



Ressources naturelles
Canada

Natural Resources
Canada

UNCLASSIFIED - NON CLASSIFIÉ

Assurer la croissance d'un secteur canadien des biocarburants résilient

Canada

Also available in English under the title: Growing a Resilient Canadian Biofuel Sector

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Ressources naturelles Canada à copyright-droitdauteur@nrcan-rncan.gc.ca.

Cat. No. M4-301/2026F-PDF (En ligne) / ISBN 978-0-662-40606-8

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représentée par le ministre des Ressources naturelles, 2026

Résumé

Le secteur canadien des biocarburants liquides et gazeux représente une occasion stratégique et économique de renforcer la sécurité énergétique du pays et la compétitivité dans un contexte d'incertitude commerciale mondiale croissante et de volatilité des marchés de l'énergie. La croissance du secteur canadien des biocarburants peut contribuer à créer des emplois, à stimuler le PIB, à atténuer l'exposition aux droits de douane et aux perturbations des chaînes d'approvisionnement, et à accroître la demande pour les charges d'alimentation agricoles et forestières tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des biocarburants peut également soutenir une chaîne d'approvisionnement nationale en carburants plus diversifiée et réduire la vulnérabilité aux chocs du marché mondial, en particulier dans les régions fortement dépendantes des importations. Si l'accès à des carburants importés à moindre coût peut offrir des avantages à court terme, une dépendance accrue aux importations expose le Canada à des risques pour la sécurité énergétique et l'approvisionnement. Ces risques sont particulièrement aigus dans le secteur de l'aviation, où le Canada dépend des importations pour environ 35 % de son carburéacteur classique.

Parallèlement, les pressions concurrentielles croissantes, en particulier les mesures de soutien et les subventions liées aux politiques américaines sur les biocarburants, limitent les investissements et menacent la croissance future au Canada. Le maintien du cadre stratégique actuel entraînerait vraisemblablement une dépendance accrue du Canada à l'égard des importations, une production nationale à valeur ajoutée limitée, des progrès plus lents dans la décarbonisation des

secteurs difficiles à réduire, ainsi que des retombées économiques et industrielles manquées. En revanche, pour libérer tout le potentiel de l'économie canadienne des carburants propres et atteindre les objectifs du Canada en matière de climat, de sécurité énergétique et de compétitivité, il faudrait harmoniser davantage les outils stratégiques, notamment en comblant les écarts résiduels de coûts et de risques.

Les mesures fédérales et provinciales, notamment l'Incitatif à la production de biocarburants (IPB), le Règlement sur les combustibles propres (RCP) et les exigences provinciales en matière de contenu national, peuvent assurer une stabilité à court terme; toutefois, une approche plus coordonnée et plus soutenue contribuerait à apporter une certitude à plus long terme et à augmenter la production nationale.

Ce rapport met en évidence les possibilités de renforcer le secteur national des biocarburants au Canada au moyen d'une action fédérale, provinciale et territoriale (FPT) potentielle. Il explore les possibilités pour le diesel biosourcé, l'éthanol, les carburants cotraités, le carburant d'aviation durable (SAF) et les biocarburants gazeux, comme le gaz naturel