producers and independent marketers have a smaller share of the distribution system. The petroleum distribution system caters to both the transportation of crude oil to refineries as well as the distribution of the refined petroleum products to the primary storage terminals, bulk plants and service stations/cardlocks. The transportation of refined petroleum product is done by tanker trucks, rail, marine tankers or pipeline, depending on the quantity of fuel and the geographic location.

The Canadian downstream petroleum industry can be divided into three distinct regions: Western Canada, Ontario and Quebec/Atlantic Canada. In the Quebec/Atlantic region, product movements from refineries to terminals occur primarily by ship and rail, except for the products moved to Ontario via the Trans Northern Pipeline (TNPL) and the products moved by rail between Saint-Romuald and Montréal — for which a pipeline replacement is being considered.

In 2006, approximately 80 billion litres of refined petroleum products were moved via pipelines in Canada. In 2007, crude oil and other pipeline transportation contributed approximately $1.4 billion or approximately 0.1% to GDP. The share of total transportation of goods by rail, water and truck transportation to GDP, on the other hand, was approximately $28.5 billion or nearly 2.3% in 2007.

Fuel storage terminals

There are 1 833 storage terminals spread across Canada, comprising 76 primary terminals, 614 bulk plants and 1 143 cardlock facilities. The majority of the terminals (approximately 67%) are located in the West, with Ontario and the eastern provinces accounting for 16% and 17%, respectively. Ontario, British Columbia and Quebec account for 66% of the primary terminals in Canada. These primary terminals are owned by the petroleum fuel producers and are shared to optimize efficiency. Primary terminals are, for the most part, located close to major markets and transportation modes. Multiple producers often load petroleum products at the same terminal, where the addition of proprietary additives takes place before distribution to bulk plants or retail stations. Most blending with renewable fuels would typically occur at the terminals (a small amount currently takes place at

[9] Note that the preceding numbers for production, sales, imports and exports do not add up due to inventory changes, the refineries' own consumption of products, and other reasons.

revenus totaux en 2007. Les raffineries canadiennes ont répondu à environ 84 % de la demande nationale de produits pétroliers raffinés. Le Canada a exporté plus de 25 milliards de litres de produits pétroliers raffinés, alors qu'il en a importé 16 milliards de litres[9].

Les revenus nets de l'industrie du raffinage du pétrole sont passés de 0,8 milliard de dollars en 1998 à 5,2 milliards de dollars en 2007, soit une augmentation de 20,8 % par année en moyenne. En 2007, le taux de croissance était de 16 %.

Secteur du transport et de la distribution du carburant

L'infrastructure pour le transport et la distribution de carburant à base de pétrole est principalement dominée par les producteurs de pétrole nationaux au Canada. Les producteurs de carburant régionaux et les entreprises de commercialisation indépendantes représentent une plus petite part du système de distribution. Le système de distribution du pétrole se rapporte au transport du pétrole brut vers les raffineries, ainsi qu'à la distribution de produits pétroliers raffinés vers les terminaux de stockage principaux, les dépôts de stockage et stations de détail et les dépôts à approvisionnement sélectif par carte. Les produits pétroliers raffinés sont transportés à l'aide de camions-citernes, du système ferroviaire, de navires pétroliers ou de pipelines selon la quantité de carburant et la situation géographique.

L'industrie pétrolière canadienne en aval peut se diviser en trois régions distinctes : l'Ouest du Canada, l'Ontario, et le Québec et les provinces de l'Atlantique. Dans la région du Québec et de l'Atlantique, le transport des produits entre les raffineries et les terminaux s'effectue principalement par bateau et par train, à l'exception des produits qui sont destinés à l'Ontario, lesquels sont transportés par l'entremise de la Trans Northern Pipeline (TNPL), et des produits transportés par train entre Saint-Romuald et Montréal — pour lesquels on envisage de remplacer le train par un pipeline.

En 2006, environ 80 milliards de litres de produits pétroliers raffinés ont été transportés par l'intermédiaire de pipelines au Canada. En 2007, le transport du pétrole brut et autres produits par pipeline ont contribué pour environ 1,4 milliard de dollars, soit environ 0,1 % du PIB. D'autre part, en 2007, le transport total de biens par train, bateau et camion a ajouté environ 28,5 milliards de dollars au PIB, soit près de 2,3 %.

Terminaux de stockage du carburant

Il y a 1 833 terminaux de stockage au Canada, dont 76 terminaux principaux, 614 dépôts de stockage et 1 143 dépôts à approvisionnement sélectif par carte. La plupart de ces terminaux (environ 67 %) sont situés dans l'Ouest, alors que l'Ontario et les provinces de l'Est représentent 16 % et 17 % de ces terminaux de stockage, respectivement. L'Ontario, la Colombie-Britannique et le Québec représentent 66 % des principaux terminaux au Canada. Les producteurs de carburant à base de pétrole sont les propriétaires de ces terminaux principaux qui sont partagés afin d'optimiser l'efficacité. La majorité des terminaux principaux sont situés près des principaux marchés et des moyens de transport. Souvent, plusieurs producteurs chargent leurs produits pétroliers au même terminal où sont ajoutés des additifs exclusifs avant la distribution vers les dépôts de stockage ou les stations de détail.

[9] Veuillez noter que les chiffres qui précèdent en ce qui concerne la production, les ventes, les importations et les exportations ne s'élèvent pas à la somme indiquée en raison notamment de changements dans les inventaires, de la consommation des produits par les raffineries mêmes et autres.

retail stations as well) and separate tanks are required on-site for renewable fuel storage before blending. Biodiesel generally requires heated tanks to prevent gelling in cold weather.

The bulk plants, representing the second level of storage facility, account for 33% of all storage facilities in Canada and are located in areas where retail distribution directly from terminals is not economical. They operate as secondary points of storage and distribution, but also of sales, and as such are typically not shared facilities (unlike primary terminals).

Cardlock facilities provide fuel to commercial truckers such as long-distance haulers and delivery vehicles. These are controlled access facilities, as opposed to retail stations. Diesel is the main fuel offered for sale at these facilities, primarily as it is the principal fuel used by commercial fleets. In the last 30 years, cardlock facilities have become the principal suppliers of fuel to commercial trucking operations. Due to the lack of availability of total cardlock supply data for Canada, it is difficult to accurately estimate the share of cardlock sales volume. However, it is likely that cardlock operations account for roughly 70% of all diesel fuel demand in Canada.

Some producers may be considering the possibility of reconfiguring existing refineries in order to produce hydrotreated vegetable oil (HVO). HVO has significant physical advantages over biodiesel in that it has superior cold flow properties and higher energy content. The transportation, storage and blending of HVO does not require temperature regulation (such as heated and insulated tanks and lines), significantly reducing costs. However, HVO is currently less economic than biodiesel, resulting in a low level of supply.

Retail sector

Marketing and retailing of fuel is carried out by many different firms. Some of these firms are integrated refiner-marketers who produce the fuel, distribute it and market it through affiliated or licensed operators who own the individual retail outlets. Approximately 28% of retail stations are owned or operated by integrated refiner-marketers. Independent marketers (the remaining 72%) buy their product from Canadian fuel producers or import fuels and tend to be smaller operators.

The number of retail stations has declined steadily from around 20 000 in the late 1980s to less than 13 000 in 2008. Quebec and Ontario had the largest number of retail stations accounting for more than half of the total, followed by Alberta and British Columbia with 13% and 11%, respectively. It should be noted that the retail market for distillate represents a small portion of overall diesel fuel and heating distillate oil sales in western Canada

Dans la plupart des cas, l'incorporation de carburants renouvelables serait effectuée dans les terminaux (une petite portion s'effectue dans les stations de détail également), et il faut disposer de citernes séparées sur place pour stocker le carburant renouvelable avant de le mélanger. En règle générale, il faut entreposer le biodiesel dans des réservoirs chauffés pour l'empêcher de se solidifier par temps froid.

Les dépôts de stockage, soit le deuxième niveau dans les installations de stockage, représentent 33 % de toutes les installations de stockage au Canada et sont situés dans des endroits où la distribution au détail à même les terminaux n'est pas rentable. Ils fonctionnent comme des points secondaires de stockage et de distribution, mais aussi comme des points de vente et, pour cette raison, ne sont habituellement pas partagés (contrairement aux terminaux principaux).

Les dépôts à approvisionnement sélectif par carte fournissent du carburant aux camionneurs commerciaux, comme les remorques de longue distance et les véhicules de livraison. Ces dépôts sont des installations à accès contrôlé, contrairement aux stations de détail. Le diesel est le principal carburant offert dans ces installations, car il est le plus utilisé par les parcs de véhicules commerciaux. Au cours des 30 dernières années, les dépôts à approvisionnement sélectif par carte sont devenus les principaux fournisseurs de carburant pour les entreprises de camionnage commercial. Puisqu'il n'y a pas de données sur l'approvisionnement total des dépôts à approvisionnement sélectif par carte pour le Canada, il est difficile d'évaluer avec précision la part des ventes liées à ces dépôts. Cependant, les exploitations de dépôt à approvisionnement sélectif par carte représentent probablement environ 70 % de la totalité de la demande en diesel au Canada.

Certains producteurs pourraient envisager la possibilité de restructurer les raffineries existantes pour produire de l'huile végétale hydrotraitée (HVH). Cette HVH a d'importants avantages physiques par rapport au biodiesel, soient des propriétés d'écoulement à froid supérieures et une teneur plus élevée en énergie. Le transport, le stockage et le mélange d'HVH ne requièrent aucun réglage de température (comme des réservoirs et des conduites chauffés et isolés), ce qui réduit les coûts de manière considérable. Cependant, ce produit est actuellement plus coûteux que le biodiesel, ce qui limite son approvisionnement.

Secteur du détail

Un grand nombre d'entreprises font la promotion et la vente au détail du carburant. Certaines de ces entreprises sont des raffineries-promoteurs intégrées qui produisent du carburant, le distribuent et en font la promotion par l'entremise d'opérateurs affiliés ou d'opérateurs autorisés qui sont propriétaires des points de vente au détail individuels. Les raffineries-promoteurs intégrées sont les propriétaires ou exploitants d'environ 28 % des points de vente au détail. Les promoteurs indépendants (le 72 % restant) achètent leurs produits auprès des producteurs canadiens ou importent du carburant et sont normalement des exploitants de plus petite envergure.

Le nombre de points de vente au détail a continuellement diminué, passant d'environ 20 000 à la fin des années 1980 à moins de 13 000 en 2008. Le Québec et l'Ontario comptaient le plus grand nombre de points de vente au détail d'essence et représentaient plus de la moitié du total, suivis de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, avec 13 % et 11 % respectivement. Il convient de noter que le marché du détail pour le distillat représente une petite

(approximately 35%), while in Ontario and Quebec it represents approximately 50%.

Agricultural sector

In the primary agriculture sector, large farms dominate production, accounting for only 2.5% of farms, but 40% of revenues. In 2007 and 2008, as commodity prices have risen, farm market receipts and net farm income for grain and oilseed farms have also increased. Canada ranks as the second largest in the world for the availability of arable land per person which also accounts for Canada's being a large producer and exporter of agricultural products. Canada's share of land suitable for agricultural production accounts for only a small percentage (5%) of the total land in Canada.

The agriculture, forestry, fishing and hunting sector contributed nearly 2.2% to Canadian GDP in 2007, of which crop production accounted for approximately 54.5%. The crop production sector employed nearly 298 844 persons. In 2007, the value of crops exported was nearly $13 billion while imports totalled $6.4 billion with the United States being the largest trading partner, followed by Japan.

Regulatory and non-regulatory options considered

Status quo

As described previously, the Regulations include provisions requiring an average 2% requirement for renewable content in diesel fuel and heating distillate oil but do not specify a start date for this requirement. This requirement was subject to the demonstration of technical feasibility under the range of Canadian conditions. The technical feasibility has been assessed by NRCan through the NRDDI project and is supportive of the implementation of the 2% requirement for renewable content in diesel fuel and heating distillate oil as long as sufficient time is provided to the fossil fuel industry for infrastructure readiness. The option of taking no action, i.e. of not setting the coming-into-force date, was rejected as it would diminish the effectiveness of the Renewable Fuel Strategy and would not result in achieving further reduction of GHG emissions that will arise by requiring renewable fuel content based on distillates volumes.

Amendments

To set a coming-into-force date for the 2% requirement, it is necessary to amend subsection 40(3) of the Regulations. Therefore, the Amendments are the only option.

Benefits and costs

An analysis of benefits and costs was conducted to assess the impacts of the Amendments on stakeholders, including the Canadian public, industry and government.

Analytical framework

The approach to cost-benefit analysis identifies, quantifies and monetizes, where possible, the incremental costs and benefits of the Amendments. The cost-benefit analysis framework applied to this study incorporates the following elements:

partie des ventes totales de diesel et de mazout de chauffage dans l'Ouest canadien (environ 35 %), tandis qu'en Ontario et au Québec, il représente environ 50 %.

Secteur agricole

Dans le secteur agricole primaire, les exploitations agricoles de grande envergure dominent la production et représentent seulement 2,5 % des fermes, mais 40 % des revenus. En 2007 et en 2008, au fur et à mesure que les prix des denrées ont augmenté, les revenus des marchés agricoles et le revenu net des fermes de grains et d'oléagineux ont également augmenté. Le Canada se classe au deuxième rang mondial en ce qui concerne la superficie des terres arables disponibles par habitant, ce qui explique également pourquoi le Canada est un important producteur et exportateur de produits agricoles. La portion des terres du Canada qui sont appropriées pour la production agricole ne représente qu'un faible pourcentage (5 %) du total.

Le secteur de l'agriculture, de la foresterie, de la pêche et de la chasse a contribué pour près de 2,2 % au PIB du Canada en 2007; les cultures agricoles représentant environ 54,5 %. Le secteur des cultures agricoles employait près de 298 844 personnes. En 2007, la valeur des cultures exportées s'élevait à près de 13 milliards de dollars, alors que les importations s'élevaient à 6,4 milliards de dollars; les États-Unis étant le plus important partenaire commercial, suivi du Japon.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Statu quo

Comme il a déjà été mentionné, le Règlement comprend des dispositions qui imposent une teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage, mais ne précise pas de date d'entrée en vigueur pour cette exigence. Cette exigence était conditionnelle à la démonstration de la faisabilité technique dans le contexte canadien. La faisabilité technique a été évaluée par RNCan dans le cadre du projet de l'IDNDR; elle appuie la mise en œuvre de l'exigence d'une teneur de 2 % de contenu renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage, à condition que l'on prévoie assez de temps pour que l'industrie des combustibles fossiles se prépare en se dotant des infrastructures nécessaires. L'option de ne rien faire, soit de ne pas établir la date d'entrée en vigueur, a été rejetée, puisqu'elle minerait l'efficacité de la Stratégie sur les carburants renouvelables et ne permettrait pas de réduire davantage les émissions de GES qui surviendront en exigeant une teneur en carburants renouvelables basée sur les volumes de distillats.

Modifications

Pour établir une date d'entrée en vigueur pour l'exigence de 2 %, il est nécessaire de modifier le paragraphe 40(3) du Règlement. Les modifications représentent donc la seule option.

Avantages et coûts

Une analyse des avantages et des coûts a été menée afin d'évaluer les répercussions des modifications sur les intervenants, y compris le public, l'industrie et le gouvernement canadiens.

Cadre analytique

L'approche de l'analyse coût-avantage détermine, quantifie et monétise, dans la mesure du possible, les coûts et les avantages différentiels des modifications. Le cadre d'analyse coût-avantage appliqué à cette étude comprend les éléments suivants :

Regions — The costs and benefits have been estimated on a regional basis. The regions are defined as "West," which includes British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba; "Ontario"; and the "East," which includes Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador. These regions have been defined as such in order to preserve the confidentiality of the data collected for this analysis. Since the volumes of diesel fuel or heating distillate oil sold or delivered for use in the Yukon, the Northwest Territories, Nunavut and the regions of Quebec north of 60° north latitude are excluded from a producer or importer's distillate pool, these regions have not been included in the analysis.

Incremental impact — Impacts are analyzed in terms of incremental changes to emissions, costs and benefits to stakeholders and the economy. The incremental impacts were determined by comparing two scenarios: one with and the other without the Amendments. The two scenarios are presented below.

Timeframe for analysis — The time horizon used for evaluating the economic impacts is 25 years. The first year of the analysis is 2011, when the Amendments are expected to come into force. This analysis assumes a first compliance period starting in January 2011 for 12 months for all regions.

Costs and benefits — These have been estimated in monetary terms to the extent possible and are expressed in 2007 Canadian dollars. Whenever this was not possible, due either to lack of appropriate data or difficulties in valuing certain components, incremental impacts were evaluated in qualitative terms.

Discount rate — A discount rate of 3% is used in the analysis for estimating the present value of the costs and benefits under the central analysis. A sensitivity analysis of discount rates and other key variables to test the variability of cost estimates was also conducted.

The Amendments do not specify the type of renewable fuel used to meet the 2% requirement. Biodiesels[10] typically have lower energy content than petroleum diesel, have higher cloud point temperatures and are generally blended only up to 5%, since high blend levels (i.e. 20%) may not be compatible with certain vehicle technologies. However, according to NRCan, in low-level blends of B2-B5, this lower energy content is not noticeable and no significant change in fuel consumption is observed. Kerosene can be added to biodiesel blends to improve the cloud point in winter temperatures. Kerosene has about a 2.5% lower energy content than diesel fuel. With kerosene, the effect on energy content may be more significant because much higher volumes of kerosene are expected to be blended than of biodiesel. A pour point depressant is an additive that lowers the temperature at which a fluid will continue to flow under standard conditions. Pour point depressants can be added to renewable diesel blends without a loss in energy content.

[10] The term "biodiesel" refers collectively to renewable diesel produced from canola, soy and animal fats (tallow) via conventional transesterfication. "Canola fatty acid methyl esters" refers to biodiesel from canola oil, "soy fatty acid methyl esters" refers to biodiesel from soybean oil and "tallow fatty acid methyl esters" refers to biodiesel from tallow.

Régions — Les coûts et les avantages ont été évalués sur une base régionale. Les régions sont définies comme suit : « l'Ouest », qui comprend la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba; « l'Ontario »; et « l'Est », qui inclut le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador. Ces régions ont ainsi été définies afin de préserver la confidentialité des données recueillies pour cette analyse. Puisque les volumes de diesel ou de mazout de chauffage vendus ou livrés aux fins d'utilisation au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut et dans les régions du Québec situées au nord du 60e parallèle de latitude nord sont exclus du distillat d'un producteur ou d'un importateur, ces régions n'ont pas été incluses dans l'analyse.

Répercussion différentielle — Les répercussions sont analysées en termes de variations marginales des émissions, des coûts et des avantages pour les intervenants et l'économie. Les répercussions différentielles ont été déterminées en comparant deux scénarios : un avec et l'autre sans les modifications. Les deux scénarios sont présentés ci-dessous.

Période de l'analyse — L'horizon temporel utilisé pour évaluer les répercussions économiques est de 25 ans, 2011 étant la première année de l'analyse, au moment où les modifications entrent en vigueur. Cette analyse présume une première période de conformité de 12 mois qui débute en janvier 2011 dans toutes les régions.

Coûts et avantages — Ceux-ci ont été évalués en termes monétaires dans la mesure du possible et sont exprimés en dollars canadiens de 2007. Chaque fois que cela n'était pas possible, en raison soit du manque de données appropriées, soit de difficultés dans l'évaluation de certaines composantes, les répercussions différentielles ont été évaluées en termes qualitatifs.

Taux d'actualisation — Un taux d'actualisation de 3 % est utilisé dans l'analyse pour évaluer la valeur actualisée des coûts et des avantages en vertu de l'analyse centrale. Une analyse de sensibilité des taux d'escompte et autres variables clés pour tester la variabilité des estimations des coûts a aussi été effectuée.

Les modifications ne précisent pas le type de carburant renouvelable utilisé pour répondre à l'exigence de 2 %. Les biodiesels[10] ont généralement une teneur en énergie plus faible que le diesel ordinaire, des températures plus élevées des points de trouble et sont généralement mélangés seulement jusqu'à concurrence de 5 % seulement, étant donné que les niveaux de mélange élevés (c'est-à-dire 20 %) peuvent ne pas être compatibles avec les technologies de certains véhicules. Toutefois, selon RNCan, dans des mélanges à faible niveau de B2 et B5, cette plus faible teneur énergétique n'est pas perceptible et aucun changement important dans la consommation de carburant n'est observé. Du kérosène peut être ajouté aux mélanges de biodiesel pour améliorer le point de trouble au cours des températures hivernales. Le kérosène a une teneur en énergie plus faible d'environ 2,5 % que le diesel. Avec le kérosène, l'effet sur la teneur en énergie peut être plus important parce que des volumes beaucoup plus élevés de kérosène devraient être mélangés comparativement au biodiesel. Un améliorant de point d'écoulement est un additif qui abaisse la température à laquelle un fluide continuera de s'écouler dans des

[10] Le terme « biodiesel » désigne collectivement un diesel renouvelable produit à partir de canola, de soya et de graisses animales (suif) par trans-estérification classique. « Les esters méthyliques de l'acide gras du canola » font référence au biodiesel fait à partir d'huile de canola, « les esters méthyliques de l'acide gras du soya » font référence au biodiesel d'huile de soya et « les esters méthyliques de l'acide gras du suif » font référence au biodiesel fait à partir de suif.

Hydrotreated vegetable oil (HVO)[11] has physical properties that allow it to be blended seamlessly into fossil diesel fuel and therefore can be mixed up to 100% blends. HVO typically has a higher cetane count and slightly higher energy content than fossil diesel.[12] However, it is currently relatively expensive and supply is limited to less than a handful of production centres in Southeast Asia, Finland, the Netherlands and the United States.

Benefit and cost estimates are based primarily on Environment Canada's updated study of the Amendments conducted in 2010.[13]

Business-as-usual scenario

The business-as-usual (BAU) scenario is based on provincial mandates that were in place as of December 1, 2010. Provincial mandates have been put in place in three provinces (Manitoba, British Columbia and Alberta) with varying levels of renewable diesel requirements (see Table 1).

To estimate the demand volumes for biodiesel as a result of provincial requirements, it is necessary to estimate the "business-as-usual" demand volumes for diesel fuel and heating distillate oil over the 25-year period. To achieve that, average annual growth rates of diesel fuel and heating distillate oil demand obtained from NRCan's "Canadian Energy Outlook: The Reference Case 2006" (see Table 2) were used to grow the actual 2009 diesel fuel and heating distillate oil demand volumes.[14]

Demand volumes for biodiesel as a result of provincial requirements were calculated by multiplying the estimated demand volumes for diesel fuel and heating distillate oil by the officially mandated renewable fuel requirements in those provinces. Annual demand for renewable fuel is therefore estimated to increase from 274 million litres per year in 2011 to 483 million litres per year by 2035. It is expected that these provincial requirements can be met through existing and planned annual biodiesel production capacity, estimated to total approximately 600 million litres by 2012 (based on volumes supported under the ecoENERGY for biofuels program). Table 3 shows estimated demand volumes for diesel fuel, heating distillate oil and biodiesel due to the provincial requirements.

conditions standard. Les améliorants de point d'écoulement peuvent être ajoutés à des mélanges de diesel renouvelable sans qu'une perte au niveau de la teneur en énergie se produise.

L'huile végétale hydrotraitée (HVH)[11] possède des propriétés physiques qui lui permettent d'être mélangée de manière uniforme au diesel fossile, et elle peut donc être mêlée à des mélanges à 100 %. L'HVH a généralement un nombre plus élevé de cétanes et une teneur en énergie légèrement supérieure à celle du diesel fossile[12]. Toutefois, elle est actuellement relativement coûteuse et l'offre ne se limite qu'à quelques centres de production en Asie du Sud, en Finlande, dans les Pays-Bas et aux États-Unis.

Les estimations des avantages et des coûts sont principalement fondées sur une mise à jour de l'étude des modifications menée en 2010[13] par Environnement Canada.

Scénario du maintien du statu quo

Le scénario du maintien du statu quo (MSQ) repose sur les mandats provinciaux qui ont été mis en place le 1er décembre 2010. Des mandats provinciaux ont été établis dans trois provinces (Manitoba, Colombie-Britannique et Alberta) avec différents niveaux d'exigences de diesel renouvelable (voir le tableau 1).

Pour évaluer les volumes de la demande de biodiesel en raison des exigences provinciales, il est nécessaire d'évaluer les volumes de demande du statu quo pour le diesel et le mazout de chauffage au cours de la période de 25 ans. Pour y parvenir, les taux annuels moyens de croissance de la demande de diesel et de mazout de chauffage tirés de « Perspectives énergétiques du Canada : scénario de référence de 2006 » de RNCan (voir le tableau 2) ont été utilisés afin de faire croître les volumes de demande réels de diesel et de mazout de chauffage de 2009[14].

Les volumes de la demande pour le biodiesel en raison des exigences provinciales ont été calculés en multipliant les volumes de demande estimés pour le diesel et le mazout de chauffage par les exigences officiellement prescrites du carburant renouvelable dans ces provinces. Il est donc prévu que la demande annuelle de carburant renouvelable passera de 274 millions de litres par année en 2011 à 483 millions de litres par année d'ici 2035. On s'attend à ce que ces exigences provinciales puissent être satisfaites grâce à la capacité existante et prévue de production annuelle de biodiesel, qui devrait totaliser environ 600 millions de litres d'ici 2012 (axée sur les volumes pris en charge dans le cadre du programme écoÉNERGIE pour les biocarburants). Le tableau 3 présente une estimation des volumes de la demande pour le diesel, le mazout de chauffage et le biodiesel attribuables aux exigences provinciales.

---

[11] Hydrotreated vegetable oil is renewable diesel produced using hydrotreatment and isomerization processes. This renewable diesel is indistinguishable from diesel derived from fossil fuels.

[12] Garrain, D.; Herrera, I.; Lago, C.; Lechon, Y.; and Saez, R. (2010). *Renewable Diesel Fuel from Processing of Vegetable Oil in Hydrotreatment Units: Theoretical Compliance with European Directive 2009/28/EC and Ongoing Projects in Spain*. Smart Grid and Renewable Technology, 2010 (1) 70-73.

[13] *Updating the Cost-Benefit Analysis of the Proposed 2% Renewable Fuels Regulation*, Final Report, EcoRessources, December 2010.

[14] Historical data was obtained from *The Supply and Disposition of Petroleum Products*, Statistics Canada, 2010.

[11] L'huile végétale hydrotraitée est un diesel renouvelable produit à l'aide de processus d'hydrotraitement et d'isomérisation. Ce diesel renouvelable est indiscernable du diesel provenant de combustibles fossiles.

[12] Garrain, D.; Herrera, I.; Lago, C.; Lechon, Y.; and Saez, R. (2010). *Renewable Diesel Fuel from Processing of Vegetable Oil in Hydrotreatment Units: Theoretical Compliance with European Directive 2009/28/EC and Ongoing Projects in Spain*. Smart Grid and Renewable Technology, 2010 (1) 70-73.

[13] [traduction] *Mise à jour de l'analyse coût-avantage du Règlement sur les carburants renouvelables* proposée pour l'exigence de 2 %, Rapport final, EcoRessources, décembre 2010.

[14] Les données historiques ont été obtenues de la publication *Approvisionnement et utilisation des produits pétroliers raffinés au Canada* de Statistique Canada, 2010.

Table 2: Annual Growth Rates for Diesel Fuel and Heating Distillate Oil Demand (2011–2035)

	West	Ontario	East
Diesel fuel	0.0198	0.0179	0.0105
Heating distillate oil	0.0194	0.0150	0.0047

Source: NRCan Canadian Energy Outlook: The Reference Case 2006.

Tableau 2 : Taux de croissance annuelle de la demande de diesel et de mazout de chauffage (2011 à 2035)

	Ouest	Ontario	Est
Diesel	0,0198	0,0179	0,0105
Mazout de chauffage	0,0194	0,0150	0,0047

Source : Perspectives énergétiques du Canada : scénario de référence de 2006 de RNCan.

Table 3: Estimated Cumulative Demand for Diesel Fuel, Heating Distillate Oil and Renewable Diesel Under the BAU Scenario (2011–2035)

(Million litres)

Demands	West	Ontario	East	Total
Diesel fuel demand	404 182	206 112	201 742	812 036
Heating distillate oil demand	3 681	25 847	64 814	94 342
Biodiesel demand over the 25-year period	9 653	0	0	9 653
Average annual biodiesel demand	386	0	0	386

Tableau 3 : Estimation de la demande cumulative de diesel, de mazout de chauffage et de diesel renouvelable dans le cadre du scénario du MSQ (2011 à 2035)

(en millions de litres)

Demandes	Ouest	Ontario	Est	Total
Demande de diesel	404 182	206 112	201 742	812 036
Demande de mazout de chauffage	3 681	25 847	64 814	94 342
Demande de biodiesel sur une période de 25 ans	9 653	0	0	9 653
Demande annuelle moyenne de biodiesel	386	0	0	386

The estimated reductions in GHG emissions attributable to provincial mandates under the BAU were based on the life cycle emission reduction factors for each of the different types of biodiesel and for HVO. Life cycle emission factors for biodiesel and HVO were estimated using NRCan's GHGenius model, version 3.19, under average Canadian conditions, and were compared with life cycle emission factors for conventional diesel fuel in order to obtain GHG emission reduction factors for the different renewable diesel fuel types. The resulting GHG emission reduction factors are presented in Table 4 below (e.g. in the case of canola, the displacement of 1 litre of diesel from fossil fuels results in an incremental reduction of 3.012 kg of CO_2e emissions).

Les estimations relatives aux réductions des émissions de GES attribuables aux mandats provinciaux dans le cadre du scénario du MSQ ont été axées sur les facteurs de réduction des émissions en fonction du cycle de vie pour chacun des différents types de biodiesel et pour l'HVH. Les facteurs d'émissions de biodiesel et d'HVH en fonction du cycle de vie ont été évalués en utilisant la version 3.19 du modèle GHGenius de RNCan dans des conditions canadiennes moyennes et ont été comparés avec les facteurs du cycle de vie des émissions du diesel conventionnel afin d'obtenir les facteurs de la réduction des émissions de GES pour les différents types de diesel renouvelable. Les facteurs de réduction des émissions de GES qui en résultent sont présentés au tableau 4 ci-dessous (par exemple dans le cas du canola, le retrait de 1 litre de diesel des combustibles fossiles engendre une réduction progressive de 3,012 kg d'émissions d'éq CO_2).

Table 4: GHG Emission Reduction Factors for Biodiesel From Soy, Canola and Tallow and for HVO

Canola B100 (kg CO_2e/L)	3.012
Soy B100 (kg CO_2e/L)	2.704
Tallow B100 (kg CO_2e/L)	3.228
U.S. soy B100 (kg CO_2e/L)	2.463
HVO Palm (kg CO_2e/L)	1.470

Tableau 4 : Facteurs de réduction des émissions de GES pour l'HVH et le biodiesel fait à partir de soya, de canola et de suif

Canola B100 (kg CO_2/L)	3,012
Soya B100 (kg CO_2/L)	2,704
Suif B100 (kg CO_2/L)	3,228
Soya des É.-U. B100 (kg CO_2/L)	2,463
HVH — Palme (kg CO_2/L)	1,470

Kerosene is added to biodiesel blends to improve the cloud point in winter temperatures. To estimate the changes in emissions, a life cycle emissions reduction factor for kerosene would ideally be used. At the same time, since kerosene and diesel have a similar production pathway, it is not likely that life cycle emissions will differ greatly between the two. It is therefore assumed that the emissions reduction factor for kerosene will be zero, pending the conclusion of NRCan analysis now underway.

Le kérosène est ajouté aux mélanges de biodiesel pour améliorer le point de trouble durant les températures hivernales. Pour évaluer l'évolution des émissions, un facteur de réduction des émissions de kérosène en fonction du cycle de vie devrait idéalement être utilisé. Parallèlement, étant donné que le kérosène et le diesel ont un cheminement de production similaire, il est peu probable que le cycle de vie des émissions de ces derniers soit très différent. Alors, on suppose que le facteur de réduction des émissions pour le kérosène sera nul, en attendant la conclusion de l'analyse de RNCan actuellement en cours.

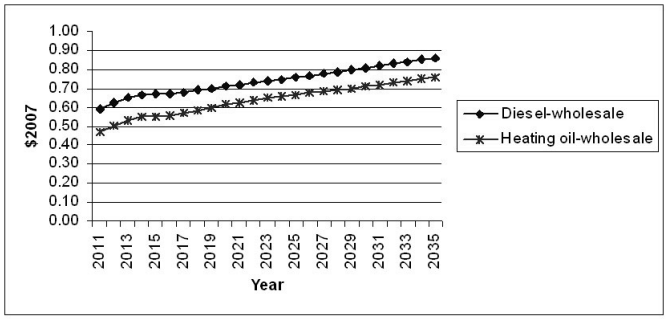
It was further assumed that given the current and planned production of renewable fuels in Canada, Canadian biodiesel would be produced from soy, canola and tallow. The proportion of feedstocks used to make Canadian biodiesel from 2011 to 2016 was estimated by NRCan and is based on projected usage provided by companies that have signed or intend to sign a contribution agreement under the ecoENERGY for biofuels program. In consultation with NRCan and AAFC, EC has assumed an annual 2% decrease in the proportion of tallow used relative to vegetable oil in each region from 2017 to 2035. This is because vegetable oils have lower cloud points than tallow (see Table 9 below) and therefore as vegetable oils become more available, refiners will tend to choose biodiesel made from them over biodiesel made from tallow. This reduces the need to use kerosene or pour point depressants and would therefore be more efficient and reduce carbon emissions over time. The distribution of feedstocks over time is presented in the table below.

Table 5: Distribution of Feedstocks for the Production of Canadian Biodiesel

	2011	2015	2020	2025	2030	2035
WEST						
Canola	43%	45%	49%	54%	58%	62%
Tallow	57%	55%	51%	46%	42%	38%
ONTARIO						
Soy	60%	67%	70%	72%	75%	78%
Tallow	40%	33%	30%	28%	25%	22%
EAST						
Soy	53%	60%	63%	66%	69%	72%
Tallow	47%	40%	37%	34%	31%	28%

Fuel prices were estimated by applying growth rates from an NRCan oil price forecast to historical prices for diesel and heating oil. The values are presented below in Figure 2.

Figure 2: Estimated Diesel and Heating Oil Wholesale Prices



The reductions in GHG emissions attributable to provincial mandates under the BAU scenario were estimated by multiplying the BAU demand volumes of Canadian canola fatty acid methyl

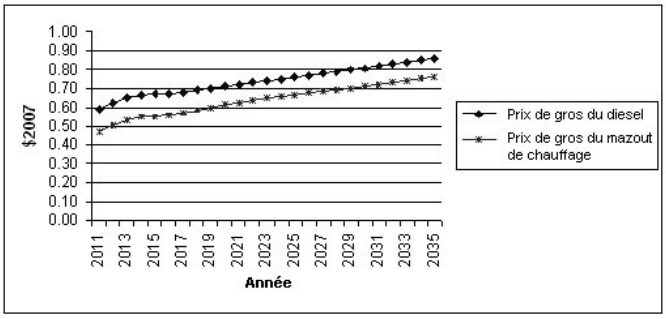
On a également fait l'hypothèse que, compte tenu de la production actuelle et prévue de carburants renouvelables au Canada, le biodiesel canadien serait produit à partir de soya, de canola et de suif. La proportion de matières premières utilisées pour fabriquer du biodiesel canadien de 2011 à 2016 a été évaluée par RNCan et est basée sur l'utilisation projetée fournie par les entreprises qui ont signé ou ont l'intention de signer un accord de contribution dans le cadre du programme écoÉNERGIE pour les biocarburants. En consultation avec RNCan et AAC, EC a fait l'hypothèse d'une baisse annuelle de 2 % de la proportion de suif utilisé par rapport à l'huile végétale dans chaque région de 2017 à 2035. Cela est attribuable au fait que les huiles végétales ont des points de trouble inférieurs à celui du suif (voir le tableau 9 ci-dessous). Ainsi, à mesure que la disponibilité des huiles végétales augmente, les raffineurs auront tendance à choisir le biodiesel fabriqué à partir d'huile végétale plutôt que celui fabriqué à partir de suif. Cela réduit la nécessité d'utiliser le kérosène ou des améliorants de point d'écoulement et cela serait donc plus efficace et réduirait les émissions de carbone avec le temps. La répartition des charges d'alimentation au fil du temps est présentée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 5 : Distribution des matières premières pour la production du biodiesel canadien

	2011	2015	2020	2025	2030	2035
OUEST						
Canola	43 %	45 %	49 %	54 %	58 %	62 %
Suif	57 %	55 %	51 %	46 %	42 %	38 %
ONTARIO						
Soya	60 %	67 %	70 %	72 %	75 %	78 %
Suif	40 %	33 %	30 %	28 %	25 %	22 %
EST						
Soya	53 %	60 %	63 %	66 %	69 %	72 %
Suif	47 %	40 %	37 %	34 %	31 %	28 %

Les prix du carburant ont été évalués en appliquant les taux de croissance des prévisions du prix du pétrole de RNCan aux prix historiques du diesel et du mazout de chauffage. Les valeurs sont présentées ci-dessous à la figure 2.

Figure 2 : Estimation du prix de gros du diesel et du mazout de chauffage



Les réductions des émissions de GES attribuables aux mandats provinciaux dans le cadre du scénario du MSQ ont été évaluées en multipliant les volumes de la demande du scénario du MSQ

esters and tallow acid methyl esters, hydrotreated vegetable oils and kerosene over the 25-year period by the corresponding GHG reduction factors. The provincial mandates are estimated to achieve approximately 28.7 Mt CO_2e of GHG emission reductions over a 25-year period (or an average of 1.1 Mt CO_2e per year).

Regulatory scenario

Following the effective date for the 2% biodiesel content requirement, the demand for renewable diesel is expected to increase over and above the demand forecasted in the BAU scenario. The additional renewable diesel demand is the difference between the BAU demand and the total demand required to meet the Amendments. The total annual demand for renewable diesel, to meet both provincial and federal requirements, is estimated to increase from approximately 583 million litres in 2011 to 858 million litres in 2035, or about 40% per year higher on average than under the BAU scenario.

The incremental renewable diesel demand is presented in Table 6 below.

Table 6: Estimated Incremental Demand for Renewable Diesel Under the Regulatory Scenario (2011–2035)

(Million litres)

Demand	West	Ontario	East	Total
Renewable diesel demand over the 25-year period	1 931	3 562	2 618	8 111
Average annual renewable diesel demand	77	142	105	324

Given the current BAU demand associated with provincial renewable diesel mandates, it is assumed that the increased demand for renewable diesel under the regulatory scenario would require increased production capacity beyond existing levels. However, during the first year of the coming into force of the Amendments, some level of imports, primarily from the United States, would be needed while domestic production capacity increases. For the purpose of the analysis, the following assumptions are made:

- Biodiesel plants are assumed to have a lifespan of 20–25 years.
- Biodiesel demand over and above the 2011 capacity of approximately 500 million litres (based on volumes supported under the ecoENERGY for biofuels program) would be met in 2011 through imports from the United States until capacity increases to 600 million litres in 2012.
- For 2012–2035, it is assumed that 90% of incremental demand will be met by domestic production of biodiesel and 10% by imports of HVO. It is further assumed that imported HVO is a NExBTL-type product produced from palm oil. Volumes of HVO imports were estimated based on an industry survey.[15]

[15] *Updating the Cost-Benefit Analysis of the Proposed 2% Renewable Fuels Regulations*, Final Report, ÉcoRessources, December 2010.

des esters méthyliques de l'acide gras du canola canadien et des esters méthyliques de l'acide gras du suif, des huiles végétales hydrotraitées et du kérosène au cours de la période de 25 ans par les facteurs correspondants de réduction des GES. Selon les estimations, les mandats provinciaux devraient permettre d'atteindre environ 28,7 Mt éq CO_2 de réduction des émissions de GES sur une période de 25 ans (ou une moyenne de 1,1 Mt éq CO_2 par année).

Scénario réglementaire

Suivant la date d'entrée en vigueur de l'exigence relative à une teneur de 2 % en carburant renouvelable dans le biodiesel, la demande de diesel renouvelable devrait augmenter au-delà de la demande prévue dans le scénario du MSQ. La demande additionnelle de diesel renouvelable représente la différence entre la demande du scénario du MSQ et la demande totale nécessaire pour répondre aux modifications. La demande annuelle totale de diesel renouvelable, pour répondre aux exigences provinciales et fédérales, devrait passer d'environ 583 millions de litres en 2011 à 858 millions de litres en 2035, ou devrait augmenter d'environ 40 % par année en moyenne par rapport au scénario du MSQ.

La demande différentielle de diesel renouvelable est présentée au tableau 6 ci-dessous.

Tableau 6 : Estimation de la demande différentielle de diesel renouvelable dans le cadre du scénario réglementaire (2011 à 2035)

(en million de litres)

Demande	Ouest	Ontario	Est	Total
Demande de diesel renouvelable sur une période de 25 ans	1 931	3 562	2 618	8 111
Demande moyenne annuelle de diesel renouvelable	77	142	105	324

Étant donné la demande actuelle du scénario du MSQ associée aux mandats provinciaux sur le diesel renouvelable, on fait l'hypothèse que la demande accrue de diesel renouvelable dans le cadre du scénario réglementaire nécessitera une capacité de production accrue au-delà des niveaux actuels. Toutefois, au cours de la première année de l'entrée en vigueur des modifications, un certain niveau d'importations, principalement des États-Unis, serait nécessaire alors que la capacité de production nationale augmente. Aux fins de l'analyse, les hypothèses suivantes sont formulées :

- Les usines de biodiesel ont une durée de vie de 20 à 25 ans.
- La demande de biodiesel au-delà de la capacité de 2011 d'environ 500 millions de litres (en fonction des volumes du programme écoÉNERGIE pour les biocarburants) serait atteinte en 2011 grâce aux importations en provenance des États-Unis jusqu'à ce que la capacité augmente à 600 millions de litres en 2012.
- Pour la période de 2012 à 2035, on suppose que 90 % de la demande marginale supplémentaire sera satisfaite grâce à la production nationale de biodiesel et par les importations d'HVH dans une proportion de 10 %. On suppose également que l'HVH importé est un type de produit NExBTL produit à partir de l'huile de palme. Les estimations des volumes d'importations d'HVH ont été effectuées dans le cadre d'un sondage de l'industrie[15].

[15] [traduction] *Mise à jour de l'analyse coût-avantage du Règlement sur les carburants renouvelables proposé pour l'exigence de 2 %*, Rapport final, ÉcoRessources, décembre 2010.

Costs to industry

Cost of producing biodiesel

Investments would be needed to build additional renewable fuel production facilities. The capital costs are modelled by NRCan to be approximately $30 million for a 30-million-litre capacity animal fats-based plant and $25 million for a 30-million-litre capacity vegetable oil-based plant. Including operating costs, total costs would be approximately $1.01 per litre for a 30-million-litre capacity animal fats-based plant and $1.09 per litre for a 30-million-litre capacity vegetable oil-based plant. Based on this information, the present value of the incremental cost of producing biodiesel over the 25-year period is estimated to be about $4.8 billion.

Table 7: Present Value of Incremental Cost of Producing Biodiesel (2011–2035)

(Constant 2007 $M)

Cost	West	Ontario	East	Total
Cost of producing biodiesel	719.1	2,407.4	1,650.9	4,777.4

Fuel producers and importers

Fuel producers and importers of diesel fuel and heating distillate oil would bear a portion of the incremental cost associated with the Amendments. The different properties between regular diesel fuel and renewable fuels blended diesel would require some new infrastructure and upgrades. Specifically, biodiesel must be transported and stored separately from the base diesel fuel. Unblended biodiesel also requires heated tanks to prevent gelling in cold weather. As the renewable fuel content in diesel fuel and heating distillate oil increases with the Amendments coming into force, investments will be needed to upgrade or modify refinery installations and distribution and blending systems. The investments to be made comprise both one-time capital investments incurred in the first year of the implementation of the Amendments, as well as ongoing additional operations and maintenance costs. Based on information provided by fuel producers and importers, investments of $157.2 million will be required to produce diesel fuel and heating distillate oil blended with renewable fuels. In addition to the capital costs, $112.4 million in operation and maintenance costs will be incurred.

Incremental capital costs for terminal upgrades will also be incurred by fuel producers, as these are owned and operated by them. Due to confidentiality of the cost data, the information provided by the fuel producers was aggregated for all refinery and terminal upgrades and/or modifications at the regional level. The capital costs for terminals include the building of truck, rail or barge receiving facilities, purchase of new storage capacity, the installation of blending equipment, the upgrade of lines, pumps, seals and vapour recovery systems, as well as the installation of heating systems for tanks and lines.

Coûts pour l'industrie

Coût de production du biodiesel

Des investissements seraient nécessaires pour construire de nouvelles installations de production de carburant renouvelable. Les coûts en immobilisation sont modélisés par RNCan à environ 30 millions de dollars pour une usine de carburant à base de graisse animale d'une capacité de 30 millions de litres, et à 25 millions de dollars pour une usine de carburant à base d'huile végétale d'une capacité de 30 millions de litres. En incluant les coûts d'exploitation, le coût total serait d'environ 1,01 $ le litre pour une usine de carburant à base de graisse animale d'une capacité de 30 millions de litres et de 1,09 $ le litre pour une usine de carburant à base d'huile végétale d'une capacité de 30 millions de litres. À la lumière de ces renseignements, la valeur actualisée du coût différentiel de production de biodiesel au cours de la période de 25 ans est évaluée à environ 4,8 milliards de dollars.

Tableau 7 : Valeur actualisée du coût différentiel de production du biodiesel (2011 à 2035)

(M$ indexés de 2007)

Coût	Ouest	Ontario	Est	Total
Coût de production du biodiesel	719,1	2 407,4	1 650,9	4 777,4

Producteurs et importateurs de carburant

Les producteurs et importateurs de carburant diesel et de mazout de chauffage assumeraient une partie des coûts différentiels liés aux modifications. Les différentes propriétés entre le diesel ordinaire et les mélanges de diesel renouvelable nécessiteraient de nouvelles infrastructures et mises à niveau. Plus précisément, le biodiesel doit être transporté et stocké séparément du diesel de base. Le biodiesel non mélangé nécessite également des réservoirs chauffés pour empêcher la gélification par temps froid. Comme la teneur en carburant renouvelable du diesel et du mazout de chauffage augmenterait avec l'entrée en vigueur des modifications, des investissements seront nécessaires pour mettre à niveau ou modifier les installations de raffinage ainsi que les systèmes de distribution et de mélange. Les investissements à réaliser comprennent à la fois les investissements uniques en immobilisation encourus la première année de la mise en œuvre des modifications, ainsi que des coûts additionnels permanents d'exploitation et d'entretien. Selon les renseignements fournis par les producteurs et les importateurs de carburant, des investissements de 157,2 millions de dollars seront nécessaires afin de produire du diesel et du mazout de chauffage mélangés avec des carburants renouvelables. En plus des coûts d'immobilisation, 112,4 millions de dollars en coûts d'exploitation et d'entretien seront engagés.

Des coûts d'immobilisation différentiels pour les mises à niveau des terminaux seront aussi encourus par les producteurs de carburant qui les détiennent et les exploitent. En raison de la confidentialité des données sur les coûts, les renseignements fournis par les producteurs de carburant ont été regroupés pour toutes les mises à niveaux ou modifications des raffineries ou des terminaux au niveau régional. Les coûts d'immobilisation des terminaux comprennent la construction d'installations de réception par camion, train ou barge, l'achat de nouveaux locaux de stockage, l'installation d'équipement de mélange, la mise à

The details of the incremental costs to fuel producers and importers for the 25-year analysis period are presented in the table below.

Table 8: Present Value of Incremental Costs to Fuel Producers and Importers (2011–2035)

(Constant 2007 $M)

Costs	West	Ontario	East	Total
Capital costs	22.7	39.7	94.8	157.2
Operation and maintenance costs	15.2	3.1	94.1	112.4
Imports of biodiesel	4.2	5.9	2.1	12.2
Imports of kerosene	1,286.3	3,797.5	1,452.5	6,536.3
Imports of HVO	608.1	0	156.1	764.2
Renewable diesel transportation costs	29.7	97.1	66.7	193.5
Administrative costs	2.5	2.2	2.5	7.1
Total	**1,968.7**	**3,945.5**	**1,868.8**	**7,783.0**

It should be noted that the cost to fuel producers and importers of purchasing Canadian biodiesel has not been included here, as the cost of producing biodiesel has already been accounted for in the costs to biofuel producers outlined in Table 7. The avoided costs to fuel producers and importers from displacement of diesel fuel and heating distillate oil due to the use of domestic and imported biodiesel, kerosene and HVO are accounted for in the benefits section.

The source of the biodiesel, regardless of the region, will of course depend on availability, quality and cost, but it is assumed in this analysis that it will come from within Canada. It is expected that during the first year, some imports from the United States would be needed to meet the demand until domestic renewable diesel production capacity is increased.

Differences are expected in how national versus regional fuel producers and marketers will meet the Amendments. National fuel producers and importers operating in the West would choose to blend in high concentrations (B5[16]) in the West only during the warmer months, mostly April to September, in order to help them meet their national 2% average. Therefore, in the West, kerosene would be required only during the season transition months of March, April, May and August, September, October with no blending occurring during winter months. The situation is quite different in Ontario and in the East. Since there are no existing provincial regulations for renewable content in diesel fuel and heating distillate oil in these regions, the volumes of biodiesel that

[16] B2, B5, and B20 refer to blended fuels containing 2%, 5%, and 20% biodiesel by volume in conventional diesel fuel.

Les détails des coûts différentiels pour les producteurs et les importateurs de carburant pour la période d'analyse de 25 ans sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 8 : Valeur actualisée des coûts différentiels des producteurs et importateurs de carburant (2011 à 2035)

(M$ indexés de 2007)

Coûts	Ouest	Ontario	Est	Total
Coûts en immobilisation	22,7	39,7	94,8	157,2
Coûts d'exploitation et d'entretien	15,2	3,1	94,1	112,4
Importations de biodiesel	4,2	5,9	2,1	12,2
Importations de kérosène	1 286,3	3 797,5	1 452,5	6 536,3
Importations d'HVH	608,1	0	156,1	764,2
Coûts de transport du diesel renouvelable	29,7	97,1	66,7	193,5
Coûts administratifs	2,5	2,2	2,5	7,1
Total	**1 968,7**	**3 945,5**	**1 868,8**	**7 783,0**

Il convient de souligner que le coût d'achat du biodiesel canadien pour les producteurs et importateurs de carburant n'a pas été inclus ici, puisque le coût de production du biodiesel a déjà été pris en compte dans les coûts des producteurs de biocarburant décrits au tableau 7. Les coûts évités pour les producteurs et les importateurs de carburant découlant du déplacement du diesel et du mazout de chauffage attribuable à l'utilisation du biodiesel, du kérosène et de l'HVH importés et nationaux sont pris en compte dans la section des avantages.

La source du biodiesel, peu importe la région, dépendra bien entendu de la disponibilité, de la qualité et du coût, mais on fait l'hypothèse dans cette analyse que le biodiesel proviendra du Canada. Au cours de la première année, on s'attend à ce que certaines importations en provenance des États-Unis soient nécessaires afin de répondre à la demande jusqu'à ce que la capacité nationale de production de diesel renouvelable augmente.

Des différences sont prévues dans la façon dont les producteurs et les commerçants de carburant nationaux et régionaux respecteront les modifications. Les producteurs et les importateurs de carburant à l'échelle nationale œuvrant dans l'Ouest opteraient pour des mélanges à fortes concentrations (B5[16]) seulement durant les mois plus chauds, principalement d'avril à septembre, afin de les aider à atteindre la moyenne nationale de 2 %. En conséquence, dans l'Ouest, le kérosène ne serait requis que durant les mois de transition saisonniers, soit en mars, avril, mai, août, septembre et octobre, sans aucun mélange effectué pendant les mois d'hiver. La situation est tout autre en Ontario et dans l'Est. Comme il n'existe aucune réglementation provinciale sur le

[16] B2, B5 et B20 font référence aux carburants mélangés contenant 2 %, 5 % et 20 % de biodiesel par volume en diesel conventionnel.

regional fuel producers and importers operating in these regions would need to blend in order to meet the federal mandate would be higher.

In addition, soy and tallow fatty acid methyl esters both have higher cloud points than canola fatty acid methyl esters (which is expected to be the dominant biodiesel source in the West), as can be seen in Table 9, and therefore require greater use of kerosene for a longer period of time in order to meet year-round cloud point specifications. In the regulatory scenario, canola fatty acid methyl esters are not used in Ontario and in the East and these regions use higher proportions of tallow fatty acid methyl esters relative to the West.

Table 9: Cloud Point Specifications of Different Biodiesel Types

Biodiesel type	Cloud point (degrees Celsius)
TFAME (tallow)	+15
CFAME (canola)	+2
SFAME (soy)	–3

Kerosene is assumed to be imported mostly from the United States. The estimated cost of kerosene is 4.9 cents per litre higher than conventional diesel fuel. This is based on the average historic differential in wholesale prices for kerosene and No. 2 distillate during winter months (October to March) for the last three years (2007–2010), according to the Energy Information Administration of the United States Department of Energy.[17] Gallons were converted to litres and the U.S. price differential was converted into Canadian currency using the average historical exchange rate for the last three years (2007–2010) from the Bank of Canada.[18] The total cost of the incremental imports of kerosene over the 25-year period is estimated to be $6.5 billion.

It can also be seen in Table 8 that in both the West and the East, it is predicted that some volumes of HVO would be used. Higher volumes of HVO would be blended in the West, due to greater accessibility of the product in that region. In addition, blenders in the West are already using HVO to meet provincial requirements and therefore already have the necessary infrastructure and planning to deal with HVO. This product is desirable due to its high cetane number and low cloud point relative to biodiesel (can go to –25°C). It is currently produced in relatively low quantities and must be transported long distances (from Singapore, Finland, the Netherlands and the United States to a certain extent), rendering it costly. The volumes of HVO used to calculate the costs and the average differential cost of 35 cents per litre between HVO and diesel fuel were provided by the industry. The total incremental cost of the imported HVO over the 25-year period is estimated to be $764 million.

contenu renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage dans ces régions, les volumes de biodiesel que les producteurs et les importateurs de carburant régionaux œuvrant dans ces régions devraient mélanger dans le but de répondre au mandat du gouvernement fédéral seraient plus élevés.

En outre, les esters méthyliques de l'acide gras du soya et du suif ont tous deux des points de trouble plus élevés que les esters méthyliques de l'acide gras du canola (qui devrait être la source de biodiesel dominante dans l'Ouest), comme l'illustre le tableau 9, et nécessitent donc une utilisation accrue de kérosène pendant une plus longue période afin de répondre aux spécifications annuelles du point de trouble. Dans le scénario réglementaire, les esters méthyliques de l'acide gras du canola ne sont pas utilisés en Ontario et dans l'Est, et ces régions utilisent des proportions plus élevées des esters méthyliques de l'acide gras du suif par rapport à l'Ouest.

Tableau 9 : Spécifications du point de trouble associées à différents types de biodiesel

Type de biodiesel	Point de trouble (degrés Celsius)
EMAG (suif)	+15
EMAG (canola)	+2
EMAG (soya)	–3

On fait l'hypothèse que le kérosène est surtout importé des États-Unis. Le coût du litre du kérosène est estimé à 4,9 cents plus élevé que pour celui du diesel conventionnel. Cela est basé sur la moyenne des écarts des prix du gros pour le kérosène et le distillat n° 2 pendant les mois d'hiver (octobre à mars) au cours des trois dernières années (2007 à 2010), selon l'Energy Information Administration du département de l'Énergie des États-Unis[17]. Les gallons ont été convertis en litres et l'écart de prix des États-Unis a été converti en devises canadiennes à l'aide du taux de change moyen historique au cours des trois dernières années (2007 à 2010) de la Banque du Canada[18]. Le coût total des importations supplémentaires de kérosène au cours de la période de 25 ans est évalué à 6,5 milliards de dollars.

Dans le tableau 8, on peut également constater que l'on prévoit utiliser certains volumes d'HVH, et ce, autant dans l'Ouest que dans l'Est. De plus larges volumes d'HVH seraient mélangés dans l'Ouest, en raison de la plus grande accessibilité du produit dans cette région. De plus, les mélangeurs de l'Ouest utilisent déjà l'HVH pour satisfaire aux exigences provinciales et possèdent déjà l'infrastructure et la planification nécessaires pour traiter l'HVH. Ce produit est souhaitable en raison de son indice de cétane élevé et de son point de trouble peu élevé par rapport au biodiesel (peut aller jusqu'à –25 °C). Il est actuellement produit en quantités relativement faibles et doit être transporté sur de longues distances (de Singapour, de la Finlande, des Pays-Bas et, dans une certaine mesure, des États-Unis), ce qui le rend coûteux. Les volumes d'HVH utilisés pour calculer les coûts et le coût différentiel moyen de 35 cents le litre entre l'HVH et le diesel ont été fournis par l'industrie. Le coût supplémentaire total de l'HVH

[17] Energy Information Administration (EIA, 2010) *Refiner Petroleum Product Prices by Sales Type*. Available online: tonto.eia.doe.gov/dnav/pet/pet_pri_refoth_dcu_nus_m.htm.

[18] Bank of Canada (2010). *Monthly and Annual Average Exchange Rates*. Web site: www.bankofcanada.ca/en/rates/exchange_avg_pdf.html.

[17] Energy Information Administration (EIA, 2010) *Refiner Petroleum Product Prices by Sales Type*. Disponible en ligne à l'adresse suivante (en anglais seulement) : tonto.eia.doe.gov/dnav/pet/pet_pri_refoth_dcu_nus_m.htm.

[18] Banque du Canada (2010). *Moyenne mensuelle et annuelle des taux de change*. Site Web : www.banqueducanada.ca/fr/taux/echange_avg_pdf-f.html.

Some fuel producers are or have been investigating the possibility of producing HVO themselves, but have also indicated that the capital costs remain too high. Most producers would prefer to blend with HVO, but current availability and prices of the product render it inaccessible at this time.

The estimated costs of transportation of renewable diesel are approximately $193.5 million and are based on the information provided by fuel producers. These costs vary depending on the proximity of the refinery to renewable fuel production facilities. An approximate average transportation cost of 4.0 cents per litre has been used to estimate the total transportation costs. This cost is similar to the cost used by the U.S. Environmental Protection Agency in the regulatory impact analysis study for its *Renewable Fuel Standard*.

The administrative costs of $7.1 million can be attributed to the regulatory requirements of measuring distillates and renewable fuel volumes, reporting, and record keeping. These costs to meet the specific requirements of the Amendments would be incurred in addition to those respecting the provincial mandates.

Retail outlets

The incremental costs to fuel retail outlets primarily include one-time capital costs of $3 million for retail site conversion, including purchase of new tanks and/or cleaning of old tanks in order to accommodate the new blended fuel and installation of new filters. Additional operating and maintenance costs were estimated to be negligible.

Table 10: Present Value of Incremental Costs to Upgrade Retail Outlets (2011–2035)

(Constant 2007 $M)

Capital costs	West	Ontario	East	Total
Diesel fuel	0.88	0.99	0.60	2.47
Heating distillate oil	0.26	0.15	0.18	0.58
Total	1.14	1.14	0.78	3.05

Costs to consumers

The values in the literature for the energy content of biodiesel relative to diesel fuel vary from 5% to 10%. However, operability studies carried out by NRCan's National Renewable Diesel Demonstration Initiative and others have found that in low-level blends of B2–B5, no significant change in fuel consumption is observed. Therefore, it has been assumed that there is no cost to consumers associated with the use of biodiesel in blended fuel.

Hydrotreated vegetable oil has a slightly (about 2%) higher energy content than fossil diesel (SAE, 2008). Again, in low-level blends, it has been assumed that there are no savings to consumers associated with decreased fuel purchases due to the higher energy content of HVO.

importé au cours de la période de 25 ans est évalué à 764 millions de dollars.

Certains producteurs de carburant ont étudié ou étudient actuellement la possibilité de produire eux-mêmes l'HVH, mais ont aussi indiqué que les coûts en immobilisation demeurent trop élevés. La plupart des producteurs préfèreraient mélanger avec de l'HVH, mais la disponibilité et les prix du produit le rendent inaccessible à ce moment-ci.

Les coûts estimés du transport du diesel renouvelable sont d'environ 193,5 millions de dollars et se fondent sur les renseignements fournis par les producteurs de carburant. Ces coûts varient en fonction de la proximité de la raffinerie par rapport aux installations de production de carburant renouvelable. On a calculé des frais de transport moyen d'environ 4,0 cents par litre afin d'évaluer les frais de transport totaux. Ces frais sont similaires à ceux utilisés par l'Environmental Protection Agency des États-Unis dans l'étude d'impact de la réglementation pour son *Renewable Fuel Standard.*

Les frais administratifs de 7,1 millions de dollars se rapportent aux exigences réglementaires concernant la mesure des volumes de distillat et de carburant renouvelable, la production de rapports et la tenue de registres. Les frais pour répondre aux exigences particulières du projet de règlement s'ajouteraient aux frais encourus en raison des mandats provinciaux.

Points de vente au détail

Les coûts différentiels des points de vente au détail de carburant comprennent essentiellement les coûts en immobilisation uniques de trois millions de dollars pour convertir les points de vente au détail, y compris l'achat de nouvelles citernes ou le nettoyage des anciennes citernes afin de répondre aux besoins du nouveau mélange d'essence et d'installation de nouveaux filtres. Les coûts supplémentaires d'exploitation et d'entretien sont négligeables.

Tableau 10 : Valeur actualisée des coûts différentiels liés à la mise à niveau des points de vente au détail (2011 à 2035)

(M$ indexés de 2007)

Coûts d'immobilisation	Ouest	Ontario	Est	Total
Diesel	0,88	0,99	0,60	2,47
Mazout de chauffage	0,26	0,15	0,18	0,58
Total	1,14	1,14	0,78	3,05

Coûts pour les consommateurs

Les valeurs contenues dans la documentation sur la teneur énergétique du biodiesel par rapport au diesel varient de 5 % à 10 %. Cependant, des études d'exploitabilité effectuées dans le cadre de l'Initiative de démonstration nationale sur le diesel renouvelable de RNCan et d'autres études ont révélé qu'aucun changement important n'est observé dans la consommation de carburant dans des mélanges à faible niveau de B2-B5. En conséquence, on a fait l'hypothèse que les consommateurs n'ont pas à encourir de coûts pour l'utilisation du biodiesel dans le carburant mélangé.

L'HVH a une teneur en énergie (environ 2 %) légèrement plus élevée que le diesel fossile (SAE 2008). Encore ici, dans les mélanges à faible teneur, on a supposé que les consommateurs ne réalisent aucune économie liée à la baisse des achats de carburant attribuable à la teneur énergétique plus élevée de l'HVH.

Kerosene has about a 2.5% lower energy content than diesel fuel. However, as relatively high proportions of kerosene are expected to be included in the blended fuels, the costs to consumers of additional fuel purchases due to the lower energy content of kerosene has been considered. For example, in 2% biodiesel blends with biodiesel made from canola, up to 22% of the blend must be kerosene, while with biodiesel made from lard, up to 92% of the blend must be kerosene. This increase in consumer expenditure was calculated as the product of the incremental volumes of diesel fuel and heating distillate oil multiplied by the projected retail blended diesel fuel prices in Canada. The results are shown in the table below.

Table 11: Present Value of Incremental Costs to Consumers (2011–2035)

(Constant 2007 $M)

Increments	West	Ontario	East	Total
Diesel fuel				
Incremental diesel blend purchases due to the lower energy content of kerosene (ML)	52	172	58	282
Incremental cost of diesel blend purchases ($M)	31.5	103.7	35.8	171.1
Heating distillate oil				
Incremental heating oil blend purchases due to the lower energy content of kerosene (ML)	14	24	16	63
Incremental cost of heating oil blend purchases ($M)	7.9	13.7	9.0	30.6
Total cost of incremental diesel and heating oil purchases ($M)	**39.5**	**117.4**	**44.8**	**201.7**

Costs to the Government

The government has incurred costs in order to set up and monitor the regulations requiring 5% renewable content in gasoline. The incremental costs to set up and monitor the 2% requirement in diesel fuel and heating distillate oil were deemed to be negligible.

Benefits to Canadians

Avoided costs of purchasing diesel fuel and heating distillate oil

The Amendments will result in volumes of conventional diesel fuel and heating distillate oil that would otherwise be produced or imported into Canada being displaced by renewable diesel and kerosene. The avoided costs of the displaced diesel fuel and heating distillate oil are therefore an incremental benefit of the Amendments. The present value of the avoided costs of purchasing diesel fuel and heating distillate oil was estimated by

Le kérosène a une teneur énergétique d'environ 2,5 % plus faible que le diesel. Toutefois, comme des proportions relativement élevées de kérosène devraient être intégrées aux carburants mélangés, les coûts, pour les consommateurs, des achats supplémentaires de carburant attribuables à la faible teneur énergétique du kérosène ont été pris en considération. Par exemple, dans des mélanges de biodiesel à 2 % fait à partir de biodiesel à base de canola, jusqu'à 22 % du mélange doit être du kérosène, tandis que le biodiesel fait à partir de saindoux doit en contenir jusqu'à 92 %. Cette augmentation des dépenses à la consommation a été calculée comme le produit des volumes différentiels de diesel et de mazout de chauffage, multiplié par les prix de détail projetés du diesel mélangé au Canada. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 11 : Valeur actualisée des coûts différentiels pour les consommateurs (2011 à 2035)

(M$ indexés de 2007)

Différentiels	Ouest	Ontario	Est	Total
Diesel				
Achats différentiels de mélanges de diesel attribuables à la faible teneur énergétique du kérosène (ML)	52	172	58	282
Coût différentiel des achats de diesel mélangé (M$)	31,5	103,7	35,8	171,1
Mazout de chauffage				
Achats différentiels de mélanges de mazout de chauffage attribuables à la faible teneur énergétique du kérosène (ML)	14	24	16	63
Coût différentiel des achats de mélanges de mazout de chauffage (M$)	7,9	13,7	9,0	30,6
Coût total des achats différentiels de diesel et de mazout de chauffage (M$)	**39,5**	**117,4**	**44,8**	**201,7**

Coûts pour le gouvernement

Le gouvernement a encouru des coûts pour mettre en place et surveiller le règlement exigeant 5 % de contenu renouvelable dans l'essence. Les coûts différentiels de mise en place et de surveillance de l'exigence relative à la teneur de 2 % en carburant renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage ont été jugés négligeables.

Avantages pour les Canadiens et les Canadiennes

Coûts évités liés à l'achat de diesel et de mazout de chauffage

Les modifications entraîneraient le remplacement des volumes de diesel conventionnel et de mazout de chauffage qui seraient autrement produits ou importés au Canada par le diesel renouvelable et le kérosène. Les coûts évités du diesel et du mazout de chauffage remplacés représentent donc un avantage supplémentaire des modifications. La valeur actualisée des coûts évités liés à l'achat de diesel et de mazout de chauffage a été évaluée en

multiplying the displaced volumes by their respective projected prices. The results are presented in the table below.

Table 12: Present Value of Incremental Avoided Costs of Purchasing Diesel Fuel and Heating Distillate Oil (2011–2035)

(Constant 2007 $M)

Avoided cost	West	Ontario	East	Total
Diesel fuel	1,704.8	4,518.0	2,108.4	8,331.2
Heating distillate oil	394.5	703.2	486.1	1,583.8
Total	**2,099.3**	**5,221.2**	**2,594.5**	**9,915.0**

Reduced emissions of greenhouse gases

Achieving a renewable diesel volume equal to 2% of Canada's diesel fuel and heating distillate oil pool would result in an average incremental volume of 323 million litres per year of renewable fuel being blended with diesel fuel and heating distillate oil each year. This is expected to result in an incremental lifecycle GHG emission reduction of an average of about 1 Mt CO_2e per year. This is a significant contribution to the reduction in air pollution associated with GHG emissions, which is equivalent to taking a quarter of a million vehicles off the road. Over the 25-year period, the cumulative reductions in GHG emissions attributable to the Amendments are estimated to be approximately 23.6 Mt CO_2e.

The incremental reductions in GHG emissions for the regulatory scenario are calculated as the product of the GHG emission reduction factors in Table 4 (as used for the BAU scenario) and the corresponding incremental volume of Canadian canola fatty acid methyl esters, soy fatty acid methyl esters and tallow fatty acid methyl esters, hydrotreated vegetable oils and kerosene required to meet the 2% federal mandate. In addition, as some imports of biodiesel (primarily from the United States) would be needed to meet the shortfall in domestic production, the GHG emissions have been adjusted to reflect the emission factor of American SME.

The largest gains in GHG emission reductions would occur in Ontario and the East, accounting for approximately 80% of the reductions. This is primarily attributed to the fact that renewable diesel is not currently used in those regions.

Table 13: Present Value of Estimated Incremental Benefits of GHG Emission Reductions (2011–2035)

(Constant 2007 $M)

	West	Ontario	East	Total
Diesel fuel				
GHG emission reductions (Mt CO_2e)	3.7	8.8	6.2	18.7
Regulated scenario estimate $25/tonne	76.8	183.3	130.0	390.1

multipliant les volumes délogés par leurs prix projetés respectifs. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 12 : Valeur actualisée des coûts différentiels évités liés à l'achat de diesel et de mazout de chauffage (2011 à 2035)

(M$ indexés de 2007)

Coût évité	Ouest	Ontario	Est	Total
Diesel	1 704,8	4 518,0	2 108,4	8 331,2
Mazout de chauffage	394,5	703,2	486,1	1 583,8
Total	**2 099,3**	**5 221,2**	**2 594,5**	**9 915,0**

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

L'atteinte d'un volume de diesel renouvelable équivalant à 2 % des stocks de diesel et de mazout de chauffage du Canada entraînerait un volume moyen différentiel de 323 millions de litres par année de carburant renouvelable qui serait mélangé au diesel et au mazout de chauffage chaque année. On prévoit que cela permettrait une réduction différentielle des émissions de GES selon le cycle de vie équivalant à une moyenne d'environ 1 Mt éq CO_2 par année. Il s'agit d'une contribution importante à la réduction de la pollution atmosphérique associée aux émissions de GES, laquelle équivaut à retirer de la route un quart de millions de véhicules. Au cours de la période de 25 ans, la réduction cumulative des émissions de GES attribuables aux modifications est évaluée à environ 23,6 Mt éq CO_2.

Les réductions différentielles des émissions de GES associées au scénario réglementaire sont calculées comme le produit des facteurs de réduction des émissions de GES illustrés au tableau 4 (comme il est utilisé pour le scénario du SMQ) et le volume différentiel correspondant des esters méthyliques de l'acide gras du canola canadien, du soya et du suif, des huiles végétales hydrotraitées et du kérosène nécessaires pour répondre au mandat de 2 % du gouvernement fédéral. De plus, comme certaines importations de biodiesel (principalement des États-Unis) seraient nécessaires pour combler le déficit de la production nationale, les émissions de GES ont été rajustées pour tenir compte du facteur d'émission des PME américaines.

Les gains les plus importants associés à la réduction des émissions de GES auraient lieu en Ontario et dans l'Est, représentant environ 80 % des réductions. Cela est principalement dû au fait que le diesel renouvelable n'est actuellement pas utilisé dans ces régions.

Tableau 13 : Valeur actualisée de l'estimation des avantages différentiels associés aux réductions des émissions de GES (2011 à 2035)

(M$ indexés de 2007)

	Ouest	Ontario	Est	Total
Diesel				
Réduction des émissions de GES (Mt éq CO_2)	3,7	8,8	6,2	18,7
Estimation du scénario réglementaire 25 $/tonne	76,8	183,3	130,0	390,1

Table 13: Present Value of Estimated Incremental Benefits of GHG Emission Reductions (2011–2035) — *Continued*

	West	Ontario	East	Total
Heating distillate oil				
GHG emission reductions (Mt CO_2e)	0.9	2.3	1.7	4.9
Regulated scenario estimate $25/tonne	20.5	49.2	35.0	104.7
Total diesel fuel and heating distillate oil				
GHG emission reductions (Mt CO_2e)	4.6	11.1	7.9	23.6
Total benefit for Canada	**97.3**	**232.5**	**165**	**494.8**

Tableau 13 : Valeur actualisée de l'estimation des avantages différentiels associés aux réductions des émissions de GES (2011 à 2035) (*suite*)

	Ouest	Ontario	Est	Total
Mazout de chauffage				
Réduction des émissions de GES (Mt éq CO_2)	0,9	2,3	1,7	4,9
Estimation du scénario réglementaire 25 $/tonne	20,5	49,2	35,0	104,7
Diesel et mazout de chauffage total				
Réduction des émissions de GES (Mt éq CO_2)	4,6	11,1	7,9	23,6
Avantage total pour le Canada	**97,3**	**232,5**	**165**	**494,8**

The value of GHG reductions is critically dependent on the climate change damages avoided at the global level. These damages are usually referred to as the social cost of carbon (SCC). Estimates of the SCC vary widely. For example, experts such as Tol, Nordhaus and Hope have reported mean SCC values in the range of $10 to $25 per tonne of CO_2e, whereas Stern has reported a value closer to $100. In large part this variability relates to uncertainties around key parameter choices in the estimation of the SCC, for example the appropriate discount rate to use in the calculation. It is generally acknowledged that estimates, even from the same model, vary widely depending on the chosen levels of key variables. While research by Environment Canada to determine the appropriate SCC for use in cost-benefit analysis is continuing, an estimated value of $25 per tonne of CO_2e has been adopted for this analysis. This value is consistent with the expected U.S. price of carbon and the trading value of permits in the European Climate Exchange. It is also generally consistent with the values presently being used by the U.S. government as well as by the European Commission. Based on this estimate, the present value of incremental GHG emission reductions under the regulatory scenario is estimated to be $494.8 million under the central scenario.

La valeur des réductions de GES dépend de façon critique des dommages des changements climatiques évités au niveau mondial. Ces dommages sont habituellement appelés le coût social du carbone (CSC). Les estimations du CSC sont très variables. Par exemple, des experts comme Tol, Nordhaus et Hope ont rapporté des valeurs moyennes du CSC variant de 10 $ à 25 $ par tonne d'équivalent CO_2, tandis que Stern a rapporté une valeur plus près de 100 $. Cette variabilité est attribuable en grande partie aux incertitudes autour des choix de paramètres clés dans l'estimation du CSC; par exemple, le taux d'escompte approprié à utiliser dans le calcul. Il est généralement admis que les estimations, même à partir du même modèle, varient considérablement selon les niveaux de variables clés sélectionnés. Bien que la recherche par Environnement Canada visant à déterminer le CSC approprié aux fins d'utilisation dans l'analyse coûts-avantages se poursuive, une valeur évaluée de 25 $ par tonne d'équivalent CO_2 a été adoptée pour cette analyse. Cette valeur est compatible avec le prix prévu du carbone aux États-Unis et la valeur marchande des permis par la Bourse européenne du carbone. Elle est aussi généralement compatible avec les valeurs actuellement utilisées par le gouvernement américain ainsi que par la Commission européenne. D'après cette estimation, la valeur actualisée des réductions différentielles des émissions de GES dans le cadre du scénario réglementaire est évaluée à 494,8 millions de dollars dans le cadre du scénario central.

Impact on air quality and health

Health Canada is currently conducting a health impact analysis of biodiesel use in Canada, and although the study is not finalized, preliminary results are presented here to provide a general indication of potential effects. The study includes an analysis of the impact of biodiesel use on mobile sector emissions from on-road heavy duty diesel vehicles (HDDVs), and the impacts of those emission changes on air quality and health. These impacts are evaluated relative to those associated with the use of conventional diesel fuel. Light-duty diesel vehicles, which form a very minor component of the Canadian vehicle fleet, are not included due to a lack of relevant emissions data. Mobile emissions modelling and air quality modelling have been completed in collaboration with Environment Canada.

Répercussion sur la qualité de l'air et la santé

Santé Canada procède actuellement à une analyse d'impact sur la santé relative à l'utilisation du biodiesel au Canada, et bien que ladite étude ne soit pas achevée, les résultats préliminaires sont présentés ici pour donner une indication générale des effets potentiels. L'étude comprend une analyse de l'incidence de l'utilisation du biodiesel sur les émissions du secteur mobile attribuables aux véhicules diesel lourds sur la route, et les incidences de ces changements dans les émissions sur la qualité de l'air et la santé. Ces incidences sont évaluées par rapport à celles associées à l'utilisation du diesel conventionnel. Les véhicules diesel légers, qui constituent une composante très mineure de la flotte de véhicules au Canada, ne sont pas inclus en raison d'un manque de données pertinentes sur les émissions. La modélisation des émissions mobiles et de la qualité de l'air a été réalisée en collaboration avec Environnement Canada.

Estimating the health impacts of a predicted change in emissions is complex and involves some uncertainty, such as projecting impacts to future years. However, as detailed below, Health Canada's preliminary analyses indicate that the health impacts associated with on-road use of B2 or B5 in Canada are likely to be minimal.

Mobile sector air contaminant emissions

The specific scenarios examined in the analysis of biodiesel impacts on Canadian mobile sector emissions include a comparison of nationwide use of B2 or B5 or B20 (summer only) versus conventional diesel, for the years 2006, 2010, 2015 and 2020. Vehicle emissions of the following air pollutants were considered: particulate matter ($PM_{2.5}$, PM_{10} and TPM); carbon monoxide (CO); nitrogen oxides (NO_x); volatile organic compounds (VOCs); mobile source air toxics (benzene, 1,3-butadiene, formaldehyde, acetaldehyde, acrolein); and several polycyclic aromatic hydrocarbons (PAHs). For the B2 scenario, the results reveal minor reductions (approximately 1%–2%) in on-road HDDV emissions in 2010 of all compounds except NO_x and a 0.36% increase in NO_x. These reflect overall on-road mobile emission changes of less than 1% for all compounds. The effects of nationwide use of B5 (2010) would result in 2%–4% reductions in on-road HDDV emissions for most compounds and a 1% increase in NO_x emissions. These reflect changes in overall on-road emissions for all compounds of less than 2%. The use of B20 in 2010 (May to September only) would result in the following changes in summer on-road mobile emissions: 8% reduction in $PM_{2.5}$, 2% increase in NO_x, and less than 4% reductions in air toxics and CO. All emission impacts are estimated to diminish over time due to the introduction of new vehicle technologies. It should be noted that the scenarios considered here (i.e. nationwide use of B2, B5 or B20) are not directly comparable to the assumptions of the cost-benefit analysis (incremental impacts of the federal *Renewable Fuels Regulations* above existing provincial mandates). However, incremental on-road emission effects due to the Amendments are expected to be less than those reported for the B5 scenario of the Health Canada analysis.

Air quality and health impacts

The impacts on Canadian air quality of changes in mobile sector emissions due to biodiesel use were examined by Health Canada for the B5 and B20 scenarios using photochemical modelling. Results of national on-road B5 or B20 (summer only) use in Canada suggest very minimal impacts on mean ambient concentrations of $PM_{2.5}$, tropospheric ozone (O_3), CO, nitrogen dioxide (NO_2) and sulphur dioxide (SO_2) of less than 1% in 2006 and 2020 compared to conventional diesel. The human health implications of these changes in air quality were assessed nationally and include both mortality and morbidity outcomes. Preliminary national results indicate that some minimal health benefits would be expected in 2006 under a B5 scenario, and that these would be reduced by 2020.

L'estimation des répercussions sur la santé que pose un changement prévu dans les émissions est complexe et comporte une certaine incertitude, comme la projection des répercussions au cours des années à venir. Cependant, tel qu'il est exposé en détail ci-dessous, les analyses préliminaires de Santé Canada indiquent que les effets sur la santé associés à l'utilisation sur route de B2 ou B5 au Canada seront probablement minimes.

Émissions des contaminants atmosphériques provenant du secteur mobile

Les scénarios spécifiques examinés dans l'analyse des incidences du biodiesel sur les émissions canadiennes du secteur mobile comprennent une comparaison de l'utilisation nationale de B2, B5 ou B20 (en été seulement) par rapport au diesel conventionnel, pour les années 2006, 2010, 2015 et 2020. Les émissions des véhicules correspondant aux polluants atmosphériques suivants ont été prises en compte : les matières particulaires ($PM_{2,5}$, PM_{10} et PT); le monoxyde de carbone (CO); les oxydes d'azote (NO_x); les composés organiques volatils (COV); les sources mobiles de produits toxiques de l'air (benzène, 1,3-butadiène, formaldéhyde, acétaldéhyde, acroléine) et plusieurs hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Pour le scénario B2, les résultats révèlent des réductions mineures (environ 1 % à 2 %) des émissions des véhicules diesel lourds sur la route en 2010 pour tous les composés à l'exception du NO_x et une augmentation de 0,36 % des émissions de NO_x. Ceux-ci reflètent l'ensemble des variations des émissions mobiles sur la route de moins de 1 % pour tous les composés chimiques. Les effets de l'utilisation nationale de B5 (2010) se traduiraient par des réductions de 2 % à 4 % des émissions des véhicules diesel lourds sur la route pour la plupart des composés chimiques et une augmentation de 1 % des émissions de NO_x. Ceux-ci témoignent des changements dans les émissions globales sur la route pour tous les composés chimiques de moins de 2 %. L'utilisation du B20 en 2010 (de mai à septembre seulement) entraînerait les modifications suivantes durant l'été des émissions mobiles sur la route : réduction de 8 % de $PM_{2,5}$, augmentation de 2 % de NO_x et moins de 4 % de réduction des substances toxiques atmosphériques et de CO. Toutes les incidences des émissions devraient diminuer avec le temps en raison de l'introduction de nouvelles technologies automobiles. Il convient de souligner que les scénarios examinés ici (c'est-à-dire l'utilisation nationale de B2, B5 ou B20) ne sont pas directement comparables aux hypothèses de l'analyse coûts-avantages (effets différentiels du *Règlement sur les carburants renouvelables* fédéral au-delà des mandats provinciaux existants). Toutefois, les effets différentiels des émissions sur la route en raison des modifications devraient être inférieurs à ceux rapportés pour le scénario B5 dans le cadre de l'analyse de Santé Canada.

Répercussions sur la qualité de l'air et la santé

Les répercussions sur la qualité de l'air au Canada que posent les variations des émissions du secteur mobile en raison de l'utilisation du biodiesel ont été examinées par Santé Canada pour les scénarios B5 et B20 en utilisant la modélisation photochimique. Les résultats de l'utilisation sur la route de B5 ou B20 (été seulement) au Canada laissent présager des répercussions très minimes sur les concentrations moyennes ambiantes de $PM_{2,5}$, d'ozone troposphérique (O_3), de CO, de dioxyde d'azote (NO_2) et de dioxyde de soufre (SO_2) de moins de 1 % en 2006 et 2020 par rapport au diesel conventionnel. Les répercussions sur la santé humaine de ces variations de la qualité de l'air ont été évaluées à l'échelle nationale et comprennent à la fois des résultats touchant la mortalité et la morbidité. Des résultats nationaux préliminaires

Incremental health benefits due to the changes in on-road emissions associated with the Amendments are expected to be less than those estimated for the B5 scenario of the Health Canada analysis.

Impact of a spill or leak to soil

Health Canada also undertook modelling to examine the impacts of biodiesel and biodiesel blends on fuel movement following a spill or leak to soil. Preliminary results indicate that biodiesel fuel components are expected to migrate less than diesel fuel components, thus resulting in contamination plumes that would affect a smaller volume of soil. Although a number of data gaps were identified, this analysis suggests that the risk that biodiesel fuels would impact on human health following an uncontrolled release to the environment would be more manageable than for conventional diesel fuel.

Impact on agriculture

Agriculture and Agri-Food Canada (AAFC) conducted an internal analysis of the impact of 2% biodiesel targets on the Canadian agriculture sector in early 2007, considering all jurisdictions in Canada. Based on the AAFC analysis, the agriculture sector would experience very small impacts. These impacts are discussed in more detail below.

Impact on the crop sector

Based on the AAFC analysis, the Amendments are expected to have no measurable impact on the crops sector. There could be minor increases in domestic oilseed crushing but overall oilseed acreages planted are expected to show only marginal impacts. There are no measurable changes in producer surplus for crop producers as a result of increased biodiesel production. The biodiesel market can serve as a new market outlet where producers can sell off-grade seed.

This minimal impact is due to the fact that Canada is a price taker in the world market for crops, and changes in Canadian demand would not have any significant impact on world prices. However, there could be small shifts in local prices as a result of increased demand for renewable fuel feedstock, but no changes are expected in the prices of other crops.

Impact on livestock

As negligible impacts are expected on crop prices, livestock feed prices are consequently not expected to show any significant change as a result of the Amendments. While larger scale biodiesel production has the potential to increase protein meal availability by stimulating more oilseed crushing, biodiesel production to meet mandated levels of consumption is not expected to have any measurable impacts on the availability of protein meal. As oilseed acreages planted are expected to show very little change, there will be no measurable effect on the availability of feed grains for livestock producers.

indiquent que certains avantages minimes pour la santé seraient prévus pour 2006 dans un scénario B5, et que ceux-ci seraient réduits d'ici 2020.

Les avantages différentiels pour la santé attribuables aux modifications devraient être inférieurs à ceux évalués pour le scénario B5 dans le cadre de l'analyse de Santé Canada en raison des variations des émissions sur la route.

Répercussion d'un déversement ou d'une fuite dans le sol

Santé Canada a également entrepris une modélisation afin d'examiner les répercussions du biodiesel et des mélanges de biodiesel sur le déplacement du carburant à la suite d'un déversement ou d'une fuite dans le sol. Les résultats préliminaires indiquent que les composants du biodiesel devraient migrer dans une moindre mesure que les composants du diesel, ce qui se traduit par des panaches de contamination qui auraient une incidence sur une plus petite parcelle de terre. Bien qu'un certain nombre de lacunes dans les données ait été identifié, cette analyse révèle que le risque que le biodiesel ait des répercussions sur la santé humaine à la suite d'un rejet non contrôlé dans l'environnement serait plus facilement gérable que dans le cas du diesel conventionnel.

Répercussions sur l'agriculture

Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) a réalisé une analyse interne des répercussions que posent les cibles d'une teneur de 2 % de biodiesel sur le secteur agricole canadien au début de 2007, en tenant compte de toutes les administrations canadiennes. Selon l'analyse d'AAC, le secteur agricole serait confronté à des répercussions minimales. Ces répercussions sont abordées plus en détail ci-dessous.

Répercussions sur le secteur des cultures

Selon l'analyse d'AAC, les modifications ne devraient avoir aucune incidence mesurable sur le secteur des cultures. Il pourrait y avoir de légères augmentations sur le plan de la trituration nationale des plantes oléagineuses, mais dans l'ensemble, les superficies plantées d'oléagineux ne devraient montrer que des effets marginaux. On n'observe aucun changement mesurable pour ce qui est des surplus pour les producteurs de cultures à la suite de l'augmentation de la production de biodiesel. Le marché du biodiesel peut servir de nouveau débouché où les producteurs peuvent vendre des semences hors catégorie.

Ces effets minimaux s'expliquent par le fait que le Canada est un preneur de prix sur le marché mondial des cultures, et que les changements de la demande canadienne n'auraient pas d'effet important sur les prix mondiaux. Toutefois, il pourrait y avoir de légers changements dans les prix locaux à la suite d'une demande accrue de matières premières pour le carburant renouvelable, mais aucun changement n'est prévu pour le prix d'autres cultures.

Répercussions sur le bétail

Puisque des répercussions négligeables sont prévues sur les prix des cultures, les prix des aliments pour le bétail ne devraient donc pas afficher de changements importants à la suite des modifications. Bien que la production de biodiesel à plus grande échelle ait le potentiel d'accroître la disponibilité de tourteau protéique en stimulant une trituration accrue des plantes oléagineuses, la production de biodiesel visant à répondre au niveau de consommation prescrit ne devrait pas avoir de répercussions mesurables sur la disponibilité de tourteau protéique. Comme la superficie plantée de plantes oléagineuses devrait très peu

In addition, no changes are expected in the trade of live animals or of meat, or in other related sectors such as poultry and dairy. Impacts on employment in the livestock industry are expected to be negligible.

Impact on land use

The Amendments are not expected to result in changes in land use. Changes in cropping activities as a result of the renewable diesel requirement are expected to take place within the existing crop land base. Since no significant changes in crop prices or land use would occur, there would be little impact on crop intensification at the national level. However, there could be a limited impact in a few regions. There may be small increases in fertilizer use as there could be small regional expansion of oilseed production, but this is not expected to result in changes on water quality or GHG emissions from the agriculture sector.

Distributional impacts

Fuel producers and importers

There are investments to be made by the fossil fuels sector due to the Amendments. These investments comprise both one-time capital investments incurred in the first year of the implementation of the Amendments, as well as ongoing additional operations and maintenance costs. Costs are incurred at virtually every step of the supply chain, from refineries to retailers. It is expected that these costs will be passed along down the supply chain to the final retail price.

Renewable fuels facilities

The Amendments would result in an increase in domestic biodiesel production with the demand for renewable fuel expected to increase from 583 million litres in 2011 to 858 million litres in 2035. While forecasts of renewable fuel production are somewhat uncertain, it is assumed that the majority of the renewable fuel demand would be met through domestic production.

In the longer term, as the demand for renewable fuels continues to increase, it would be reasonable to assume that additional domestic renewable fuel production facilities would come on-line over the 25-year period.

Agricultural sector

In addition to reductions in GHG emissions, one of the key drivers for supporting renewable fuels production and use is the benefit that it can bring to the agriculture sector and rural Canada. Increased renewable fuels production in Canada will result in increased local demand for feedstocks and new markets for Canadian agricultural producers' crops. For example, biodiesel facilities can provide a market for off-grade canola, which is not suitable for the food market.

changer, il n'y aura aucun effet mesurable sur la disponibilité des céréales fourragères pour les éleveurs d'animaux de ferme.

De plus, aucun changement n'est prévu dans le commerce d'animaux vivants ou de la viande, ou dans d'autres secteurs connexes, comme la volaille et les produits laitiers. Les effets sur le nombre d'emplois dans l'industrie du bétail demeureraient négligeables.

Répercussions sur l'utilisation des terres

On ne s'attend pas à ce que les modifications entraînent des changements en ce qui concerne l'utilisation des terres. Les changements associés aux activités de culture à la suite de l'exigence relative au diesel renouvelable devraient se produire dans les limites des terres cultivables actuelles. Étant donné qu'aucun changement important touchant le prix des cultures ou l'utilisation des terres ne surviendrait, il y aurait peu de répercussions en termes d'intensification des cultures au niveau national. Toutefois, il pourrait y avoir des effets limités dans quelques régions. L'utilisation d'engrais pourrait connaître de légères hausses, car on pourrait assister à une faible expansion régionale de la production de plantes oléagineuses, mais cela ne devrait pas entraîner de changements dans la qualité de l'eau ou dans les émissions de GES attribuables au secteur agricole.

Répercussions liées à la distribution

Producteurs et importateurs de carburant

Il y a des investissements à faire par le secteur des combustibles fossiles en raison des modifications. Ces investissements comprennent des investissements en immobilisation uniques faits au cours de la première année de la mise en œuvre des modifications, ainsi que les coûts additionnels permanents d'exploitation et d'entretien. Les coûts sont supportés pratiquement à toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement, depuis les raffineries jusqu'aux détaillants. Il est prévu que ces coûts seront transmis le long de la chaîne d'approvisionnement jusqu'au prix de vente final.

Installations de production de carburants renouvelables

Les modifications engendreraient une augmentation de la production nationale de biodiesel puisque la demande en carburant renouvelable devrait passer de 583 millions de litres en 2011 à 858 millions de litres en 2035. Bien que les prévisions concernant la production de carburant renouvelable soient quelque peu incertaines, on présume que la majorité de la demande en carburant renouvelable sera satisfaite par l'entremise de la production nationale.

À plus long terme, et au fur et à mesure que la demande en carburants renouvelables augmentera, on peut s'attendre à ce que de nouvelles installations de production de carburants renouvelables puissent être érigées au Canada au cours de la période de 25 ans.

Secteur agricole

Outre les réductions des émissions de GES, l'un des principaux facteurs à l'appui de la production et de l'utilisation de carburants renouvelables réside dans les avantages qu'elles peuvent apporter au secteur agricole et rural du Canada. En effet, la production accrue de carburants renouvelables au Canada augmentera la demande locale en matières premières et offrira de nouveaux marchés pour les cultures des producteurs agricoles canadiens. Par exemple, les installations de production de biodiesel pourraient offrir un marché pour le canola hors grade, qui ne convient pas au marché alimentaire.

Providing agricultural producers with the opportunity to invest in and develop profitable renewable fuels projects that use agricultural products as inputs will help to create a positive stream of income that could be more independent of commodity price swings. This would also encourage an approach that goes beyond simple commodity production to focus on new ways to add value to biomass produced on farms. This would also encourage an approach that goes beyond simple commodity production to focus on new ways to add value to biomass produced on farms. Renewable fuel plants would inject additional spending into the local rural economies, broadening their tax base and generating additional jobs at the local level.

Further expansion of the renewable fuel industries in Canada is expected to rely on feedstock supplied by the Canadian agricultural sector. However, the projected level of renewable fuel production in Canada is not expected to impair the agriculture sector's ability to provide agricultural commodities for traditional uses, such as for food production and livestock feed. Consequently, downstream industries such as meat and food processing are not expected to be impacted with respect to production, employment, price and trade. Furthermore, impacts on consumer food prices are not expected.

Employment

The capital investments to upgrade the refineries, terminals and retail outlets are expected to create employment in the initial years as the industry ramps up to comply with the Amendments. In addition, the transportation of renewable fuels would require expansion of the existing fuel transportation infrastructure which would also have a positive impact on employment. Due to the characteristics of biodiesel, the most likely mode of transportation from production facilities to the point where it is blended with diesel fuel would be through trucking. Some transportation would also be done through rail. However, due to lack of data, it is not possible to estimate the specific shares for these modes of transportation. Nonetheless, it is likely that the increase in renewable fuel being transported would also result in an increase in employment in this sector.

As demand and, consequently, production of renewable fuels increase as a result of the Amendments, new jobs would be created in the renewable fuel industry. According to NRCan, a biodiesel plant with an annual production capacity of 30 million litres would require 20 employees for operations. Taking into consideration these employment numbers and assuming 10 additional biodiesel plants would be built, the renewable fuels production sector would be responsible for a total of approximately 200 direct jobs per year, over the period considered. This is a maximum estimate of the employment impacts on the renewable fuels sector, considering that if larger plants are constructed, they would likely employ less people per megalitre (ML) of capacity (due to economies of scale). Blenders have also indicated their preference for using HVO to blend with biodiesel. There are currently no HVO production facilities in Canada and any intentions to start-up such facilities would be expected only in the medium to long term.

Le fait d'offrir aux producteurs agricoles la possibilité d'investir dans des projets rentables de carburants renouvelables et d'établir de tels projets qui utilisent des produits agricoles comme intrants contribuera à créer un flux positif de revenus qui pourrait être plus indépendant des fluctuations des prix des produits de base. Cela permettrait également de favoriser une approche qui va au-delà de la simple production de produits pour se concentrer sur de nouvelles façons d'ajouter de la valeur à la biomasse produite sur les fermes. Les usines de carburant renouvelable injecteraient des dépenses supplémentaires dans les économies rurales locales, élargissant du même coup leur assiette fiscale et créant des emplois supplémentaires à l'échelle locale.

L'expansion accrue des industries des carburants renouvelables au Canada devrait être axée sur les matières premières fournies par le secteur agricole canadien. Toutefois, le niveau projeté de production de carburants renouvelables au Canada ne devrait pas nuire à la capacité du secteur agricole à fournir des produits agricoles aux fins d'usages traditionnels, tels que la production d'aliments et l'alimentation du bétail. En conséquence, les industries en aval, comme le secteur de transformation de la viande et des aliments ne devraient pas être touchées dans le domaine de la production, du nombre d'emplois, des prix ou du commerce. On ne prévoit en outre aucune répercussion sur les prix à la consommation des produits alimentaires.

Emploi

On prévoit que les investissements en immobilisation pour mettre à niveau les raffineries, les terminaux et les points de vente au détail créeront de l'emploi dans les premières années, au fur et à mesure que l'industrie apportera les modifications nécessaires pour se conformer aux modifications. De plus, le transport des carburants renouvelables nécessiterait une expansion de l'infrastructure de transport de carburant existante, ce qui aurait également une incidence positive sur l'emploi. En raison des caractéristiques du biodiesel, le transport par camion serait probablement le mode de transport le mieux adapté entre les installations de production et les points où le biodiesel est mélangé avec le diesel. Une partie du transport serait également effectuée par train. Cependant, en raison d'un manque de données, il n'est pas possible d'évaluer précisément dans quelle proportion ces moyens de transport seront utilisés. Néanmoins, l'accroissement du transport de carburant renouvelable engendrera vraisemblablement une augmentation de l'emploi dans ce secteur.

Au fur et à mesure que la demande augmentera et que la production de carburants renouvelables s'intensifiera à son tour en raison des modifications aux propositions, de nouveaux emplois seront créés dans l'industrie des carburants renouvelables. Selon RNCan, une usine de biodiesel ayant une capacité de production annuelle pouvant atteindre jusqu'à 30 millions de litres nécessiterait 20 employés pour assurer son fonctionnement. Si l'on tient compte de ce nombre d'emplois et qu'on suppose que 10 usines de biodiesel supplémentaires seraient créées, le secteur de la production de carburants renouvelables serait responsable de la création d'environ 200 emplois directs par année pour la période à l'étude. Il s'agit d'une estimation maximale des incidences de l'emploi sur le secteur des carburants renouvelables, si l'ont tient compte du fait que si les grandes usines sont construites, elles emploieraient probablement moins de personnes par mégalitre (ML) de capacité (en raison des économies d'échelle). Les mélangeurs ont également indiqué leur préférence pour l'utilisation de l'HVH à mélanger avec du biodiesel. Il n'y a présentement aucune installation de production d'HVH au Canada et toute

As with any industrial sector, the biofuels production sector not only creates direct employment, but it also creates indirect employment. Subsequently, the expenditure of employees' salaries creates induced impacts within the economy. For diesel fuel alone, it is estimated that a 2% renewable fuel standard would entail not only direct employment in biodiesel facilities, but would also indirectly create an additional 4 000 employment positions.[19] In the state of Georgia, an analysis using the IMPLAN model to predict the economic impact of an increase in biodiesel production estimated that a 15-million-gallon (annual production of approximately 57 million litres) biodiesel plant would generate a total of 132 new jobs.[20]

Consumers

In addition to the direct cost of incremental volumes of blended diesel purchases, consumers would likely experience a small increase in the price of diesel fuel at the pump as the incremental costs for the petroleum refining sector are passed on to consumers. Assuming an upper bound in which all of the estimated incremental costs are passed along, the corresponding cost to the consumer would be up to $2.7 billion.[21] In that case, the average cost increase to consumers across Canada would be one third of a cent per litre of diesel fuel, an amount likely to be unnoticeable in the usual day-to-day price fluctuations experienced in the diesel fuel market. For a typical class 7 or 8 truck consuming 80 000 litres of diesel fuel per year, this would increase fuel costs by an estimated $5 per week.

Competitiveness

The Canadian economy is highly integrated with the United States economy. As the United States has implemented similar requirements for renewable fuel content in diesel, no international competitiveness impacts are anticipated on the refining industry.

The Amendments may have a short-term impact on the competitiveness of blenders and regional refining companies in those regions that have not been subject to provincial regulations, mostly in Ontario and the East. The national refining companies can make investments strategically in large markets and/or to meet national requirements by capitalizing on investments made in provinces where regulations already exist. The Amendments provide for an initial compliance period of 18 months and other flexibilities in order to allow the time for industry to meet the requirements.

Conclusions

Although the Amendments impose costs on industry and consumers, these costs are likely to be manageable (e.g. one third of a intention de démarrer de telles installations ne serait prévue qu'à moyen et à long terme.

À l'instar de tout secteur industriel, le secteur de la production de biocarburants crée non seulement des emplois directs, mais également des emplois indirects. Par la suite, les dépenses liées aux salaires des employés entraînent des répercussions induites au sein de l'économie. Pour le diesel seulement, on estime qu'une norme sur les carburants renouvelables de 2 % entraînerait non seulement des emplois directs dans les installations de production de biodiesel, mais créerait aussi indirectement 4 000 postes supplémentaires[19]. Dans l'État de la Géorgie, une analyse utilisant le modèle IMPLAN pour prédire l'impact économique d'une augmentation de la production de biodiesel a évalué qu'une usine de biodiesel de 15 millions de gallons (production annuelle d'environ 57 millions de litres) créerait un total de 132 nouveaux emplois[20].

Consommateurs

En plus des coûts directs des volumes différentiels d'achats de mélanges de diesel, les consommateurs seraient probablement confrontés à une légère augmentation du prix du diesel à la pompe puisque les coûts différentiels du secteur du raffinage du pétrole seront refilés aux consommateurs. En supposant une limite supérieure à l'intérieur de laquelle tous les coûts différentiels estimés sont refilés aux consommateurs, le coût correspondant pour le consommateur serait en hausse à 2,7 milliards de dollars[21]. Dans ce cas, l'augmentation du coût moyen pour les consommateurs partout au Canada serait d'un tiers de cent par litre de diesel, un montant susceptible d'être imperceptible dans les fluctuations quotidiennes habituelles des prix du marché du diesel. Pour des catégories de camions de type 7 ou 8 consommant 80 000 litres de diesel par année, cela augmenterait les coûts de carburant d'un montant estimatif de 5 $ par semaine.

Compétitivité

L'économie canadienne est fortement intégrée à l'économie américaine. Comme les États-Unis ont instauré des exigences similaires sur la teneur en carburant renouvelable dans le diesel, aucune incidence internationale en matière de compétitivité ne devrait toucher l'industrie du raffinage.

Les modifications peuvent avoir un impact à court terme sur la compétitivité des mélangeurs et des sociétés de raffinage régionaux dans les régions qui n'ont pas été soumis à la réglementation provinciale, surtout en Ontario et l'Est. Les sociétés de raffinage nationales peuvent faire des investissements stratégiques dans des marchés importants ou pour répondre aux besoins nationaux en capitalisant sur les investissements réalisés dans les provinces où la réglementation existe déjà. Les modifications prévoient une période de conformité initiale de 18 mois et d'autres flexibilités, afin de laisser le temps à l'industrie de satisfaire aux exigences.

Conclusions

Bien que les modifications imposent des coûts à l'industrie et aux consommateurs, ces coûts seront probablement gérables (par

[19] BBI Biofuels Canada (2006). *Economic Impact Study for a Canola-Based Biodiesel Industry in Canada.* Prepared for the Canola Council of Canada, 146 p.

[20] Shumaker, G. A., McKissick, J., Ferland, C., and Doherty, B. (2002). *A Study on the Feasibility of Biodiesel Production in Georgia.*

[21] Note that if a portion of the costs of producing biodiesel in Canada are subsidized by the Canadian government, this portion of the costs will technically be felt by Canadian taxpayers rather than by the refiner/marketers and blenders and fuel consumers.

[19] BBI Biofuels Canada (2006). *Economic Impact Study for a Canola-Based Biodiesel Industry in Canada.* Préparé pour le Conseil canadien du canola, 146 p.

[20] Shumaker, G. A., McKissick, J., Ferland, C., et Doherty, B. (2002). *A Study on the Feasibility of Biodiesel Production in Georgia.*

[21] Notez que si une partie des coûts de production de biodiesel au Canada est subventionnée par le gouvernement canadien, cette partie des coûts sera techniquement ressentie par les contribuables canadiens plutôt que par le raffineur/négociants et les mélangeurs et les consommateurs de carburant.

cent per litre of diesel for consumers). They will also result in benefits from reduced GHG emissions, and combined with other Government of Canada programs, they would assist in the creation of jobs in rural areas and opportunities for rural Canada to participate in biodiesel production. While realized costs and benefits will be sensitive to changes in key parameters such as diesel fuel price forecasts, expected values arising from this analysis are summarized in the table below.

Table 14 suggests an overall net cost of $2.4 billion over 25 years on a net present value basis. This equals an average annual cost of $94 million in net present value terms. In this respect, costs exceed benefits by a ratio of 1.2 to 1, without taking into account the unquantified role that the 2% biodiesel requirement plays in supporting broader Canadian policy objectives relating to the Renewable Fuels Strategy and climate change. Table 14 also indicates that the net socio-economic cost per tonne of GHG emissions avoided in Canada through this measure, without accounting for the global value of the GHG reductions in terms of the social cost of carbon, is about $121 per tonne.

A sensitivity analysis reveals that these impacts are robust across a range of plausible variations in the underlying assumptions. At the same time, this analysis shows that actual impacts could differ from these central estimates. For example, the net cost could decline significantly under a higher assumed SCC value, and will also vary depending on changes to other key parameters, as detailed in the sensitivity analysis section below.

exemple un tiers de cent par litre de diesel pour les consommateurs). Elles procureront également des avantages au chapitre de la réduction des émissions de GES, et conjointement avec d'autres programmes du gouvernement du Canada, elles contribueraient à créer des emplois dans les zones rurales et offriraient des possibilités aux régions rurales du Canada de participer à la production de biodiesel. Bien que les coûts et les avantages réalisés soient sensibles aux variations des paramètres clés, tels que les prévisions du prix du diesel, les valeurs prévues découlant de cette analyse sont résumées dans le tableau ci-dessous.

Le tableau 14 indique un coût net global de 2,4 milliards de dollars sur 25 ans sur la base de la valeur nette actualisée. Ceci équivaut à un coût annuel moyen de 94 millions de dollars en termes de valeur nette actualisée. À cet égard, les coûts dépassent les avantages avec un ratio de 1,2 à 1, sans tenir compte du rôle non quantifié que joue l'exigence d'une teneur en biodiesel de 2 % dans le soutien des objectifs stratégiques élargis canadiens relatifs à la Stratégie sur les carburants renouvelables et les changements climatiques. Le tableau 14 indique également que le coût socio-économique net par tonne d'émissions de GES évités au Canada grâce à cette mesure, sans tenir compte de la valeur globale des réductions de GES en termes de coût social du carbone, est d'environ 121 $ par tonne.

Une analyse de sensibilité révèle que ces répercussions sont robustes parmi une gamme de variations plausibles dans les hypothèses sous-jacentes. Parallèlement, cette analyse révèle que les répercussions réelles pourraient différer de ces estimations centrales. Par exemple, le coût net pourrait diminuer de manière significative en présence d'une valeur supérieure présumée du CSC, et variera également en fonction de l'évolution d'autres paramètres clés, tels qu'ils sont exposés en détail dans la section de l'analyse de sensibilité ci-dessous.

Table 14: Incremental Cost-Benefit Statement (2011–2035)

(2007 $ million)

	Base year: 2011	2023	Final year: 2035	Total 10 year (2011–21)	Total 25 year (2011–35)	Average annual
A. Quantified industry costs						
Biofuel producers						
Cost of producing biodiesel	306.9	277.9	308.7	2,417.5	4,777.4	191.1
Sub-total	*306.9*	*277.9*	*308.7*	*2,417.5*	*4,777.4*	*191.1*
Blenders, importers and retailers						
Capital costs — Blenders	9.0	9.0	9.0	83.5	157.2	6.3
Operation and maintenance costs	6.6	6.4	6.5	59.8	112.4	4.5
Cost of imports of biodiesel	12.6	0.0	0.0	12.2	12.2	0.5
Cost of imports of HVO	0.0	40.7	50.5	399.5	764.2	30.6
Cost of imports of kerosene	142.8	401.2	503.1	2,920.0	6,536.3	261.5
Biodiesel transportation costs	12.4	11.4	13.4	94.2	193.5	7.7
Administrative costs — Blenders	0.4	0.4	0.4	3.8	7.1	0.3
Capital costs — Retailers	3.1	0.0	0.0	3.0	3.1	0.1
Sub-total	*186.8*	*469.2*	*582.8*	*3,576.0*	*7,786.1*	*311.4*
Total industry costs	**493.6**	**747.0**	**891.5**	**5,993.5**	**12,563.5**	**502.5**

Table 14: Incremental Cost-Benefit Statement (2011–2035) — *Continued*

	Base year: 2011	2023	Final year: 2035	Total 10 year (2011–21)	Total 25 year (2011–35)	Average annual
B. Quantified consumer costs						
Additional blended diesel and heating oil consumption	4.6	12.4	151.6	91.4	201.7	8.1
Total consumer costs	**4.6**	**12.4**	**151.6**	**91.4**	**201.7**	**8.1**
TOTAL COSTS	**498.2**	**759.4**	**1,043.1**	**6,084.9**	**12,765.2**	**510.6**
C. Quantified benefits						
Avoided diesel and heating oil consumption	301.3	600.2	783.5	4,412.9	9,915.0	396.6
Avoided social costs of carbon from GHG emission reductions (SCC at $25/tonne)	23.3	29.1	42.9	213.3	494.8	24.1
TOTAL BENEFITS	**324.6**	**629.3**	**826.4**	**4,626.1**	**10,409.8**	**416.4**
D. NET PRESENT VALUE	**(173.6)**	**(130.2)**	**(216.7)**	**(1,458.8)**	**(2,355.4)**	**(94.2)**
D1. Net present value — Avoided SCC at $100/tonne	**(103.5)**	**(42.9)**	**(88.0)**	**(818.9)**	**(870.6)**	**(34.8)**
Reduction in GHG emissions (Mt CO_2e)	**1.0**	**0.9**	**1.1**	**9.5**	**23.6**	**0.9**
Cost to benefit ratio					**1.2 times**	
Socio-economic cost per tonne ($/T)[22]					**$120.8**	
E. Qualitative impacts						
Fuel producers and importers	• There could be additional costs related to new volume measurement equipment if current measurement equipment is inadequate. This could impose costs over those identified above.					
Agriculture	• Small changes in local prices of crops used as renewable fuel feedstock are expected as a result of increased demand for these crops; however, no impacts are expected in the prices of other crops. • Minor increases in domestic oilseed crushing but overall oilseed acreages are expected to show only marginal impacts. • No measurable changes in producer surplus for crop producers. • No expected impacts on feed prices and no measurable effect on the availability of feed grains for livestock producers. • Changes in cropping activities are expected to take place within the existing crop land base, with little impact on crop intensification at the national level.					
Health	• The use of B2 would have very minimal impacts on criteria air contaminants with an overall neutral effect on human health.					
Employment	• Some increases in employment are expected due to increased transportation of renewable fuels, construction of renewable fuel plants, and upgrades to refineries, terminals and storage facilities.					

Tableau 14 : Énoncé des coûts-avantages différentiels (2011 à 2035)

(en M$ de 2007)

	Année de base : 2011	2023	Dernière année : 2035	Total sur 10 ans (2011 à 2021)	Total sur 25 ans (2011 à 2035)	Moyenne annuelle
A. Coûts quantifiés pour l'industrie						
Producteurs de biocarburant						
Coût de production du biodiesel	306,9	277,9	308,7	2 417,5	4 777,4	191,1
Total partiel	*306,9*	*277,9*	*308,7*	*2 417,5*	*4 777,4*	*191,1*
Mélangeurs, importateurs et détaillants						
Coûts en immobilisation — Mélangeurs	9,0	9,0	9,0	83,5	157,2	6,3
Coûts d'exploitation et d'entretien	6,6	6,4	6,5	59,8	112,4	4,5
Coût des importations de biodiesel	12,6	0,0	0,0	12,2	12,2	0,5
Coût des importations d'HVH	0,0	40,7	50,5	399,5	764,2	30,6

[22] The socio-economic cost per tonne is calculated by subtracting the sum of all of the non-GHG benefits from the total costs of the proposal and then dividing by the tonnes of GHGs reduced by the measure.

Tableau 14 : Énoncé des coûts-avantages différentiels (2011 à 2035) (*suite*)

	Année de base : 2011	2023	Dernière année : 2035	Total sur 10 ans (2011 à 2021)	Total sur 25 ans (2011 à 2035)	Moyenne annuelle
Coût d'importation du kérosène	142,8	401,2	503,1	2 920,0	6 536,3	261,5
Coûts de transport du biodiesel	12,4	11,4	13,4	94,2	193,5	7,7
Frais administratifs — Mélangeurs	0,4	0,4	0,4	3,8	7,1	0,3
Coûts en immobilisation — Détaillants	3,1	0,0	0,0	3,0	3,1	0,1
Total partiel	*186,8*	*469,2*	*582,8*	*3 576,0*	*7 786,1*	*311,4*
Coûts globaux pour l'industrie	**493,6**	**747,0**	**891,5**	**5 993,5**	**12 563,5**	**502,5**
B. Coûts quantifiés pour le consommateur						
Consommation supplémentaire de mélanges de diesel et de mazout de chauffage	4,6	12,4	151,6	91,4	201,7	8,1
Coûts globaux pour le consommateur	**4,6**	**12,4**	**151,6**	**91,4**	**201,7**	**8,1**
COÛTS TOTAUX	**498,2**	**759,4**	**1 043,1**	**6 084,9**	**12 765,2**	**510,6**
C. Avantages quantifiés						
Consommation économisée de diesel et de mazout de chauffage	301,3	600,2	783,5	4 412,9	9 915,0	396,6
Coûts sociaux du carbone évités découlant de la réduction des émissions de GES (CSC à 25 $/tonne)	23,3	29,1	42,9	213,3	494,8	24,1
AVANTAGES TOTAUX	**324,6**	**629,3**	**826,4**	**4 626,1**	**10 409,8**	**416,4**
D. VALEUR NETTE ACTUALISÉE	**(173,6)**	**(130,2)**	**(216,7)**	**(1 458,8)**	**(2 355,4)**	**(94,2)**
D1. Valeur nette actualisée — CSC évité à 100 $/tonne	**(103,5)**	**(42,9)**	**(88,0)**	**(818,9)**	**(870,6)**	**(34,8)**
Réduction des émissions de GES (Mt éq CO_2)	**1,0**	**0,9**	**1,1**	**9,5**	**23,6**	**0,9**
Ratio coûts/avantages					**1,2 ×**	
Coût socio-économique par tonne ($/T)[22]					**120,8 $**	
E. Répercussions qualitatives						
Producteurs et importateurs de carburants	• Il pourrait y avoir des coûts supplémentaires pour l'installation de nouveaux équipements de mesure du volume si les équipements de mesure actuels ne sont pas adéquats. Ces coûts s'ajouteraient aux coûts indiqués ci-dessus.					
Agriculture	• De petits changements dans les prix locaux des cultures utilisées comme matière première du carburant renouvelable sont prévus à la suite d'une demande accrue pour ces cultures; toutefois, on ne prévoit aucune répercussion sur les prix des autres cultures. • Augmentations mineures de la trituration nationale des plantes oléagineuses, mais la superficie des plantes oléagineuses dans son ensemble ne devrait afficher que des répercussions négligeables. • Aucun changement mesurable dans les surplus des producteurs de cultures. • Aucune répercussion prévue sur les prix des aliments et aucun effet mesurable sur la disponibilité des céréales fourragères pour les éleveurs d'animaux de ferme. • Les changements touchant les activités culturales devraient s'opérer à l'intérieur des terres cultivées actuelles, avec peu de répercussions sur l'intensification des cultures à l'échelle nationale.					
Santé	• L'utilisation de B2 aurait des répercussions négligeables sur les principaux contaminants atmosphériques, avec un effet global neutre sur la santé humaine.					
Emploi	• Certaines augmentations du nombre d'emplois sont à prévoir en raison du transport accru des carburants renouvelables, de la construction d'usines de production de carburants renouvelables, des mises à niveaux des raffineries, des terminaux et des installations de stockage.					

Sensitivity analysis

A sensitivity analysis was carried out to determine the direction and magnitude of changes to the final results associated with assumptions regarding variations in key variables. This includes varying diesel and heating oil prices, the social cost of carbon, the required kerosene volumes and the discount rate.

Analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été effectuée pour déterminer l'orientation et l'ampleur des changements aux résultats définitifs liés aux hypothèses touchant les fluctuations des variables clés. Cela comprend la variation des prix du diesel et du mazout de chauffage, du coût social du carbone, des volumes requis de kérosène et du taux d'escompte.

[22] Le coût socio-économique par tonne est calculé en soustrayant la somme de tous les avantages non GES du total des coûts de la proposition, puis en divisant par le nombre de tonnes de GES réduits grâce à la mesure.

Diesel and heating oil prices

As the analysis is sensitive to the forecasts for diesel and heating oil prices over the relevant time period, Environment Canada (EC) has incorporated a range of +/–10% on forecasted wholesale and at-the-pump diesel and heating oil pre-tax prices in order to better reflect the level of uncertainty on this key parameter.

Table 15: Sensitivity to Diesel and Heating Oil Prices

(Constant 2007 $M)

	–10% scenario	Central scenario	+10% scenario
Cost of purchasing HVO	712.7	764.2	805.3
Cost of purchasing kerosene	5,923.6	6,536.3	7,043.6
Cost to consumer	182.8	201.7	220.7
Total cost	12,082.0	12,765.2	13,332.7
Avoided cost of purchasing diesel and heating oil	(8,923.5)	(9,915.0)	(10,759.8)
Net present value	(2,663.7)	(2,355.4)	(2,078.1)

Lower wholesale diesel and heating oil prices make diesel fuel and heating distillate oil more competitive compared to biodiesel. In response to a 10% reduction, the present value of the net cost of the Amendments would rise by $300 million to $2.7 billion. Conversely, if the price of diesel and heating oil were to be 10% higher, the present value of the net cost of this measure would decline by a similar amount to approximately $2.1 billion. The results demonstrate a relatively high sensitivity to diesel and heating oil price assumptions.

Social cost of carbon

Estimates of the social cost of carbon (SCC) vary widely. For example, experts such as Tol, Nordhaus and Hope[23] have reported mean SCC values in the range of $10 to $25 per tonne of CO_2e, whereas Stern has reported a value closer to $100. In large part, this variability relates to uncertainties around key parameter choices in the estimation of the SCC, for example the appropriate discount rate to use in the calculation. It is generally acknowledged that estimates, even from the same model, vary widely depending on the chosen levels of key variables.

In addition, it is widely acknowledged that the SCC would normally increase by about 2% per year. Important work on the SCC has been recently conducted by the U.S. Environmental Protection Agency through an interdepartmental process. EC is currently undertaking a similar review to update its assumptions about the SCC. This work is not yet complete, and for the purposes of this analysis EC will continue to rely on existing estimates of the SCC, which relies on proxies for the SCC, including the price of carbon on exchange markets and target prices announced by key jurisdictions.

[23] Watkiss and Downing (2008), "The Social Cost of Carbon: Valuation estimates and their use in UK policy." IAJ The Integrated Assessment Journal, *Bridging Sciences & Policy*, Vol. 8, Iss. 1 (2008), pp. 85–105.

Prix du diesel et du mazout de chauffage

Comme l'analyse est sensible aux prévisions des prix du diesel et du mazout de chauffage au cours de la période pertinente, Environnement Canada (EC) a intégré une fourchette de +/–10 % aux prix de gros et à la pompe avant taxes du diesel et du mazout de chauffage en vue de mieux refléter le niveau d'incertitude de ce paramètre clé.

Tableau 15 : Sensibilité des prix du diesel et du mazout de chauffage

(M$ indexés de 2007)

	Scénario –10 %	Scénario central	Scénario +10 %
Coût d'achat d'HVH	712,7	764,2	805,3
Coût d'achat du kérosène	5 923,6	6 536,3	7 043,6
Coût pour le consommateur	182,8	201,7	220,7
Coût total	12 082,0	12 765,2	13 332,7
Coût évité d'achat de diesel et de mazout de chauffage	(8 923,5)	(9 915,0)	(10 759,8)
Valeur nette actualisée	(2 663,7)	(2 355,4)	(2 078,1)

Du diesel et du mazout de chauffage à un prix de gros moins élevé font en sorte que ces derniers sont plus concurrentiels par rapport au biodiesel. En réponse à une réduction de 10 %, la valeur actuelle du coût net des modifications augmenterait de 300 millions de dollars à 2,7 milliards de dollars. Inversement, si le prix du diesel et du mazout de chauffage était de 10 % plus élevé, la valeur actuelle du coût net de cette mesure diminuerait d'un montant similaire à environ 2,1 milliards de dollars. Les résultats démontrent une sensibilité relativement élevée aux prix hypothétiques du diesel et du mazout de chauffage.

Coût social du carbone

Les estimations du coût social du carbone (CSC) sont très variables. Par exemple, des experts tels que Tol, Nordhaus et Hope[23] ont rapporté des valeurs moyennes du CSC variant de 10 $ à 25 $ la tonne d'équivalent CO_2, tandis que Stern a fait état d'une valeur plus près de 100 $. Cette variabilité est reliée en grande partie aux incertitudes autour des choix des paramètres clés dans l'estimation du CSC, par exemple le taux d'escompte approprié à utiliser dans le calcul. Il est généralement admis que les estimations, même à partir du même modèle, varient considérablement selon les niveaux sélectionnés de variables clés.

De plus, il est largement reconnu que le CSC augmenterait normalement d'environ 2 % par année. D'importants travaux sur le CSC ont été récemment menés par l'EPA des États-Unis par le truchement d'un processus interministériel. EC entreprend actuellement un examen similaire pour mettre à jour ses hypothèses au sujet du CSC. Ce travail n'est pas encore terminé, et aux fins de cette analyse, le gouvernement continuera de s'appuyer sur les estimations actuelles du CSC, qui repose sur des approximations du CSC, y compris le prix du carbone sur les marchés de change et les prix cibles annoncés par les principales administrations.

[23] Watkiss et Downing (2008), « The Social Cost of Carbon: Valuation estimates and their use in UK policy ». IAJ The Integrated Assessment Journal, *Bridging Sciences & Policy*, vol. 8, n° 1 (2008), p. 85-105.

Table 16: Sensitivity to the Social Cost of Carbon

(Constant 2007 $M)

Location	GHG emission reductions (Mt CO_2e)	Low estimate $10/tonne	Central scenario estimate $25/tonne	High estimate $100/tonne
West	4.6	38.9	97.3	389.2
Ontario	11.1	93.0	232.5	930.3
East	7.9	66.0	165.0	660.1
Total for Canada	**23.6**	**197.9**	**494.8**	**1,979.6**
Net present value		**(2,652)**	**(2,355)**	**(871)**

Sensitivity analysis on the $10 to $100 range (including a growth rate of 2% per year) was conducted. The results, presented above, reveal benefit estimates are sensitive to SCC values, with the present value of GHG reduction benefits ranging from $198 million to $1.9 billion, and the net present value of the Regulations ranging from a cost of $871 million to almost $2.7 billion.

Kerosene volumes

The sensitivity analysis to kerosene volumes is based on two scenarios. The first (HVO in heating oil) scenario assumes that instead of using biodiesel in heating distillate oil, HVO would be used and there would be no need to use kerosene in heating oil. The second (no kerosene) scenario assumes that there would be no use of kerosene in both diesel fuel and heating distillate oil. It is assumed that biodiesel is blended during the summer months without the need of kerosene and that a pour point depressant would be used in furnace oil instead of kerosene.

Table 17: Sensitivity to Kerosene Volumes

(Constant 2007 $M)

	No kerosene in heating oil scenario	Central scenario	No kerosene scenario
Costs			
Cost of producing biodiesel	3,760.9	4,777.4	4,777.4
Cost of purchasing HVO	1,872.1	764.2	764.2
Cost of purchasing kerosene	5,483.3	6,536.3	0
Cost to consumer	172.0	201.7	0
Total cost	11,730.7	12,765.2	6,036.4
Benefits			
Avoided cost of purchasing diesel and heating oil	9,067.5	9,915.0	3,927.2
Benefits of GHG emission reductions at $25/tonne	443.1	494.8	494.8
Total benefit	9,510.6	10,409.8	4,422.1
Net present value	**(2,220.1)**	**(2,355.4)**	**(1,614.3)**

Tableau 16 : Sensibilité au coût social du carbone

(M$ indexés de 2007)

Emplacement	Réduction des émissions de GES (Mt éq CO_2)	Estimation basse 10 $/tonne	Estimation du scénario central 25 $/tonne	Estimation élevée 100 $/tonne
Ouest	4,6	38,9	97,3	389,2
Ontario	11,1	93,0	232,5	930,3
Est	7,9	66,0	165,0	660,1
Total pour le Canada	**23,6**	**197,9**	**494,8**	**1 979,6**
Valeur nette actualisée		**(2 652)**	**(2 355)**	**(871)**

Une analyse de sensibilité sur la fourchette de 10 $ à 100 $ (y compris un taux de croissance de 2 % par an) a été menée. Les résultats présentés ci-dessus révèlent que les estimations des avantages sont sensibles aux valeurs du CSC, la valeur actualisée des avantages de la réduction des GES variant de 198 millions de dollars à 1,9 milliard de dollars, et la valeur nette actualisée du Règlement variant de 871 millions de dollars à près de 2,7 milliards de dollars.

Volumes de kérosène

L'analyse de sensibilité aux volumes de kérosène s'appuie sur deux scénarios. Le premier scénario (HVH dans le mazout de chauffage) suppose qu'au lieu d'utiliser du biodiesel dans le mazout de chauffage, l'HVH serait utilisée et il ne serait pas nécessaire d'utiliser du kérosène dans le mazout de chauffage. Le deuxième scénario (sans kérosène) suppose qu'il n'y aurait pas de kérosène dans le diesel ni dans le mazout de chauffage. On présume que le biodiesel est mélangé durant les mois d'été sans avoir recours au kérosène et qu'un améliorant de point d'écoulement serait utilisé dans le mazout de chauffage au lieu du kérosène.

Tableau 17 : Sensibilité aux volumes de kérosène

(M$ indexés de 2007)

	Scénario de mazout de chauffage sans kérosène	Scénario central	Scénario sans kérosène
Coûts			
Coût de production du biodiesel	3 760,9	4 777,4	4 777,4
Coût d'achat d'HVH	1 872,1	764,2	764,2
Coût d'achat du kérosène	5 483,3	6 536,3	0
Coût pour le consommateur	172,0	201,7	0
Coût total	11 730,7	12 765,2	6 036,4
Avantages			
Coût évité d'achat de diesel et de mazout de chauffage	9 067,5	9 915,0	3 927,2
Avantages de la réduction des émissions de GES à 25 $/tonne	443,1	494,8	494,8
Avantage total	9 510,6	10 409,8	4 422,1
Valeur nette actualisée	**(2 220,1)**	**(2 355,4)**	**(1 614,3)**

The sensitivity analysis shows that the results are somewhat sensitive to this assumption. However, even in the extreme case of zero use of kerosene, the net present value of the Amendments would still be a net cost of $1.6 billion.

Discount rates

The sensitivity analysis to the discount rate is based on a scenario with a 0% discount rate and a scenario with a 7% discount rate. The results are presented in the table below.

Table 18: Sensitivity to Discount Rate

(Constant 2007 $M)

Discount rate	0%	3%	7%
Costs			
Cost of producing biodiesel	6,947.9	4,777.4	3,148.6
Cost of purchasing HVO	1,104.4	764.2	508.2
Cost of purchasing kerosene	9,796.2	6,536.3	4,128.3
Cost to consumer	301.2	201.7	128.0
Total cost	18,777.9	12,765.2	8,291.4
Benefits			
Avoided cost of purchasing diesel and heating oil	14,862.9	9,915.0	6,271.7
Benefits of GHG emission reductions at $25/tonne	746.4	494.8	311.5
Total benefit	15,609.3	10,409.8	6,583.1
Net present value	**(3,168.6)**	**(2,355.4)**	**(1,708.2)**

The analysis indicates that the net present value of the Amendments is sensitive to the discount rate assumptions.

Rationale

The Government of Canada is committed to reducing GHG emissions and to increase the use of renewable fuels through a number of regulatory and non-regulatory actions. In order to do so, the Government of Canada has adopted a comprehensive Renewable Fuels Strategy to reduce GHG emissions, encourage the use and production of renewable fuels and promote economic growth and sustainable development. A number of initiatives have been put in place to achieve the objectives of the Renewable Fuels Strategy.

One of the key elements of the Renewable Fuels Strategy was to require 2% renewable diesel in distillate fuels. In order to achieve this objective, the use of regulations in combination with a trading system was considered to be an effective way of achieving this requirement. While reducing GHG emissions, this approach also provides flexibility to industry to meet the requirement and ensures production and use of renewable fuels in Canada. Combined with other Government of Canada programs, it would also assist in the creation of jobs in rural areas and opportunities for rural Canada to participate in biodiesel production.

L'analyse de sensibilité révèle que les résultats sont quelque peu sensibles à cette hypothèse. Toutefois, même dans le cas extrême de l'absence d'utilisation de kérosène, la valeur nette actualisée des modifications représenterait toujours un coût net de 1,6 milliard de dollars.

Taux d'escompte

L'analyse de sensibilité au taux d'escompte s'appuie sur un scénario assorti d'un taux d'escompte de 0 % et d'un scénario avec un taux d'escompte de 7 %. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 18 : Sensibilité au taux d'escompte

(M$ indexés de 2007)

Taux d'escompte	0 %	3 %	7 %
Coûts			
Coût de production du biodiesel	6 947,9	4 777,4	3 148,6
Coût d'achat d'HVH	1 104,4	764,2	508,2
Coût d'achat du kérosène	9 796,2	6 536,3	4 128,3
Coût pour le consommateur	301,2	201,7	128,0
Coût total	18 777,9	12 765,2	8 291,4
Avantages			
Coût évité d'achat de diesel et de mazout de chauffage	14 862,9	9 915,0	6 271,7
Avantages de la réduction des émissions de GES à 25 $/tonne	746,4	494,8	311,5
Avantage total	15 609,3	10 409,8	6 583,1
Valeur nette actualisée	**(3 168,6)**	**(2 355,4)**	**(1 708,2)**

L'analyse indique que la valeur nette actualisée des modifications est sensible aux hypothèses entourant le taux d'escompte.

Justification

Le gouvernement du Canada s'est engagé à réduire les émissions de GES et à augmenter l'utilisation des carburants renouvelables au moyen d'un certain nombre de mesures réglementaires et non réglementaires. Pour ce faire, le gouvernement du Canada a adopté une Stratégie sur les carburants renouvelables exhaustive pour réduire les émissions de GES, favoriser l'utilisation et la production de carburants renouvelables et promouvoir la croissance économique ainsi que le développement durable. Un certain nombre d'initiatives ont été mises en place afin d'atteindre les objectifs de la Stratégie sur les carburants renouvelables.

L'un des éléments clés de la Stratégie sur les carburants renouvelables visait à exiger une teneur de 2 % en diesel renouvelable dans les mazouts légers. L'application d'une réglementation jumelée à un système d'échange était perçue comme un moyen efficace de satisfaire à cette exigence. Tout en réduisant les émissions de GES, cette approche procure également une certaine souplesse à l'industrie pour satisfaire à cette exigence et garantit la production et l'utilisation de carburants renouvelables au Canada. Jumelée à d'autres programmes du gouvernement du Canada, cette approche contribuerait aussi à la création d'emplois dans

As a consequence, a cost-benefit analysis was conducted for the selected regulatory instrument, which indicated that it would result in a reduction of approximately 23.6 Mt CO_2e of GHG emissions over a period of 25 years. The incremental cost of achieving these reductions is estimated to be $12.8 billion over the same period with associated benefits of $10.4 billion or a net average annual incremental cost of approximately $94 million. The overall impacts are estimated to be about one third of a cent per litre of diesel fuel and heating distillate oil, which would likely go unnoticed in the day-to-day fluctuations in diesel fuel and heating distillate oil prices.

As a consequence of the above, the Amendments are considered to be an effective way of fulfilling the Government of Canada's commitment outlined in the Renewable Fuels Strategy, and make an effective contribution to its national greenhouse gas objectives.

Consultation

Consultation process

Since 2006, Environment Canada has organized a number of consultation and information sessions with various stakeholders on the proposed regulatory approach for requiring renewable fuel content based on gasoline, diesel fuel and heating distillate oil volumes. A complete description of the consultation process, as well as responses to comments, were provided in the regulatory impact analysis statement (RIAS) published in the *Canada Gazette*, Part II, on September 1, 2010.[24]

In May 2009, an information session[25] was organized by Environment Canada to communicate the key decisions taken by the Government of Canada on developing the proposed Regulations. At the information session, Environment Canada also outlined the next steps in the regulatory development process, which include drafting, consulting and publishing the proposed Regulations in the *Canada Gazette*.

In the summer of 2009, in order to ensure the workability of a regulatory design, Environment Canada set up a technical advisory working group comprised of the key stakeholders from the most affected industries. The technical advisory working group reviewed the draft document for the proposed regulatory text, and provided advice on the definitions, workability and technical details.[26]

CEPA National Advisory Committee (CEPA NAC) consultations

Environment Canada offered to consult with CEPA NAC members in February 2011. A bilateral meeting between Environment Canada and New Brunswick officials was held in March 2011.

New Brunswick raised concerns about a competitive imbalance in distillate markets, a lack of biodiesel availability (no production in Atlantic Canada), industry and consumer impacts in

[24] Available at gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2010/2010-09-01/html/sor-dors189-eng.html.
[25] The information presented can be accessed at www.ec.gc.ca/energie-energy/default.asp?lang=En&n=BDB8F633-1.
[26] Technical issues raised and the means proposed to address them can be accessed from www.ec.gc.ca/ceparegistry/documents/participation/renewable_fuels/default.cfm.

les régions rurales en plus d'offrir des possibilités aux régions rurales du Canada de participer à la production de biodiesel.

Conséquemment, une analyse coûts-avantages des instruments réglementaires sélectionnés a été menée, laquelle a indiqué qu'il en résulterait une réduction de près de 23,6 Mt éq CO_2 en émissions de GES sur une période de 25 ans. Les coûts différentiels nécessaires à l'atteinte de ces réductions sont évalués à 12,8 milliards de dollars pour la même période avec des retombées connexes de 10,4 milliards de dollars ou un coût différentiel net d'environ 94 millions de dollars. Les répercussions globales sont évaluées à environ un tiers de cent par litre de diesel et de mazout de chauffage, ce qui serait susceptible de passer inaperçu dans les fluctuations quotidiennes du prix du diesel et du mazout de chauffage.

Compte tenu de ces facteurs, les modifications sont perçues comme un moyen efficace pour respecter l'engagement du gouvernement du Canada énoncé dans la Stratégie sur les carburants renouvelables et apporter une contribution efficace à ses objectifs nationaux de réduction des gaz à effet de serre.

Consultation

Processus de consultation

Depuis 2006, Environnement Canada a organisé un certain nombre de séances de consultation et d'information auprès de divers intervenants afin de discuter de l'approche réglementaire proposée visant à imposer une teneur en carburant renouvelable basée sur les volumes d'essence, de diesel et de mazout de chauffage. Une description complète du processus de consultation et les réponses aux commentaires ont été inscrites au résumé de l'étude d'impact de la réglementation (RÉIR) publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, le 1er septembre 2010[24].

En mai 2009, Environnement Canada a organisé une séance d'information[25] afin de communiquer les principales décisions prises par le gouvernement du Canada relativement à l'élaboration du projet de règlement. À cette occasion, le Ministère a également précisé quelles seraient les prochaines étapes du processus d'élaboration du Règlement, soit l'ébauche, les consultations et la publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada*.

Pendant l'été 2009, afin de s'assurer de la faisabilité de la conception réglementaire, Environnement Canada a mis sur pied un groupe de travail consultatif technique formé des intervenants clés provenant de la plupart des industries touchées. Le groupe de travail consultatif technique a examiné l'ébauche du texte réglementaire proposé et a fourni des conseils sur les définitions, la faisabilité et les détails techniques[26].

Consultations du Comité consultatif national de la LCPE (1999)

Environnement Canada a offert de consulter les membres du Comité consultatif national de la LCPE en février 2011. Une réunion bilatérale entre Environnement Canada et les représentants du Nouveau-Brunswick a eu lieu en mars 2011.

Les représentants du Nouveau-Brunswick ont soulevé des préoccupations à propos d'un déséquilibre concurrentiel dans les marchés du distillat, d'un manque de disponibilité du biodiesel

[24] Accès : gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2010/2010-09-01/html/sor-dors189-fra.html.
[25] Les renseignements présentés au cours de la séance d'information se trouvent à l'adresse www.ec.gc.ca/energie-energy/default.asp?lang=Fr&n=BDB8F633-1.
[26] Les enjeux techniques soulevés et les moyens proposés pour les aborder se trouvent à l'adresse www.ec.gc.ca/registrelcpe/documents/participation/carburants_renouvelables/defaut.cfm.

Atlantic Canada and compliance timeline (require more time to develop infrastructure).

The Government has carefully considered all the comments received and is balancing competitiveness impacts on eastern refiners with the need to minimize delays to support the Canadian biodiesel industry in moving forward. A permanent exemption is being provided for diesel fuel and heating distillate oil sold in Newfoundland and Labrador and temporary exemptions for the first compliance period for diesel fuel and heating distillate oil sold in Quebec and all other Atlantic provinces. Further flexibilities also include an extended first compliance period (July 1, 2011, to December 31, 2012), as was proposed in the *Canada Gazette*, Part I, as well as having carrying forward of pre-distillate compliance units, trading of compliance units, carrying back of compliance units and other flexibilities already in the Regulations. The coming-into-force date is maintained as July 1, 2011.

The National Renewable Diesel Demonstration Initiative

During consultations, Canadian industry sectors and end-users raised questions related to the large-scale use and integration of renewable diesel into Canadian fuel distribution networks. The National Renewable Diesel Demonstration Initiative (NRDDI), led by NRCan, was designed to address these technical feasibility questions in advance of the Amendments coming into effect and supported demonstration projects with non-repayable contributions. The assessment by NRCan through the NRDDI has led to the conclusion that renewable diesel can meet the Canadian petroleum industry accepted standards, subject to timing considerations for infrastructure readiness. Accordingly, the 2% requirement is being put in place by this Amendment and the coming-into-force date is July 1, 2011.

Fuel quality specifications and labelling

A consultation of stakeholders was also done within the NRDDI program. Issues raised by stakeholders included the mandating of fuel quality standards and labelling of high-renewable-content fuels.

- These issues were covered in the RIAS for the Regulations published in the *Canada Gazette*, Part II, on September 1, 2010.

Coming-into-force date

Bilateral meetings focused on the coming-into-force date for the 2% requirement were held with some key stakeholders on their request. While the petroleum industry and some users had concerns related to the time needed to implement the necessary infrastructure (up to 36 months) and ensure an adequate availability of biodiesel and/or renewable diesel in Canada, the biofuel industry expressed the need for an early start date to ensure a market for their product.

- In finalizing the coming-into-force date, the Government has carefully considered all the comments received and is balancing competitiveness impacts on eastern refiners with the need to minimize delays to support the Canadian biodiesel industry

(aucune production au Canada atlantique), des répercussions sur l'industrie et les consommateurs au Canada atlantique et des calendriers de conformité (il faut plus de temps pour créer les infrastructures).

Le gouvernement a étudié minutieusement tous les commentaires reçus et soupesé les intérêts en jeu. Afin de répondre aux répercussions de la concurrence sur les raffineurs de l'Est et le besoin de réduire au minimum les retards pour soutenir les progrès du secteur canadien du biodiesel, une exemption permanente est fournie pour le carburant diesel et le mazout de chauffage vendus à Terre-Neuve-et-Labrador et des exemptions temporaires sont fournies pour la première période de conformité pour le carburant diesel et le mazout de chauffage vendus au Québec et dans toutes les provinces de l'Atlantique. D'autres assouplissements dans le Règlement comprennent une première période de conformité prolongée (du 1er juillet 2011 au 31 décembre 2012), telle que proposée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la mise en œuvre des dispositions concernant le report prospectif des unités de conformité pré-distillat, l'échange des unités de conformité, le report rétrospectif des unités de conformité et d'autres flexibilités déjà présentes dans le Règlement. La date d'entrée en vigueur reste le 1er juillet 2011.

Initiative de démonstration nationale sur le diesel renouvelable

Pendant ces consultations, les secteurs canadiens de l'industrie et les utilisateurs finaux ont soulevé des questions relatives à l'utilisation et à l'intégration à grande échelle de diesel renouvelable dans les réseaux canadiens de distribution de carburant. L'Initiative de démonstration nationale sur le diesel renouvelable (IDNDR), menée par RNCan, était conçue pour répondre à ces questions de faisabilité technique avant que les modifications entrent en vigueur et elle a appuyé des projets de démonstration au moyen de contributions non remboursables. L'évaluation effectuée par RNCan dans le cadre du programme conclut que le diesel renouvelable peut répondre aux normes reconnues de l'industrie canadienne du pétrole, sous réserve de certains facteurs temporels liés à l'état de préparation de l'infrastructure. Par conséquent, l'exigence d'une teneur de 2 % est inscrite dans les modifications et la date d'entrée en vigueur est le 1er juillet 2011.

Spécifications sur la qualité du carburant et l'étiquetage

On a également consulté les parties intéressées de l'IDNDR. Elles ont mentionné des sujets comme la réglementation de normes de qualité du carburant et l'étiquetage de carburants à haute teneur en carburant renouvelable.

- Ces sujets ont été abordés dans le RÉIR accompagnant le Règlement publié le 1er septembre 2010 dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Date d'entrée en vigueur

À la demande de certaines parties intéressées, des réunions bilatérales portant sur l'entrée en vigueur de l'exigence d'une teneur de 2 % ont été organisées. Si l'industrie du pétrole et certains utilisateurs se préoccupaient du temps qu'il faut pour mettre en œuvre les infrastructures nécessaires (jusqu'à 36 mois) et assurer un approvisionnement adéquat de biodiesel ou de diesel renouvelable au Canada, l'industrie des biocarburants a exprimé le besoin d'une date d'entrée en vigueur hâtive pour assurer un marché pour son produit.

- En finalisant la date d'entrée en vigueur, Le gouvernement a étudié minutieusement tous les commentaires reçus et soupesé les intérêts en jeu. Afin de répondre aux répercussions de la

in moving forward. A permanent exemption is being provided for diesel fuel and heating distillate oil sold in Newfoundland and Labrador and temporary exemptions for the first compliance period for diesel fuel and heating distillate oil sold in Quebec and all other Atlantic provinces. Further flexibilities also include an extended first compliance period (July 1, 2011, to December 31, 2012), as was proposed in the *Canada Gazette*, Part I, as well as having carrying forward of pre-distillate compliance units, trading of compliance units, carrying back of compliance units and other flexibilities already in the Regulations. The coming-into-force date is maintained as July 1, 2011.

concurrence sur les raffineurs de l'Est et le besoin de réduire au minimum les retards pour soutenir les progrès du secteur canadien du biodiesel, une exemption permanente est fournie pour le carburant diesel et le mazout de chauffage vendus à Terre Neuve et-Labrador et des exemptions temporaires sont fournies pour la première période de conformité pour le carburant diesel et le mazout de chauffage vendus au Québec et dans toutes les provinces de l'Atlantique. D'autres assouplissements dans le Règlement comprennent une première période de conformité prolongée (du 1er juillet 2011 au 31 décembre 2012), telle que proposée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la mise en œuvre des dispositions concernant le report prospectif des unités de conformité prédistillat, l'échange des unités de conformité, le report rétrospectif des unités de conformité et d'autres flexibilités déjà présentes dans le Règlement. La date d'entrée en vigueur reste le 1er juillet 2011.

Comments received following pre-publication of the proposed Amendments in the Canada Gazette*, Part I, on February 26, 2011*

The proposed Amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 60-day public comment period. During that period, 39 comments were received from stakeholders including the petroleum industry, producers of renewable fuel, users of petroleum fuels, vehicle manufacturers, petroleum and renewable fuels' stakeholder associations and provincial governments.

Comments received focused on the timing of the 2% renewable fuel requirement in diesel fuel and heating distillate oil and on exclusions for various types of diesel fuel from a primary supplier's distillate pool. These and other comments relating to the regulations are summarized below with how they are addressed in the final Amendments.

A Notice of Objection was received from one petroleum company requesting that the Minister of the Environment exempt their diesel production that they consume in their own mining operations, or alternatively, establishes a board of review under section 333 of CEPA 1999, citing technical and logistical concerns associated with blending biodiesel. The Minister of the Environment has fully and carefully considered the issues identified in the submission in deciding whether or not to establish a board of review. The mandate of a board of review as set out in CEPA 1999 is to inquire into the nature and extent of the danger posed by the substance in respect of which the regulation is proposed. The notice of objection was considered in this context and the Minister will not establish a board of review. A response will be provided to the intervener. In regard to the issue of excluding fuel consumed in mining operations, this is discussed in the Excepted Fuels section below.

Implementation timing and start of the 2% requirement

The petroleum industry and some provincial governments considered that the proposed July 1, 2011, start date did not provide sufficient lead time for industry. The petroleum industry pointed out that time was required to make necessary changes to infrastructure to produce, import and blend biodiesel. Comments received from the renewable fuel industry on the implementation

Commentaires reçus à la suite de la publication préalable des modifications proposées le 26 février 2011 dans la Partie I de la Gazette du Canada

Les modifications proposées ont été publiées au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour une période de commentaires du public de 60 jours. Au cours de cette période, 39 commentaires ont été recueillis auprès des intervenants, notamment l'industrie pétrolière, les producteurs de carburant renouvelable, les utilisateurs de carburants à base de pétrole, les constructeurs automobiles, les associations d'intervenants liées aux carburants à base de pétrole et aux carburants renouvelables, et les gouvernements provinciaux.

Les commentaires recueillis étaient axés sur le calendrier de mise en œuvre de l'exigence de 2 % de carburant renouvelable dans le carburant diesel et le mazout de chauffage, et sur les exclusions concernant divers types de carburant diesel provenant des stocks de distillat du fournisseur principal. Ces commentaires et d'autres liés à la réglementation sont résumés ci-dessous ainsi que la façon dont ils sont traités dans les modifications finales.

Une compagnie pétrolière a déposé un avis d'opposition, demandant au ministre de l'Environnement d'établir une commission de révision en vertu de l'article 333 de la LCPE (1999), invoquant des problèmes techniques et logistiques associé à du biodiesel mélangé. Le ministre de l'Environnement a pleinement et soigneusement examiné les questions soulevées dans la communication pour décider ou non de mettre en place une commission de révision. Le mandat d'une commission de révision figurant dans la LCPE (1999) est d'enquêter sur la nature et l'étendue du danger posé par la substance à l'égard de laquelle le règlement est proposé. L'avis d'opposition a été pris en compte dans ce contexte, et le ministre ne mettra pas en place une commission de révision. Une réponse sera fournie à la partie intervenante. En ce qui concerne la question de l'exclusion des combustibles consommés dans les opérations minières, ce point est discuté dans la section ci-dessous sur les carburants exclus.

Calendrier de mise en œuvre et entrée en vigueur de l'exigence de 2 %

L'industrie pétrolière et certains gouvernements provinciaux étaient d'avis que la date d'entrée en vigueur proposée du 1er juillet 2011 n'accordait pas un délai d'exécution suffisant à l'industrie. L'industrie pétrolière a indiqué qu'il fallait du temps pour apporter les changements nécessaires à l'infrastructure en vue de produire, d'importer et de mélanger le biodiesel. En revanche, les

date indicated that it should not be delayed from July 1, 2011, as doing so would interfere with marketplace expectations.

- The Amendments retain the proposed start date for the 2% requirement of July 1, 2011. A permanent exemption is being provided for diesel fuel and heating distillate oil sold in Newfoundland and Labrador and temporary exemptions for the first compliance period for diesel fuel and heating distillate oil sold in Quebec and all other Atlantic provinces. The first compliance period is 18 months long (July 1, 2011, to December 31, 2012) so that industry will have an extended period of time in which to fulfill the blending requirement. This, combined with other provisions currently in the Regulations, will provide flexibility for companies in meeting the 2% requirement.

Excepted fuels

The petroleum industry recommended adding additional exceptions for diesel fuel used in marine vessels, mining and heating distillate oil. Supporting arguments included lack of renewable fuel standard specification for heating distillate oil and marine distillates and technical limitations using renewable fuels in mining equipment. Some petroleum refiners also recommended that the exception for gasoline used in Newfoundland and Labrador be extended to include diesel fuel and heating distillate oil so used.

- After consulting on the logistical infrastructure, supply options and availability of renewable fuel for diesel fuel and heating distillate oil for use in Newfoundland and Labrador, these issues were seen as significant for these fuels as they were for gasoline. Consequently, a permanent exemption is being provided for diesel fuel and heating distillate oil sold in Newfoundland and Labrador. For the instances where a primary supplier decides it is not desirable to add renewable fuel content to a particular distillate fuel type, those volumes can be made up by blending elsewhere. In addition, where a primary supplier does not wish to add renewable fuel to its petroleum fuel, it can obtain compliance units from other parties through the trading system. Removing volumes of heating distillate oil and distillates used in marine vessels and mining fleets from the volume obligation could create competitiveness issues between primary suppliers. In addition, during consultations on the original regulations, there were polarized views from the petroleum industry on excluding these volumes. For these reasons, no additional exceptions for diesel fuel used in marine vessels, mining and heating distillate oil have been added.

Regional implications

Some regional stakeholders, particularly in Quebec and Atlantic Canada, were concerned about the competitive disadvantage regional fuel producers could face in comparison to their national

commentaires recueillis auprès de l'industrie des carburants renouvelables à propos de la date de mise en œuvre ont indiqué que cette date ne devrait pas être reportée après le 1er juillet 2011, car à ce stade, cela interférerait de façon inéquitable et irraisonnable avec les attentes du marché.

- Les modifications maintiennent le 1er juillet 2011 comme date d'entrée en vigueur proposée de l'exigence de 2 %. Une exemption permanente est fournie pour le carburant diesel et le mazout de chauffage vendus à Terre-Neuve-et-Labrador et des exemptions temporaires pour la première période de conformité pour le carburant diesel et le mazout de chauffage vendus au Québec et dans toutes les provinces de l'Atlantique. La première période de conformité est de 18 mois (du 1er juillet 2011 au 31 décembre 2012) afin que l'industrie ait une période prolongée pour satisfaire à l'exigence de mélange. Cette période, combinée à d'autres dispositions faisant actuellement partie du Règlement, offre une certaine souplesse aux entreprises pour respecter l'exigence de 2 %.

Carburants exclus

L'industrie pétrolière a recommandé l'ajout d'autres exceptions pour le carburant diesel utilisé dans les navires, l'exploitation minière et le mazout de chauffage. Les arguments à l'appui sont l'absence de spécifications relatives aux normes des carburants renouvelables pour le mazout de chauffage et de distillats marins et les limitations techniques utilisant des combustibles renouvelables dans les mines d'équipement. Certains raffineurs de pétrole recommandent également que l'exception pour l'essence utilisée à Terre-Neuve-et-Labrador soit élargie pour comprendre le carburant diesel et le mazout de chauffage utilisés de cette façon.

- Après des consultations sur l'infrastructure logistique, les options d'approvisionnement et la disponibilité du carburant renouvelable pour le carburant diesel et le mazout de chauffage aux fins d'utilisation à Terre-Neuve-et-Labrador, ces enjeux ont été considérés aussi importants pour ces carburants qu'ils l'étaient pour l'essence. Par conséquent, une exemption permanente est fournie pour le carburant diesel et le mazout de chauffage vendus à Terre-Neuve-et-Labrador. Dans les cas où un fournisseur primaire décide qu'il n'est pas souhaitable d'ajouter un contenu de carburant renouvelable à un type spécifique de distillat, il peut le mélanger ailleurs, afin de compléter son exigence liée au volume. De plus, lorsqu'un fournisseur primaire ne souhaite pas ajouter de carburant renouvelable à son carburant à base de pétrole, il peut obtenir des unités de conformité d'autres parties dans le cadre du système d'échange. La soustraction de volumes de mazout de chauffage et de distillats utilisés dans les bateaux et les parcs d'exploitation minière de l'exigence liée au volume pourrait créer des problèmes de concurrence entre les fournisseurs primaires. De plus, pendant les consultations sur le Règlement initial, il y avait des points de vue divergents de l'industrie pétrolière sur l'exclusion de ces volumes. Pour ces raisons, aucune exception pour le carburant diesel utilisé dans les bateaux, l'exploitation minière et le mazout de chauffage n'a été ajoutée.

Répercussions à l'échelle régionale

Certains intervenants régionaux, en particulier au Québec et dans la région atlantique du Canada, ont exprimé des préoccupations quant au désavantage concurrentiel que pourraient subir les

counterparts. This competitive disadvantage would be further compounded by the short lead time for implementation of the Amendments. It was also noted that it contravenes a Quebec provincial regulation to distribute heating oil with renewable fuel content until more than 90 days after the industry heating oil standard (Canadian General Standards Board, CAN/CGSB-3.2) is updated and in place.

- These concerns from regional stakeholders and the industry were taken into consideration during the drafting of the Amendments. A temporary exemption for the first compliance period is being provided for diesel fuel and heating distillate oil sold in Quebec, New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island. (A permanent exemption is being provided for diesel fuel and heating distillate oil sold in Newfoundland and Labrador for technical reasons.) This, combined with other provisions currently in the Regulations, will provide flexibility for companies in meeting the 2% requirement.

Some renewable fuel stakeholders requested that the Regulations require facility-based rather than corporate-wide averaging.

- The Regulations rely on a trading system of compliance units as the regulatory mechanism for demonstrating compliance. A company-wide limit was selected over a facility-based limit as renewable fuels are typically added downstream of the point at which they can be regulated, making a facility limit impossible. In addition, the use of company-wide limits aligns with an effective system of tradable compliance units. No changes were made to the Regulations in this regard.

Mandate for fuel quality standards

Vehicle manufacturers and a number of stakeholders who use fuels in vehicles or other mobile equipment recommended that fuel quality standards be mandatory for petroleum fuels, as well as for the renewable fuels that are blended into them.

- Environment Canada maintains the view set out in the original Notice of Intent, which is that the application of such commercial specification should be left to the private industry. Fuels standards are developed for the Canadian context by the Canadian General Standards Board through a consensus process involving fuel and engine manufacturers, fuel users and public sectors. The Government considers the application of such commercial specifications is best left to private industry rather than imposing these specifications through regulation. Therefore, fuel quality standards were not added to the Amendments.

Waivers

Some fuel users stakeholders associations commented that waivers should be granted by Environment Canada, should supply

producteurs de carburant régionaux par rapport à leurs homologues nationaux. Ce désavantage concurrentiel serait aggravé par le court délai d'exécution imposé pour la mise en œuvre des modifications. On a également noté qu'il contrevient à un règlement du Québec de distribuer le mazout de chauffage avec un contenu de carburant renouvelable jusqu'à plus de 90 jours après la mise à jour et la mise en œuvre de la norme de l'industrie sur le mazout de chauffage (Office des normes générales du Canada, CAN/CGSB-3.2).

- Les préoccupations soulevées par les intervenants régionaux et les représentants de l'industrie ont été prises en considération pendant la rédaction des modifications. Une exemption temporaire est fournie pour la première période de conformité pour le carburant diesel et le mazout de chauffage vendus au Québec, au Nouveau Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard. (Une exemption permanente est fournie pour le carburant diesel et le mazout de chauffage vendus à Terre-Neuve-et-Labrador pour des raisons techniques.) Cela, combiné avec d'autres dispositions qui se trouvent actuellement dans le Règlement, fournira une marge de manœuvre aux entreprises leur permettant de satisfaire à l'exigence de 2 %.

Certains intervenants en matière de carburant renouvelable ont demandé que le Règlement exige une moyenne propre aux installations plutôt qu'à l'échelle de l'entreprise.

- Le Règlement repose sur un système d'échange d'unités de conformité, comme le mécanisme réglementaire de démonstration de la conformité. L'utilisation d'une limite s'appliquant à l'échelle de l'entreprise a été choisie plutôt que celle d'une limite s'appliquant à l'installation, car les carburants renouvelables sont généralement ajoutés en aval du point où ils peuvent être réglementés. Par conséquent, une limite s'appliquant à l'installation n'est pas possible. En outre, l'utilisation de limites s'appliquant à l'échelle de l'entreprise concorde avec la mise en œuvre d'un système efficace d'unités de conformité échangeables. Aucune modification n'a été apportée au Règlement à cet égard.

Mandat pour les normes de qualité du carburant

Les fabricants de véhicules et un certain nombre d'intervenants qui utilisent des carburants dans des véhicules ou dans d'autres équipements mobiles ont recommandé que les normes de qualité du carburant soient obligatoires pour les carburants à base de pétrole, ainsi que pour les carburants renouvelables auxquels ils sont mélangés.

- Environnement Canada reste sur sa position établie dans l'avis d'intention original selon laquelle il est préférable que l'application d'une telle spécification commerciale soit laissée au secteur privé. Les normes des carburants sont développées pour le contexte canadien par l'Office des normes générales à travers un processus consensuel impliquant les fabricants de carburant et le moteur, les utilisateurs de carburant et le secteur public. Le gouvernement considère qu'il est préférable de laisser au secteur privé l'application de ces spécifications commerciales plutôt que d'imposer ces spécifications par la réglementation. Par conséquent, les normes de qualité du carburant n'ont pas été ajoutées aux modifications.

Dérogations

Certaines associations d'intervenants qui utilisent du carburant ont émis des commentaires en demandant à ce que des

disruptions of biofuels reach a critical level or should the gap between biodiesel prices and regular diesel reach a predetermined level.

- In regard to the supply disruptions, section 147 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* allows the Minister, under prescribed circumstances, to grant temporary waivers from any requirements of fuel regulations made under section 140 of the Act (including the *Renewable Fuels Regulations*). *Regulations Prescribing Circumstances for Granting Waivers Pursuant to Section 147 of the Act* were published in the *Canada Gazette*, Part II, on July 7, 2010. The Regulations allow the Minister of the Environment to grant temporary waivers if there is an actual or anticipated fuel supply shortage during a declared emergency, and/or at the request of the Minister of National Defence if there is an actual or anticipated fuel shortage that could affect national defence operations. However, these Regulations do not provide for the granting of waivers in the event that the price differential between biodiesel and regular diesel reaches a predetermined level. Controls on market pricing are beyond the scope of these and the *Renewable Fuels Regulations*.

Restrictions on renewable fuels use

Some fuel user associations requested limiting the use of biodiesel in winter and in certain geographic areas, and that a maximum blend level be in place for on-road use.

- The Regulations do not limit blends of biodiesel greater than 5% by volume. However, to create compliance units for blends of biodiesel greater than 5%, records must demonstrate that information on the nature of the fuel was provided to the consumer. Regarding seasonal and geographical restrictions and controls on blending practices, Environment Canada believes that those issues are best dealt with by the industries involved. No changes to the Regulations were made in this regard.

A shipping association indicated that the fourth edition (2010) of the ISO 8217 marine fuel standard specifications has determined that due to safety concerns and the potential effects of biofuels on ships' engines and other equipment, marine distillates for ships should be free (or in trace quantities) from bio-derived materials. The shipping association asked for confirmation that sellers of marine diesel fuel are permitted to sell non-bio content fuel to ships.

- The Regulations provide sufficient flexibility in allowing primary suppliers to choose which distillate petroleum stream to add renewable fuel content to. Where a primary supplier decides it is not desirable to add renewable fuel content to a particular distillate fuel type, such as marine diesel, the averaging provisions and other flexibilities in the Regulations allow for those volumes to be made up by blending elsewhere. In addition, where a primary supplier does not wish to add renewable fuel to its petroleum fuel, it can obtain compliance units from other parties through the trading system. For these reasons, no additional exceptions for diesel fuel used in marine vessels, mining and heating distillate oil have been added.

dérogations soient accordées par Environnement Canada, si les perturbations de l'approvisionnement en biocarburant atteignent un niveau critique ou si l'écart entre les prix du biodiesel et les prix du diesel ordinaire atteint un niveau prédéterminé.

- En ce qui concerne les perturbations de l'approvisionnement, l'article 147 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* permet au ministre, dans les circonstances réglementaires, d'exempter les intéressés de toute obligation édictée par l'article 140 de la Loi (y compris le *Règlement sur les carburants renouvelables*). Le *Règlement prévoyant les circonstances donnant ouverture à une exemption en vertu de l'article 147 de la Loi* a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, le 7 juillet 2010. Le Règlement permet au ministre de l'Environnement d'accorder des dérogations temporaires s'il y a une pénurie de carburant réelle ou prévue d'approvisionnement au cours d'une situation d'urgence déclarée, ou à la demande du ministre de la Défense nationale s'il y a une pénurie de carburant réelle ou prévue qui pourrait affecter les opérations de défense nationale. Toutefois, ces règlements ne prévoient pas l'octroi de dérogations dans le cas où le différentiel de prix entre le diesel et le biodiesel régulière atteint un niveau prédéterminé. Les contrôles sur les prix du marché sont au-delà de la portée du Règlement.

Restrictions pour l'utilisation des carburants renouvelables

Certaines associations d'utilisateurs de carburant ont demandé que l'utilisation du biodiesel soit limitée en hiver et dans certaines régions géographiques, et qu'un niveau de mélange maximal soit en place pour une utilisation sur les routes.

- Le Règlement ne limite pas les mélanges de biodiesel de plus de 5 % par volume. Toutefois, pour créer des unités de conformité pour les mélanges de biodiesel supérieurs à 5 %, les registres doivent démontrer que les renseignements sur la nature du carburant ont été fournis au consommateur. En ce qui concerne les restrictions et les contrôles saisonniers et géographiques relatifs aux pratiques de mélange, Environnement Canada estime que ces questions sont mieux traitées par les industries concernées. Aucune modification n'a été apportée au Règlement à cet égard.

Une association de transport maritime a indiqué que la quatrième édition (2010) des spécifications pour les normes relatives aux carburants marins ISO 8217 a déterminé qu'en raison de préoccupations liées à la sécurité et des effets potentiels des biocarburants sur les moteurs et les autres équipements des navires, les distillats marins devraient être exempts de matières de nature biologique (ou n'en posséder que des traces). L'association de transport maritime a demandé de confirmer que les vendeurs de carburant diesel marin sont autorisés à vendre du carburant exempt de matières de nature biologique aux navires.

- Le Règlement prévoit une souplesse suffisante pour permettre aux fournisseurs principaux de choisir à quel flux de distillat de pétrole ajouter le carburant renouvelable. Pour le cas où un fournisseur principal décide qu'il n'est pas souhaitable d'ajouter du carburant renouvelable pour un type de carburant de distillat particulier, ces volumes peuvent être constitués en mélangeant ailleurs. En outre, le fournisseur principal qui ne souhaite pas ajouter de carburants renouvelables aux distillats de pétrole peut obtenir des unités de conformité d'autres parties dans le système commercial. Pour ces raisons, aucune des exceptions supplémentaires pour le carburant diesel utilisé à bord des navires, des mines et du mazout de chauffage n'a été ajoutée.

Price monitoring mechanism

Some end-use sector organizations asked to have price monitoring and reporting mechanisms included in the Regulations that will allow gauging of the price difference between biodiesel and regular diesel on an ongoing basis.

- The inclusion of such measures in the Regulations is beyond the scope of the Regulations.

Trade policy position

One organization asked that Canada develop a trade policy position on biodiesel that accords fair, equitable and equal treatment of biodiesel trade flows both into Canada and from Canada into export markets.

- Trade policy is beyond the scope of the Regulations.

Comments on the Regulatory Impact Analysis Statement

GHG reductions

According to fuel users and the petroleum industry, GHG reductions are too minimal to justify the costs of the proposed Regulations.

- Environment Canada reiterates that 1 Mt per year is a significant contribution to meeting the Government of Canada's goal to cut greenhouse gas emissions by 17% from 2005 levels by 2020. In the broader national context, along with the requirements for renewable fuel content in gasoline and provincial regulations, up to 4 Mt of annual GHG reductions will be achieved. This is the equivalent of taking about one million vehicles off the road. Canada's renewable fuels strategy is a key to meeting GHG reductions targets in Canada, as well as aligning with U.S. climate change policy. Renewable fuels are also part of meeting E.U. climate change targets.

Diesel and heating oil pricing

According to a renewable fuel association, the wholesale diesel and heating oil prices used for 2011 are too low compared to observed market prices. They also state that Environment Canada use a rate of growth of less than 1% per year, while they consider a 5% growth per year to be more realistic.

- It is acknowledged that the analysis is highly sensitive to the forecasts for diesel and heating oil prices over the relevant time period. At the same time, these are particularly difficult parameters to predict with a high degree of confidence given the large price fluctuations that crude oil markets have recently experienced. The fuel prices in the RIAS analysis are based on NRCan's most recent oil price forecast. That forecast indicates an average growth rate of 2% over the 25-year period considered. This is consistent with U.S. EIA's Annual Energy Outlook 2011 forecast. The price forecast used in the RIAS analysis corresponds to $120/barrel oil in 2035, while EIA's 2011 price forecast for 2035 was approximately $125/barrel; using the growth assumptions proposed by the

Mécanisme de contrôle des prix

Certaines organisations du secteur final ont demandé à ce que des mécanismes de contrôle et de consignation des prix inclus dans le Règlement soient mis en place pour permettre de compenser la différence de prix entre le biodiesel et le diesel ordinaire, de manière continue.

- L'intégration de telles mesures dans le Règlement dépasse le champ d'application du Règlement.

Position de principe commerciale

Une organisation a demandé à ce que le Canada établisse une position de principe commerciale sur le biodiesel qui accorde un traitement juste, équitable et égal des échanges commerciaux de biodiesel en provenance et à destination du Canada dans les marchés exportateurs.

- La politique commerciale dépasse le champ d'application du Règlement.

Commentaires sur le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Selon les utilisateurs de carburant et l'industrie pétrolière, les réductions d'émissions de gaz à effet de serre sont trop faibles pour justifier les coûts du règlement proposé.

- Environnement Canada répète qu'une réduction de 1 Mt par an contribue de façon importante à atteindre l'objectif du gouvernement du Canada, qui consiste à réduire, d'ici 2020, les émissions de gaz à effet de serre de 17 % par rapport aux niveaux de 2005. À l'échelle plus large du pays, avec les règlements provinciaux et l'exigence d'une teneur de carburant renouvelable dans l'essence, on atteindra une réduction annuelle de 4 Mt des émissions de gaz à effet de serre. Cela équivaut au retrait d'environ un million de véhicules de la circulation. La stratégie du Canada sur les carburants renouvelables est un élément clé pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre au Canada ainsi que pour assurer une harmonisation avec la politique américaine sur les changements climatiques. Les carburants renouvelables visent également à atteindre les objectifs européens en matière de changements climatiques.

Prix du diesel et du mazout de chauffage

Selon une association de carburants renouvelables les prix de gros du diesel et du mazout de chauffage utilisés pour 2011 sont trop faibles comparés aux prix de marché observés. Ils affirment également qu'Environnement Canada utilise un taux de croissance de moins de 1 % par an, alors qu'ils considèrent qu'une croissance de 5 % par an est plus réaliste.

- Il est reconnu que l'analyse varie beaucoup selon les prévisions des prix du diesel et du mazout de chauffage pour la période concernée. Or, il s'agit de paramètres particulièrement difficiles à prédire de façon très sûre étant donné les fluctuations importantes des prix que les marchés du pétrole brut ont connues récemment. Le prix du carburant dans l'analyse du RÉIR est basé sur les prévisions les plus récentes du prix du pétrole provenant de RNCan. Ces prévisions indiquent un taux de croissance moyen de 2 % au cours de la période de 25 ans considérée. Cela est conforme aux prévisions de l'EIA Annual Energy Outlook 2011. La prévision de prix utilisée dans l'analyse du RÉIR correspond à 120 $ le baril de pétrole

renewable fuel association, the price in 2035 would be over $300/barrel of crude oil.

HVO pricing

A petroleum industry stakeholder stated that the price of HVO used in the analysis was too low.

- It is challenging to accurately predict the price of HVO over the 25-year period of the analysis. The estimate used in the analysis was provided by industry through a survey done by the consultants.

Kerosene and HVO volumes

According to the renewable fuel industry there is no need to use kerosene or HVO to meet the 2% requirement.

- This was a difficult assumption for EC to determine on its own. The analysis relies on the views expressed by industry to the consultant. According to the petroleum industry some kerosene will be needed especially in colder climates of eastern Canada. Environment Canada has carried out a sensitivity analysis to kerosene volume; it includes a scenario with no kerosene in heating oil and a scenario with no kerosene at all. The Amendments result in a net cost for both scenarios.

Cost to consumers

Fuel users and a petroleum industry from Atlantic Canada are of the view that the cost to consumers is underestimated.

- Environment Canada's estimate in the RIAS was for a third of a cent per litre average increase in diesel prices at the pump, adding $260 per year to the cost of operating a long-haul tractor-trailer consuming 80 000 litres of diesel fuel per year. This estimate was based on the assumption that all costs incurred by refiner/marketers in order to purchase and blend biodiesel into the diesel pool would be passed on to consumers dollar for dollar and spread equally across all litres sold, blended or unblended. In reality, it will be up to the individual refiners/marketers to determine their pricing strategies, but we would expect that all cost increases will be passed on, with the average cost increase as estimated.

Agricultural impacts

A stakeholder association has stated that there are very significant positive benefits due to the Amendments that are not accounted for in the RIAS, in particular the increase in canola production.

- International prices for vegetable oil are the most important driver for domestic vegetable oil prices. The key assumption made by the AAFC analysis is that the incremental impact of the biodiesel mandate in Canada will have no measurable impact on international prices and as a result the impact on domestic prices will be minimal. AAFC acknowledged that

en 2035, alors que la prévision de prix de l'EIA en 2011 pour 2035 était d'environ 125 $ le baril; en utilisant les hypothèses de croissance proposée par l'association de carburants renouvelables, le prix en 2035 serait supérieur à 300 $ le baril de pétrole brut.

Prix de l'HVH

Un intervenant de l'industrie pétrolière a indiqué que le prix de l'huile végétale hydrotraitée ayant servi à l'analyse était trop bas.

- Il est difficile de prédire le prix de l'HVH sur la période de 25 ans que couvre l'analyse. L'estimation ayant servi à l'analyse a été fournie par l'industrie, par le biais d'une enquête menée par les consultants.

Volumes de kérosène et d'HVH

Selon l'industrie des carburants renouvelables, il n'est pas nécessaire d'utiliser du kérosène ou de l'HVH pour respecter l'exigence de 2 %.

- Il s'agit d'une hypothèse qu'Environnement Canada pouvait difficilement émettre de son propre chef. Cette analyse repose sur les points de vue exprimés par l'industrie au consultant. Selon l'industrie pétrolière, un peu de kérosène sera nécessaire, notamment dans les régions plus froides de l'est du Canada. Environnement Canada a mené une analyse de sensibilité sur les volumes de kérosène avec un scénario sans kérosène dans le mazout de chauffage et un scénario sans kérosène du tout. Les modifications engendrent un coût net dans les deux scénarios.

Coût pour les consommateurs

Des utilisateurs de carburant et une industrie pétrolière du Canada atlantique ont indiqué que le coût pour les consommateurs était sous-estimé.

- Environnement Canada estimait, dans le cadre du RÉIR, une augmentation moyenne des prix du diesel de 0,33 cent par litre à la pompe, ce qui augmente de 260 $ le coût d'exploitation annuel d'un camion gros porteur à longue distance qui consomme 80 000 litres de carburant diesel par an. Cette estimation reposait sur les prévisions de coûts d'investissement et de fonctionnement communiquées par les raffineurs/distributeurs, et était basée sur l'hypothèse que tous les coûts encourus par ces derniers pour acheter le biodiesel et l'intégrer dans le stock de diesel seraient répercutés sur les consommateurs, au dollar près, et répartis équitablement sur l'ensemble du carburant vendu, mélangé ou non. En réalité, il incombera à chacun des raffineurs/distributeurs de définir sa propre stratégie de tarification, mais l'on peut s'attendre à ce que toutes les augmentations de coûts se répercutent sur l'augmentation moyenne estimée.

Répercussions sur l'agriculture

Une association concernée a indiqué que certains résultats positifs très importants liés aux modifications n'étaient pas mentionnés dans le RÉIR (notamment l'augmentation de la production de canola).

- Les tarifs internationaux de l'huile végétale seront le facteur le plus important pour en déterminer les prix nationaux. L'hypothèse essentielle apportée par l'analyse d'Agriculture et Agroalimentaire Canada est que l'engagement sur le biodiesel pris au Canada n'aura pas de répercussion mesurable sur les tarifs internationaux et que, de ce fait, son incidence

there could be local impacts due to close proximity to biodiesel production facilities but these impacts are expected to be small and have little to no impact on national overall crop production levels.

Implementation, enforcement and service standards

Implementation

For the purpose of implementing the requirements of the Regulations, Environment Canada is undertaking a number of compliance promotion activities. These activities are targeted toward raising awareness and encouraging the regulated community to achieve a high level of overall compliance as early as possible during the regulatory implementation process. This would include the following:

- Developing and distributing basic compliance promotion material (including explanatory notes) nationally to regulatees and stakeholders;
- Focusing on those regulatees who would be most impacted by the Regulations within the first few years;
- Upon request, distributing additional information, industry-specific information or focused information regionally in a tailored approach at a later time; and
- Training Environment Canada compliance promotion staff in a comprehensive manner to respond to regulatees' technical or regulatory questions.

The Regulations already include provisions requiring an average 2% renewable fuel content in diesel fuel and heating distillate oil based on annual volumes. The Amendments implement this requirement by providing the coming-into-force date. Once published, the Amendments will be addressed through the activities and materials noted above.

As the regulated community becomes more familiar with the requirements of the Regulations, these activities are expected to decline to a maintenance level. Compliance promotion activities will be revisited from time to time to ensure that the Regulations be implemented in the most effective and efficient manner.

Enforcement

The Regulations were made under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), and enforcement officers will, when verifying compliance with the Regulations, apply the Compliance and Enforcement Policy implemented under the Act. This Policy would also apply when verifying compliance with the Amendments.

The Policy sets out the range of possible responses to violations, including warnings, directions, environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution, and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court trial after the laying of charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the Policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

sur les prix nationaux sera minime. Agriculture et Agroalimentaire Canada reconnaît cependant que la proximité des installations de production de biodiesel pourrait avoir quelques répercussions locales, mais ces dernières devraient être faibles et n'avoir que peu ou pas d'incidences sur le niveau général de production agricole à l'échelle nationale.

Mise en œuvre, application et normes de service

Mise en œuvre

Aux fins de la mise en œuvre des exigences du Règlement, Environnement Canada entreprend certaines activités de promotion de la conformité. Ces activités auront pour objectif de sensibiliser et d'encourager la collectivité réglementée afin d'atteindre un niveau élevé de conformité générale aussitôt que possible pendant le processus de mise en œuvre réglementaire. Elles devraient comprendre notamment :

- la rédaction et la distribution des documents de base de promotion de la conformité (dont des notes explicatives) à l'échelle nationale aux personnes réglementées et aux parties intéressées;
- la concentration sur les personnes réglementées qui seraient le plus touchées par le Règlement dans les premières années;
- sur demande, la diffusion des renseignements supplémentaires, des renseignements propres à l'industrie ou des renseignements ciblés à l'échelle régionale, selon une approche personnalisée à une date ultérieure;
- la formation du personnel d'Environnement Canada affecté à la promotion de la conformité de façon exhaustive pour répondre aux questions techniques ou réglementaires des personnes réglementées.

Le Règlement comprend déjà des dispositions qui imposent une teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage, selon les volumes annuels. Les modifications appliquent cette exigence en fournissant la date d'entrée en vigueur pour cette exigence. Une fois publiées, les modifications seront traitées à l'aide des activités et documents ci-dessus.

Au fur et à mesure que la collectivité réglementée se familiarisera avec les exigences du Règlement, il est prévu de diminuer l'importance des activités pour que l'information serve uniquement de soutien. Des activités de promotion de la conformité seront révisées de temps à autre afin de garantir que le Règlement est mis en œuvre de la façon la plus efficace et efficiente possible.

Application de la loi

Puisque le Règlement est adopté en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], les agents d'exécution de la loi appliqueront, lors de la vérification de la conformité, la Politique de conformité et d'application mise en œuvre en vertu de cette loi. Cette politique s'appliquerait aussi au moment de vérifier la conformité avec les modifications.

La Politique établit également l'éventail des interventions qui pourront être faites en cas d'infraction, dont les avertissements, les directives, les ordonnances d'exécution en matière de protection de l'environnement, les contraventions, les arrêtés ministériels, les injonctions, les poursuites et autres mesures de protection de l'environnement [qui peuvent remplacer un procès, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction présumée à la LCPE (1999)]. En outre, la Politique précise les cas où

When, following an inspection or an investigation, an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the following factors:

- Nature of the alleged violation: This includes consideration of the damage, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act.
- Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator: The desired result is compliance within the shortest possible time and no repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.
- Consistency: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

Environment Canada will monitor renewable fuel content in gasoline, diesel fuel and heating distillate oil and compliance with the Regulations.

Service standards

There are no service standards associated with the Amendments.

Performance measurement and evaluation

Measuring the performance of regulatory activities to ensure they continually meet their initial objectives is an important responsibility for the regulating department. The regulatory activities that are required for the Amendments will be considered when measuring the performance of the *Renewable Fuels Regulations*. The evaluation and reporting of performance of the Regulations would take place via several regular assessment activities that will vary in scope of analysis and that will be carried out in conjunction with other partners, as required. The evaluation and reporting, and the various assessments and reporting requirements that apply to the Regulations, would also take into consideration the regulatory requirements of the Amendments.

Further details on the evaluation, reporting and assessments activities for the *Renewable Fuels Regulations* are available in the RIAS that was published with the Regulations on September 1, 2010, in the *Canada Gazette*, Part II.[27]

A detailed performance measurement and evaluation plan (PMEP) was developed for the *Renewable Fuels Regulations*. The PMEP is currently being revised to include elements for the 2% renewable fuel requirement for diesel fuel and heating distillate oil. The revised PMEP will be made available, upon request, from Environment Canada. The various evaluations pertaining to the Regulations are highlighted below.

Environnement Canada a recours à des poursuites au civil intentées par la Couronne pour recouvrer des frais.

Si, au terme d'une inspection ou d'une enquête, l'agent de l'application de la loi découvre une infraction présumée, il choisit la mesure d'exécution appropriée en fonction des facteurs suivants :

- La nature de l'infraction présumée : il convient notamment de déterminer la gravité des dommages, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs et les exigences de la Loi.
- L'efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant présumé à obtempérer : le but visé consiste à faire respecter le Règlement dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. Il faut entre autres tenir compte du dossier du contrevenant concernant l'observation de la Loi, de la volonté du contrevenant à coopérer avec les agents d'application de la loi et de la preuve que des mesures correctives ont été prises.
- L'uniformité : les agents d'application de la loi doivent tenir compte de ce qui a été fait antérieurement dans des cas semblables lorsqu'ils déterminent les mesures à prendre pour faire respecter la Loi.

Environnement Canada surveillera la teneur en carburant renouvelable dans l'essence, le diesel et le mazout de chauffage, ainsi que l'observation du Règlement.

Normes de service

Aucune norme de service n'est associée aux modifications.

Mesures de rendement et évaluation

La mesure du rendement des activités réglementaires pour veiller à ce qu'elles continuent de respecter leurs objectifs initiaux est une importante responsabilité du ministère chargé de la réglementation. Les activités réglementaires nécessaires aux modifications seront prises en compte au moment de mesurer le rendement du *Règlement sur les carburants renouvelables*. L'évaluation du rendement du Règlement et la rédaction du rapport à ce sujet se dérouleront dans le cadre de plusieurs activités d'évaluation réglementaire dont la portée de l'analyse variera et qui seront menées de concert avec d'autres partenaires, au besoin. L'évaluation et le rapport, ainsi que les diverses exigences en matière d'évaluation et de rapport applicables au Règlement, tiendraient également compte des exigences réglementaires des modifications.

D'autres détails sur l'évaluation, l'établissement de rapports et les activités d'évaluation du *Règlement sur les carburants renouvelables* se trouvent dans le RÉIR publié avec le Règlement le 1er septembre 2010 dans la Partie II de la *Gazette du Canada*[27].

Un plan de mesure et d'évaluation du rendement (PMER) détaillé a été conçu pour le *Règlement sur les carburants renouvelables*. Le PMER est en cours de révision pour que soit ajoutée la proposition de la teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage. On pourra obtenir sur demande le PMER révisé auprès d'Environnement Canada. Les diverses évaluations qui portent sur le Règlement sont soulignées ci-dessous.

[27] www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/eng/regulations/detailReg.cfm?intReg=186

[27] www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/detailreg.cfm?intReg=186

The objective of the *Renewable Fuels Regulations* is to reduce GHG emissions by mandating an average of 5% renewable fuel content in most of the produced or imported gasoline, thereby contributing to the protection of Canadians and the environment from the impacts of climate change. The objective of the Amendments is to further reduce GHG emissions by mandating an average of 2% renewable fuel content in most of the diesel fuel and heating distillate oil produced or imported. The Regulations and the Amendments support the Renewable Fuels Strategy's objective to expand Canadian production of renewable fuels by ensuring demand for renewable fuels in the marketplace. It is estimated that the Regulations would result in an incremental GHG reduction of about 1 Mt CO_2e per year.

The *Renewable Fuels Regulations* and the Amendments seek to influence primary suppliers and other entities such as blenders or sellers of fuel that elect to participate in the trading mechanism.

Performance of the Amendments will be measured with the Regulations through a set of key indicators. The indicators will also be developed to reflect the activities that would be undertaken by the Government and regulated parties. These indicators would be evaluated to assess whether the immediate as well as long-term results have been achieved. The indicators developed for the *Renewable Fuels Regulations* will be adjusted, where appropriate, to include reference to the 2% requirement for diesel fuel and heating distillate oil.

The immediate outcomes that will serve to track the performance of the Regulations, and the key indicators to monitor performance of the *Renewable Fuels Regulations*, will also be adjusted to include consideration of the Amendments for the 2% requirement. These outcomes would be achieved via a series of activities related to the development and implementation of the Regulations, including the Amendments.

In addition to measuring and reporting performance as described above, several formal evaluations of the Regulations, the Amendments, and supporting activities, will be conducted through different initiatives. These include the evaluation plan of Environment Canada's components of the regulation of renewable fuel content in gasoline, diesel fuel and heating distillate oil, which may also encompass data from external sources or published materials to support a broader scope of enquiry. The plan for this evaluation will be in the 2011–12 fiscal year.

Other indirect impacts of the Regulations and Amendments, such as those on the agricultural community, renewable fuels producers and other areas, will be monitored, as appropriate, through the evaluation of other programs supporting the Renewable Fuels Strategy led by Agriculture and Agri-Food Canada. Specifically, NRCan will evaluate its ecoENERGY for biofuels program and AAFC will conduct an evaluation of its ecoABC initiative in 2010–11 and will coordinate an analysis of the Renewable Fuels Strategy in 2010–11.

Le *Règlement sur les carburants renouvelables* a pour objectif de réduire les émissions de GES en prévoyant une teneur moyenne de 5 % en carburant renouvelable dans la majeure partie de l'essence produite ou importée, ce qui contribuerait à protéger les Canadiens et les Canadiennes et l'environnement des impacts du changement climatique. Les modifications ont pour objectif de réduire davantage les émissions de GES en exigeant une teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans la majeure partie du diesel et du mazout de chauffage produits ou importés. Le Règlement et les modifications appuient l'objectif de la Stratégie sur les carburants renouvelables visant à élargir la production canadienne de carburants renouvelables en assurant la demande de carburants renouvelables sur le marché. On estime que le Règlement réduirait les GES d'environ 1 Mt d'éq CO_2 de plus par année.

Le *Règlement sur les carburants renouvelables* et les modifications cherchent à influencer les fournisseurs principaux et autres entités comme celles qui travaillent au mélange ou à la vente du carburant qui choisissent de participer au mécanisme d'échange commercial.

Le rendement des modifications sera mesuré avec le Règlement, au moyen d'un ensemble d'indicateurs stratégiques. Les indicateurs seront également élaborés pour refléter les activités que le gouvernement et les parties réglementées mettraient en branle. Ces indicateurs seraient évalués pour que l'on puisse déterminer si les résultats à moyen et à long terme ont été atteints. Les indicateurs élaborés pour le *Règlement sur les carburants renouvelables* seront ajustés, le cas échéant, pour que soit ajoutée la proposition de la teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage.

Les résultats immédiats qui serviront au suivi sur le rendement du Règlement, ainsi que les indicateurs stratégiques de surveillance de ce rendement, seront aussi ajustés pour que l'on tienne compte de la modification de l'exigence de 2 %. Ces résultats seront atteints au moyen d'une suite d'activités liées à l'élaboration et à la mise en œuvre du Règlement, dont les modifications.

En plus d'évaluer le rendement et d'en rendre compte comme il est décrit ci-dessus, plusieurs évaluations officielles du Règlement, des modifications et des activités à l'appui seront faites au moyen de différentes initiatives. Elles comprennent le plan d'évaluation des composantes d'Environnement Canada relatives à la réglementation de la teneur en carburant renouvelable dans l'essence, le diesel et le mazout de chauffage, qui peuvent aussi englober des données de sources externes ou de documents publiés à l'appui d'une analyse élargie. Le plan de cette évaluation sera orchestré au cours de l'exercice 2011-2012.

Les autres répercussions indirectes du Règlement et des modifications, comme celles sur le milieu agricole, les producteurs de carburants renouvelables et autres secteurs, seront surveillées, le cas échéant, au moyen de l'évaluation d'autres programmes qui appuient la Stratégie sur les carburants renouvelables, gérés par Agriculture et Agroalimentaire Canada. Plus particulièrement, RNCan évaluera son programme écoÉNERGIE pour les biocarburants, et AAC mènera une évaluation de son Initiative pour un investissement écoagricole dans les biocarburants en 2010-2011 et coordonnera une analyse de la Stratégie sur les carburants renouvelables en 2010-2011.

Contacts

Leif Stephanson
Chief
Fuels Section
Oil, Gas and Alternative Energy Division
Environment Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 9th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-953-4673
Fax: 819-953-8903
Email: fuels-carburants@ec.gc.ca

Luis G. Leigh
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Environment Canada
10 Wellington Street, 24th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-953-1170
Fax: 819-997-2769
Email: Luis.Leigh@ec.gc.ca

Personnes-ressources

Leif Stephanson
Chef
Section des carburants
Division du pétrole, du gaz et de l'énergie de remplacement
Environnement Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 9^{e} étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-4673
Télécopieur : 819-953-8903
Courriel : fuels-carburants@ec.gc.ca

Luis G. Leigh
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et du choix d'instrument
Environnement Canada
10, rue Wellington, 24^{e} étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-1170
Télécopieur : 819-997-2769
Courriel : Luis.Leigh@ec.gc.ca

Registration
SOR/2011-144 July 5, 2011

CRIMINAL CODE

Regulations Amending the Regulations Establishing a List of Entities

P.C. 2011-804 July 4, 2011

(PUBLISHED AS AN EXTRA ON JULY 5, 2011)

Enregistrement
DORS/2011-144 Le 5 juillet 2011

CODE CRIMINEL

Règlement modifiant le Règlement établissant une liste d'entités

C.P. 2011-804 Le 4 juillet 2011

(PUBLIÉ EN ÉDITION SPÉCIALE LE 5 JUILLET 2011)

Registration
SOR/2011-145 July 5, 2011

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2011-87-06-01 Amending the Domestic Substances List

Whereas the Minister of the Environment has been provided with information under either paragraph 87(1)(*a*) or (5)(*a*) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[a] in respect of each substance referred to in the annexed Order;

Whereas, in respect of the substances being added to the *Domestic Substances List*[b] pursuant to subsection 87(1) of that Act, the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that those substances have been manufactured in or imported into Canada, by the person who provided the information, in excess of the quantity prescribed under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*[c];

Whereas the period for assessing the information under section 83 of that Act has expired;

And whereas no conditions under paragraph 84(1)(*a*) of that Act in respect of the substances are in effect;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1), (3) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[a], hereby makes the annexed *Order 2011-87-06-01 Amending the Domestic Substances List*.

Gatineau, June 28, 2011

PETER KENT
Minister of the Environment

ORDER 2011-87-06-01 AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENTS

1. Part 1 of the *Domestic Substances List*[1] is amended by adding the following in numerical order:

191427-71-1 N
216698-07-6 N
122319-52-2 N-P

2. The portion of column 2 of Part 2 of the List, opposite the reference to the substance 90076-65-6 N-S in column 1, is replaced by the following:

Column 1	Column 2
Substance	**Significant New Activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act**
90076-65-6 N-S	1. Any of the following activities involving the substance Methanesulfonamide, 1,1,1-trifluoro-*N*-[(trifluoromethyl)sulfonyl]-, lithium salt:

[a] S.C. 1999, c. 33
[b] SOR/94-311
[c] SOR/2005-247
[1] SOR/94-311

Enregistrement
DORS/2011-145 Le 5 juillet 2011

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Arrêté 2011-87-06-01 modifiant la Liste intérieure

Attendu que le ministre de l'Environnement a reçu les renseignements visés aux alinéas 87(1)*a*) ou (5)*a*) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[a] concernant chaque substance visée par l'arrêté ci-après;

Attendu que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé sont convaincus que celles de ces substances qui sont ajoutées à la *Liste intérieure*[b] en vertu du paragraphe 87(1) de cette loi ont été fabriquées ou importées au Canada, par la personne qui a fourni les renseignements, en une quantité supérieure à celle prévue par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*[c];

Attendu que le délai d'évaluation prévu à l'article 83 de cette loi est expiré;

Attendu que les substances ne sont assujetties à aucune condition fixée aux termes de l'alinéa 84(1)*a*) de cette loi,

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1), (3) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[a], le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2011-87-06-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Gatineau, le 28 juin 2011

Le ministre de l'Environnement
PETER KENT

ARRÊTÉ 2011-87-06-01 MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE

MODIFICATIONS

1. La partie 1 de la *Liste intérieure*[1] est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

191427-71-1 N
216698-07-6 N
122319-52-2 N-P

2. Le passage de la colonne 2 de la partie 2 de la même liste, en regard de la mention de la substance 90076-65-6 N-S figurant dans la colonne 1, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
Substance	**Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi**
90076-65-6 N-S	1. L'une ou l'autre des activités ci-après à l'égard de la substance 1,1,1-trifluoro-*N*-[(trifluorométhyl)sulfonyl]méthanesulfonamide, sel de lithium :

[a] L.C. 1999, ch. 33
[b] DORS/94-311
[c] DORS/2005-247
[1] DORS/94-311

Column 1	Column 2
Substance	**Significant New Activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act**
	(*a*) the manufacture of the substance in Canada in quantities greater than 1000 kg per calendar year; (*b*) the use of the substance in Canada, in any quantity, other than for use as a component of (i) industrial batteries, or (ii) automotive polymer batteries manufactured in an industrial setting; or (*c*) the use of the substance in Canada as a research and development substance, as defined in subsection 1(1) of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*, in a quantity greater than 100 kg per calendar year. 2. For each significant new activity, the following information must be provided to the Minister at least 90 days before the commencement of the proposed significant new activity: (*a*) a description of the proposed significant new activity in relation to the substance; (*b*) the information specified in Schedule 4 to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*; (*c*) the information specified in item 8 of Schedule 5 to those Regulations; (*d*) the concentration of the substance in the final product; and (*e*) for the new activity described in paragraph 1(*a*), the following information must be provided in addition to the information prescribed in paragraphs (*a*) to (*d*): (i) a brief description of the manufacturing process that details precursors of the substance, reaction stoichiometry, batch or continuous nature, and scale of the process, (ii) a flow diagram of the manufacturing process and its main components such as process tanks, holding tanks and distillation towers, and (iii) a brief description of the major steps in manufacturing operations, chemical conversions, points of entry of all feedstock, points of release of substances, and the processes to eliminate environmental release. 3. The above information will be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister.

Colonne 1	Colonne 2
Substance	**Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi**
	a) sa fabrication au Canada, en une quantité supérieure à 1000 kg par année civile; *b*) son utilisation au Canada, peu importe la quantité en cause, autre que son utilisation comme composant, selon le cas : (i) de batteries industrielles, (ii) de batteries polymériques pour automobile, fabriquées dans un milieu industriel; *c*) son utilisation au Canada comme substance destinée à la recherche et au développement, au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*, en une quantité supérieure à 100 kg par année civile. 2. Pour chaque nouvelle activité, les renseignements ci-après sont fournis au ministre au moins 90 jours avant le début de la nouvelle activité proposée : *a*) la description de la nouvelle activité proposée à l'égard de la substance; *b*) les renseignements prévus à l'annexe 4 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*; *c*) les renseignements prévus à l'article 8 de l'annexe 5 de ce règlement; *d*) la concentration de la substance dans le produit final; *e*) outre les renseignements visés aux alinéas *a*) à *d*), dans le cas de la nouvelle activité visée à l'alinéa 1*a*), les renseignements additionnels suivants : (i) une courte description du processus de fabrication indiquant en détail les précurseurs de la substance, la stœchiométrie de la réaction, la nature — par lots ou en continu — et l'échelle du processus, (ii) un organigramme décrivant le processus de fabrication et ses principales composantes telles que les réservoirs de traitement, les réservoirs de rétention et les tours de distillation, (iii) une courte description des principales étapes des opérations de fabrication, des conversions chimiques, des points d'entrée de toutes les charges, des points de rejet des substances et des processus d'élimination des rejets environnementaux. 3. Les renseignements qui précèdent seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre.

3. Part 3 of the List is amended by adding the following in numerical order:

3. La partie 3 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

18223-7 N	1,3-Isobenzofurandione, polymer with 2,5-furandione, (1,3-disubstituted)isobutane and 1,2-propanediol, 2-ethylhexyl ester, benzoate 1,3-Isobenzofurandione polymérisée avec de la furan-2,5-dione, de l'isobutane substitué en positions 1 et 3 et du propane-1,2-diol, ester 3-méthylheptylique, benzoate
18280-1 N-P	Humic acids, potassium salts, polymers with acrylamide, 2-methyl-2-[(1-oxo-2-propenyl)amino]-1-propanesulfonic acid, 4-(1-oxo-2-propenyl) heterocyclic ester and aromatic sulfonate Humates de potassium polymérisés avec de l'acrylamide, de l'acide 2-méthyl-2-[(1-oxoprop-2-ènyl)amino]propane-1-sulfonique, un ester hétérocyclique de 4-(1-oxoprop-2-ènyle) et un sulfonate aromatique
18282-3 N-P	Glycols, α, ω, C_{4-6}, polymers with adipic acid, ethylene glycol, fumaric acid, alkane dicarboxylic acid, succinic acid and trimellitic anhydride Glycols, α, ω, C_{4-6}, polymérisés avec de l'acide adipique, de l'éthylèneglycol, de l'acide fumarique, un acide alcanedicarboxylique, de l'acide succinique et de l'anhydride trimellitique
18283-4 N-P	Fatty acids, C_{16-18} and C_{18}-unsatd., polymers with iso-Bu methacrylate, 5-isocyanato-1-(isocyanatomethyl)-1,3,3-trimethylcyclohexane, soya fatty acids, trimethylolpropane and p-vinyltoluene, substituted alkenoic acid, ammonium salts Acides gras en C_{16-18} et en C_{18} insaturés, polymérisés avec du méthacrylate d'isobutyle, du 5-isocyanate de 1-(isocyanatométhyl)-1,3,3-triméthylcyclohexane, des acides gras de soja, du triméthylolpropane, du p-vinyltoluène et un acide alcénoïque substitué, sels ammoniacaux

18284-5 N-P	Carbomonocycle acid anhydride, reaction products with polyethylene-polypropylene glycol 2-aminopropyl Me ether Anhydride d'acide carbomonocyclique, produits de réaction avec l'oxyde de 2 aminopropylpolyéthylène-polypropylèneglycol et de méthyle
18285-6 N-P	Hexanedioic acid, polymer with alkyl 2-methyl-2-propenoate, 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, 1,2-ethanediamine, 3-hydroxy-2(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid, 2-hydroxyethyl 2-methyl-2-propenoate, 2,2′-iminobis[ethanol] and 5-isocyanato-1(isocyanatomethyl)-1,3,3-trimethylcyclohexane, compound with 2-(dimethylamino)ethanol and *N,N*-diethylethanamine Acide adipique polymérisé avec du méthacrylate d'alkyle, du néopentanediol, de l'éthane-1,2-diamine, de l'acide 2,2-bis(hydroxyméthyl)propanoïque, du méthacrylate de 2-hydroxyéthyle, du 2,2′-iminobis[éthanol] et du 5-isocyanate de 1 isocyanatométhyl-1,3,3-triméthylcyclohexane, composé avec le 2 (diméthylamino)éthanol et la *N,N*-diéthyléthanamine
18286-7 N-P	1,3-Isobenzofurandione, polymer with 1,2-ethanediol, 2,5-furandione, alkanediol and 1,2-propanediol 1,3-Isobenzofurandione polymérisée avec de l'éthylèneglycol, de la furan-2,5-dione, un alcanediol et du propylènglycol
18289-1 N-P	Alkanedial, polymer with substituted heteromonocycle, alkyl ethers Éthers alkyliques d'un alcanedial polymérisé avec un hétéromonocycle substitué

4. Part 4 of the List is amended by adding the following in numerical order:

Column 1 Substance	Column 2 Significant New Activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act
18214-7 N-S	1. Any activity involving the use of the substance 2-Propenoic acid, 2-methyl-, polymer with 2-(substituted)alkyl 2-methyl-2-propenoate, 2-propenoic acid and polyfluoroalkyl 2-methyl-2-propenoate, acetate, in Canada, in any quantity, other than for use as (*a*) a component of an oil and water repellent or an anti-soiling agent when they are industrially applied to paper, paperboard, textiles, fabric or carpeting; (*b*) a component of a water-based protective sealer that is industrially or commercially applied to stone, masonry, grout or concrete; (*c*) a component of a water repelling and supporting agent that is used for treatments in the oil industry; or (*d*) a research and development substance, as defined in subsection 1(1) of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*. 2. For each significant new activity, the following information must be provided to the Minister at least 90 days before the commencement of each proposed significant new activity: (*a*) a description of the proposed significant new activity in relation to the substance; (*b*) the information specified in Schedule 9 to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*; (*c*) the information specified in item 5 of Schedule 10 to those Regulations; (*d*) for applications involving spraying of the substance in a location other than an industrial setting: (i) the test data and a test report from a subchronic inhalation toxicity study, in rats, on 6:2 Fluorotelomer alcohol, conducted according to the methodology described in the Organisation for Economic Co-operation and Development ("OECD") Test Guideline for the Testing of Chemicals No. 413 ("Test Guideline") titled *Subchronic Inhalation Toxicity: 90-day Study*, and in conformity with the laboratory practices in the "OECD Principles of Good Laboratory Practice" ("Principles of GLP") set out in Annex II of the *Decision of the Council Concerning the Mutual Acceptance of Data in the Assessment of Chemicals*, adopted by the OECD on May 12, 1981, and that both the Test Guideline and Principles of GLP are current at the time the test data are developed, or

4. La partie 4 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Colonne 1 Substance	Colonne 2 Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
18214-7 N-S	1. L'utilisation au Canada de la substance acide méthacrylique polymérisé avec du méthacrylate d'alkylsubstitué, de l'acide acrylique et de l'acrylate de polyfluoroalkyle, acétate, peu importe la quantité en cause, autre que son utilisation : *a*) comme composant d'un agent oléofuge et hydrofuge ou d'un agent antisalissure lorsque ces agents sont appliqués industriellement sur du papier, du carton, des textiles, des tissus ou des moquettes; *b*) comme composant d'un produit d'étanchéité à base d'eau qui est appliqué industriellement ou commercialement sur de la pierre, de la maçonnerie, du coulis ou du béton; *c*) comme composant d'un agent de soutènement de traitement hydrofuge utilisé pour des traitements dans l'industrie pétrolière; *d*) comme substance destinée à la recherche et au développement, au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*. 2. Pour chaque nouvelle activité, les renseignements ci-après sont fournis au ministre au moins 90 jours avant le début de la nouvelle activité proposée : *a*) la description de la nouvelle activité proposée à l'égard de la substance; *b*) les renseignements prévus à l'annexe 9 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*; *c*) les renseignements prévus à l'article 5 de l'annexe 10 de ce règlement; *d*) en cas d'utilisation par vaporisation de la substance dans un endroit autre qu'un milieu industriel : (i) soit les données et le rapport d'un essai de toxicité subchronique par inhalation, sur des rats, de l'alcool 6:2 du fluorotélomère, effectué selon la méthode décrite dans la ligne directrice 413 (« ligne directrice ») de l'Organisation de coopération et de développement économiques (« OCDE ») pour les essais de produits chimiques, intitulée *Toxicité subchronique par inhalation : étude sur 90 jours*, et réalisé suivant des pratiques de laboratoires conformes à celles énoncées dans les « Principes de l'OCDE relatifs aux bonnes pratiques de laboratoire » (« principes de BPL»), figurant à l'annexe II de la *Décision du Conseil relative à l'acceptation mutuelle des données pour l'évaluation des produits chimiques* adoptée par l'OCDE le 12 mai 1981, dans la version à jour à la fois de la ligne directrice et des

Column 1	Column 2
Substance	**Significant New Activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act**
	(ii) any other similar study or information which will permit assessment of the subchronic inhalation toxicity of 6:2 Fluorotelomer alcohol; and (*e*) any other information or test data concerning the substance that are in the possession of the person who intends to use the substance for the proposed significant new activity, or to which they have access, and that are relevant to determining whether the substance is toxic or capable of becoming toxic, including information or test data that are relevant to determining the subchronic inhalation toxicity of the fluorotelomer-based degradation products of the substance. 3. The above information will be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister.

Colonne 1	Colonne 2
Substance	**Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi**
	principes de BPL au moment de l'obtention des données d'essai, (ii) soit tout autre renseignement ou toute autre étude similaire qui permet l'évaluation de la toxicité subchronique par inhalation de l'alcool 6:2 du fluorotélomère; *e*) tout autre renseignement ou toute autre donnée d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne ayant l'intention d'utiliser celle-ci pour la nouvelle activité proposée, ou auquel elle a accès, et qui est utile pour déterminer si la substance est effectivement ou potentiellement toxique, y compris tout renseignement ou toute donnée d'essai permettant de déterminer la toxicité subchronique par inhalation des produits de dégradation à base de fluorotélomère qu'elle contient. 3. Les renseignements qui précèdent seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre.

COMING INTO FORCE

5. This Order comes into force on the day on which it is registered.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent arrêté entre en vigueur à la date de son enregistrement.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Order.*)

Issue and objectives

The purpose of the *Order 2011-87-06-01 Amending the Domestic Substances List* (hereafter referred to as "the Order"), made under subsections 87(1), (3) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, is to add 12 substances to the *Domestic Substances List* and make a correction to the significant new activities for one substance. In addition, since a substance cannot appear on both the *Domestic Substances List* and the *Non-domestic Substances List*, an order to remove two substances from the *Non-domestic Substances List* is being proposed.

Description and rationale

The Domestic Substances List

For the purposes of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the *Domestic Substances List* is the sole basis for determining whether a substance is "existing" or "new" to Canada. Substances on the *Domestic Substances List*, except those identified with the indicator "S", "S' " or "P",[1] are not subject to the requirements of section 81 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* or of its Regulations made under section 89, namely the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*. Substances that are not on the *Domestic Substances List* will require notification and assessment as prescribed

[1] Some substances listed on the *Domestic Substances List* with the indicator "S" or "S' " may require notification in advance of their manufacture, import or use for a significant new activity. As well, substances with the indicator "P" require notification in advance of their manufacture or import if they are in a form that no longer meets the reduced regulatory requirement criteria as defined in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.*)

Question et objectifs

L'*Arrêté 2011-87-06-01 modifiant la Liste intérieure* (ci-après « l'Arrêté »), pris en vertu des paragraphes 87(1), (3) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, a pour objet d'inscrire 12 substances sur la *Liste intérieure* et d'apporter une correction aux nouvelles activités pour une substance. De plus, puisqu'une substance ne peut être inscrite sur la *Liste intérieure* et la *Liste extérieure* en même temps, un arrêté en vue de radier deux substances de la *Liste extérieure* est proposé.

Description et justification

La Liste intérieure

Pour l'application de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, la *Liste intérieure* est la seule source qui permet de déterminer si une substance est « existante » ou est « nouvelle » au Canada. Les substances qui sont inscrites sur la *Liste intérieure*, exception faite de celles portant la mention « S », « S' » ou « P »[1], ne sont pas assujetties aux exigences de l'article 81 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* ou de son règlement pris en vertu de l'article 89, soit le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*. Les substances non

[1] Certaines substances inscrites sur la *Liste intérieure* portant la mention « S » ou « S' » pourraient nécessiter une déclaration avant leur fabrication, leur importation ou leur utilisation pour une nouvelle activité. De plus, les substances portant la mention « P » nécessitent une déclaration avant leur fabrication ou leur importation, si elles sont sous une forme qui ne satisfait plus les critères des exigences réglementaires réduites tels qu'ils sont décrits par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.

by those Regulations before they can be manufactured in or imported into Canada.

The *Domestic Substances List* was published in the *Canada Gazette*, Part II, in May 1994. However, the *Domestic Substances List* is not a static list and is subject, from time to time, to additions, deletions or corrections that are published in the *Canada Gazette*. The *Order 2001-87-04-01 Amending the Domestic Substances List* (SOR/2001-214), published in the *Canada Gazette*, Part II, on July 4, 2001, establishes the structure of the List, whereby substances or living organisms are listed by categories based on certain criteria.[2]

The Non-domestic Substances List

The United States Toxic Substances Control Act Inventory has been chosen as the basis for the *Non-domestic Substances List*. On a semi-annual basis, the *Non-domestic Substances List* is updated based on amendments to the American inventory. The *Non-domestic Substances List* only applies to substances that are chemicals and polymers. Substances added to the *Non-domestic Substances List* remain subject to notification and scientific assessment as new substances in Canada when manufactured or imported quantities exceed 1 000 kg per year, in order to protect the environment and human health. However, they are subject to fewer information requirements.

Additions to the Domestic Substances List

Subsection 87(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* requires the Minister to add a chemical or a polymer to the *Domestic Substances List* within 120 days after the following conditions are met:

(*a*) the Minister has been provided with information in respect of the substance under section 81 or 82 and any additional information or test results required under subsection 84(1);

(*b*) the Ministers are satisfied that the substance has been manufactured in or imported into Canada by the person who provided the information in excess of

(i) 1 000 kg in any calendar year,

(ii) an accumulated total of 5 000 kg, or

(iii) the quantity prescribed for the purposes of this section; and

(*c*) the period for assessing the information under section 83 has expired; and

(*d*) no conditions specified under paragraph 84(1)(*a*) in respect of the substance remain in effect.

Where a substance is specified on the *Domestic Substances List*, subsection 87(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* permits the Minister to indicate on the List that subsection 81(3) applies with respect to the substance and to specify the significant new activities for the application of that subsection.

Subsection 87(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* requires the Minister to add a chemical or a polymer to the *Domestic Substances List* within 120 days after the following conditions are met:

(*a*) the Minister has been provided with any information in respect of the substance under subsections 81(1) to (13) or

[2] For more information, please visit gazette.gc.ca/archives/p2/2001/2001-07-04/pdf/g2-13514.pdf.

inscrites sur la *Liste intérieure* doivent, conformément à la Loi, faire l'objet d'une déclaration et d'une évaluation tel qu'il est prévu par ce règlement avant leur fabrication ou leur importation au Canada.

La *Liste intérieure* a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en mai 1994. Cependant, la *Liste intérieure* n'est pas statique et fait l'objet, lorsqu'il y a lieu, d'inscriptions, de radiations ou de corrections, qui sont publiées dans la *Gazette du Canada*. L'*Arrêté 2001-87-04-01 modifiant la Liste intérieure* (DORS/2001-214), publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 4 juillet 2001, établit la structure de la Liste en établissant selon certains critères des catégories de substances ou d'organismes vivants[2].

La Liste extérieure

L'inventaire de la loi des États-Unis, la Toxic Substances Control Act, a été retenu comme fondement pour la *Liste extérieure*. La *Liste extérieure* est mise à jour sur une base semestrielle à partir des modifications apportées à l'inventaire américain. La *Liste extérieure* ne s'applique qu'aux substances chimiques et aux polymères. Afin de protéger l'environnement et la santé humaine, les substances inscrites sur la *Liste extérieure* qui sont fabriquées ou importées en quantités supérieures à 1 000 kg par année demeurent soumises aux exigences de déclaration et d'évaluation scientifique à titre de substances nouvelles au Canada. Toutefois, les exigences en matière d'information les concernant sont moindres.

Inscriptions sur la Liste intérieure

Le paragraphe 87(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* exige que le ministre inscrive une substance chimique ou un polymère sur la *Liste intérieure* dans les 120 jours suivant la réalisation des conditions suivantes :

a) il a reçu des renseignements concernant la substance en application des articles 81 ou 82, ainsi que les renseignements complémentaires ou les résultats d'essais exigés en vertu du paragraphe 84(1);

b) les ministres sont convaincus qu'elle a été fabriquée ou importée par la personne qui a fourni les renseignements en une quantité supérieure, selon le cas, à :

(i) 1 000 kg au cours d'une année civile,

(ii) un total de 5 000 kg,

(iii) la quantité fixée par règlement pour l'application de cet article;

c) le délai d'évaluation prévu à l'article 83 est expiré;

d) la substance n'est plus assujettie aux conditions précisées au titre de l'alinéa 84(1)*a*).

En ce qui touche une substance inscrite sur la *Liste intérieure*, le paragraphe 87(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* permet au ministre de porter à la Liste la mention qu'elle est assujettie au paragraphe 81(3) et de préciser les nouvelles activités pour l'application de ce paragraphe.

Le paragraphe 87(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* exige que le ministre inscrive une substance chimique ou un polymère sur la *Liste intérieure* dans les 120 jours suivant la réalisation des conditions suivantes :

a) il a reçu des renseignements concernant la substance en application des paragraphes 81(1) à (13) ou de l'article 82, les

[2] Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le : gazette.gc.ca/archives/p2/2001/2001-07-04/pdf/g2-13514.pdf.

section 82, any additional information or test results required under subsection 84(1), and any other prescribed information;

(*b*) the period for assessing the information under section 83 has expired; and

(*c*) no conditions specified under paragraph 84(1)(*a*) in respect of the substance remain in effect.

Since 12 substances met the criteria under subsection 87(1), (3) or (5), the Order adds them to the *Domestic Substances List*.

Corrections to the Domestic Substances List

Where a substance is specified on the *Domestic Substances List,* subsection 87(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999,* permits the Minister to indicate on the List that subsection 81(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* applies with respect to the substance and to specify the significant new activities for the application of that subsection.

A correction to the *Domestic Substances List* is made under subsection 87(3) of *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to vary the significant new activities in relation to one substance.

Publication of masked names

Section 88 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* requires the use of a masked name where the publication of the explicit chemical or biological name of a substance would result in the release of confidential business information in contravention of section 314 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. The procedure to be followed for creating such a name is set out in the *Masked Name Regulations*. The Order 2011-87-06-01 adds nine masked names to the *Domestic Substances List*. Despite section 88, the identity of these substances may be disclosed by the Minister in accordance with section 315 or 316 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. Persons that wish to determine if a substance is listed on the confidential portion of the *Domestic Substances List* must file a Notice of *Bona Fide* intent to manufacture or import with the New Substances program.

Deletions from the Non-domestic Substances List

Substances added to the *Domestic Substances List*, if they appear on the *Non-domestic Substances List*, shall be deleted from that List as indicated under subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. Two substances that are being added to the *Domestic Substances List* are present on the *Non-domestic Substances List*, and will therefore be deleted.

Alternatives

The *Canadian Environmental Protection Act, 1999* sets out a process for updating the *Domestic Substances List* in accordance with strict timelines. Since the 12 substances covered by the Order met the criteria for addition to that List, no alternative to their addition has been considered.

Similarly, there is no alternative to the proposed *Non-domestic Substances List* corrections, since a substance name cannot be on both the *Domestic Substances List* and the *Non-domestic Substances List*.

renseignements complémentaires ou les résultats d'essais exigés en vertu du paragraphe 84(1), ainsi que tout autre renseignement réglementaire;

b) le délai d'évaluation prévu à l'article 83 est expiré;

c) la substance n'est plus assujettie aux conditions précisées au titre de l'alinéa 84(1)*a*).

Étant donné que 12 substances répondent aux critères du paragraphe 87(1), (3) ou (5), cet arrêté les inscrit sur la *Liste intérieure*.

Corrections à la Liste intérieure

En ce qui touche une substance inscrite sur la *Liste intérieure*, le paragraphe 87(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* permet au ministre de porter à la Liste la mention qu'elle est assujettie au paragraphe 81(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et de préciser les nouvelles activités pour l'application de ce paragraphe.

Une correction à la *Liste intérieure* est apportée en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* afin de modifier des nouvelles activités concernant une substance.

Publication des dénominations maquillées

L'article 88 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* exige la publication d'une dénomination maquillée dans les cas où la publication de la dénomination chimique ou biologique d'une substance aboutirait à la divulgation de renseignements commerciaux de nature confidentielle en violation de l'article 314 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. La procédure à suivre pour l'élaboration d'une dénomination maquillée est prescrite par le *Règlement sur les dénominations maquillées*. L'Arrêté 2011-87-06-01 inscrit neuf dénominations maquillées à la *Liste intérieure*. Malgré l'article 88, l'identité d'une substance peut être divulguée par le ministre conformément à l'article 315 ou 316 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Les personnes réglementées qui veulent déterminer si une substance est inscrite à la partie confidentielle de la *Liste intérieure* doivent envoyer au Programme des substances nouvelles un avis d'intention véritable de fabriquer ou d'importer la substance.

Radiations de la Liste extérieure

Les substances inscrites sur la *Liste intérieure*, si elles figurent sur la *Liste extérieure*, sont radiées de cette dernière en vertu des paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Deux substances inscrites sur la *Liste intérieure* sont présentes sur la *Liste extérieure* et seront par conséquent radiées de cette liste.

Solutions envisagées

La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* édicte le régime des mises à jour de la *Liste intérieure*, lequel comporte des échéanciers très stricts. Étant donné que les 12 substances visées par l'Arrêté ont rempli les conditions pour l'inscription sur cette liste, aucune solution autre que leur inscription n'a été envisagée.

De même, les corrections proposées à la *Liste extérieure* constituent la seule solution envisageable, puisqu'une substance ne peut être inscrite sur la *Liste intérieure* et la *Liste extérieure* en même temps.

Benefits and costs

Benefits

The amendment of the *Domestic Substances List* will benefit the public and governments by identifying additional substances that are in commerce in Canada, and will also benefit industry by exempting them from all assessment and reporting requirements under section 81 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. In addition, the Order 2011-87-06-01 will improve the accuracy of the List by making one necessary correction.

Costs

There will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with the Order.

Consultation

As the Order is administrative in nature and does not contain any information that would be subject to comment or objection by the general public, no consultation was required.

Implementation, enforcement and service standards

The *Domestic Substances List* identifies substances that, for the purposes of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*. Furthermore, as the Order only adds 12 substances to the *Domestic Substances List*, developing an implementation plan, a compliance strategy or establishing a service standard is not required.

Contact

David Morin
Executive Director
Program Development and Engagement Division
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Substances Management Information Line:
1-800-567-1999 (toll free in Canada)
819-953-7156 (outside of Canada)
Fax: 819-953-7155
Email: substances@ec.gc.ca

Avantages et coûts

Avantages

La modification à la *Liste intérieure* entraînera des avantages pour le public et les gouvernements puisqu'elle identifiera les nouvelles substances qui sont commercialisés au Canada. L'industrie bénéficiera aussi de cette modification puisque ces substances seront exemptées de toutes les exigences en matière d'évaluation et de déclaration prévues à l'article 81 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. De plus, L'Arrêté 2011-87-06-01 améliorera la précision de la Liste en apportant une correction nécessaire.

Coûts

Aucun coût différentiel associé à cet arrêté ne sera encouru par le public, l'industrie ou les gouvernements.

Consultation

Étant donné que cet arrêté est de nature administrative et qu'il ne contient aucun renseignement pouvant faire l'objet de commentaire ou d'objection de la part du public en général, aucune consultation ne s'est avérée nécessaire.

Mise en œuvre, application et normes de service

La *Liste intérieure* identifie, tel qu'il est requis par la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, les substances qui ne sont pas assujetties aux exigences du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*. De plus, puisque cet arrêté ne fait qu'inscrire 12 substances sur la *Liste intérieure*, il n'est pas nécessaire d'élaborer un plan de mise en œuvre, une stratégie de conformité ou des normes de service.

Personne-ressource

David Morin
Directeur exécutif
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Ligne d'information de la gestion des substances :
1-800-567-1999 (sans frais au Canada)
819-953-7156 (à l'extérieur du Canada)
Télécopieur : 819-953-7155
Courriel : substances@ec.gc.ca

Registration
SI/2011-59 July 20, 2011

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND TRANSFER OF DUTIES ACT

Order Transferring the Internal Electronic Staffing Process from Human Resources and Skills Development to the Public Service Commission

P.C. 2011-796 June 30, 2011

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 2(*a*)[a] of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*[b], hereby transfers to the Public Service Commission from the Department of Human Resources and Skills Development the control and supervision of the portion of the federal public administration in the Department of Human Resources and Skills Development known as the Internal E-staffing Unit, effective July 1, 2011.

Enregistrement
TR/2011-59 Le 20 juillet 2011

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES TRANSFERTS D'ATTRIBUTIONS DANS L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

Décret transférant du ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences à la Commission de la fonction publique l'Unité interne de dotation électronique

C.P. 2011-796 Le 30 juin 2011

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 2*a*)[a] de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*[b], Son Excellence le Gouverneur général en conseil transfère du ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences à la Commission de la fonction publique la responsabilité à l'égard du secteur de l'administration publique fédérale, au sein du ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences, connu sous le nom d'Unité interne de dotation électronique.

Cette mesure prend effet le 1er juillet 2011.

[a] S.C. 2003, c. 22, s. 207
[b] R.S., c. P-34

[a] L.C. 2003, ch. 22, art. 207
[b] L.R., ch. P-34

Published by the Queen's Printer for Canada, 2011 Publié par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada, 2011

Registration
SI/2011-60 July 20, 2011

CANADA NOT-FOR-PROFIT CORPORATIONS ACT

Order Designating the Minister of Industry for the Purposes of the Canada Not-for-profit Corporations Act

P.C. 2011-797 June 30, 2011

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 5 of the *Canada Not-for-profit Corporations Act*[a], hereby designates the Minister of Industry, a member of the Queen's Privy Council for Canada, to be the Minister for the purposes of that Act.

Enregistrement
TR/2011-60 Le 20 juillet 2011

LOI CANADIENNE SUR LES ORGANISATIONS À BUT NON LUCRATIF

Décret désignant le ministre de l'Industrie pour l'application de la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif

C.P. 2011-797 Le 30 juin 2011

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 5 de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*[a], Son Excellence le Gouverneur général en conseil désigne le ministre de l'Industrie, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, à titre de ministre pour l'application de cette loi.

[a] S.C. 2009, c. 23

[a] L.C. 2009, ch. 23

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2011-142		Citizenship and Immigration	Regulations Designating a Body for the Purposes of Paragraph 91(2)(*c*) of the Immigration and Refugee Protection Act	1414
SOR/2011-143	2011-795	Environment	Regulations Amending the Renewable Fuels Regulations	1429
SOR/2011-144	2011-804	Public Safety and Emergency Preparedness	Regulations Amending the Regulations Establishing a List of Entities	1486
SOR/2011-145		Environment	Order 2011-87-06-01 Amending the Domestic Substances List	1487
SI/2011-59	2011-796	Prime Minister	Order Transferring the Internal Electronic Staffing Process from Human Resources and Skills Development to the Public Service Commission	1494
SI/2011-60	2011-797	Prime Minister	Order Designating the Minister of Industry for the Purposes of the Canada Not-for-profit Corporations Act	1495

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Designating a Body for the Purposes of Paragraph 91(2)(*c*) of the Immigration and Refugee Protection Act — Regulations ..... Immigration and Refugee Protection Act	SOR/2011-142	28/06/11	1414	n
Domestic Substances List — Order 2011-87-06-01 Amending ..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2011-145	05/07/11	1487	
Internal Electronic Staffing Process from Human Resources and Skills Development to the Public Service Commission — Order Transferring ..... Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act	SI/2011-59	20/07/11	1494	n
Minister of Industry for the Purposes of the Canada Not-for-profit Corporations Act — Order Designating ..... Canada Not-for-profit Corporations Act	SI/2011-60	20/07/11	1495	n
Regulations Establishing a List of Entities — Regulations Amending..... Criminal Code	SOR/2011-144	05/07/11	1486	
Renewable Fuels Regulations — Regulations Amending ..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2011-143	29/06/11	1429	

TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2011-142		Citoyenneté et Immigration	Règlement désignant un organisme pour l'application de l'alinéa 91(2)*c*) de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés	1414
DORS/2011-143	2011-795	Environnement	Règlement modifiant le Règlement sur les carburants renouvelables	1429
DORS/2011-144	2011-804	Sécurité publique et Protection civile	Règlement modifiant le Règlement établissant une liste d'entités	1486
DORS/2011-145		Environnement	Arrêté 2011-87-06-01 modifiant la Liste intérieure	1487
TR/2011-59	2011-796	Premier ministre	Décret transférant du ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences à la Commission de la fonction publique l'Unité interne de dotation électronique	1494
TR/2011-60	2011-797	Premier ministre	Décret désignant le ministre de l'Industrie pour l'application de la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif	1495

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

Abréviations : e — erratum
n — nouveau
r — revise
a — abroge

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Carburants renouvelables — Règlement modifiant le Règlement Protection de l'environnement (Loi canadienne) (1999)	DORS/2011-143	29/06/11	1429	
Liste d'entités — Règlement modifiant le Règlement établissant Code criminel	DORS/2011-144	05/07/11	1486	
Liste intérieure — Arrêté 2011-87-06-01 modifiant Protection de l'environnement (Loi canadienne) (1999)	DORS/2011-145	05/07/11	1487	
Ministre de l'Industrie pour l'application de la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif — Décret désignant Organisations à but non lucratif (Loi canadienne)	TR/2011-60	20/07/11	1495	n
Organisme pour l'application de l'alinéa 91(2)*c*) de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés — Règlement désignant Immigration et la protection des réfugiés (Loi)	DORS/2011-142	28/06/11	1414	n
Transférant du ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences à la Commission de la fonction publique l'Unité interne de dotation électronique — Décret Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	TR/2011-59	20/07/11	1494	n

MAIL POSTE
Canada Post Corporation / Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste-lettre
6627609
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

Available from Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En vente : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5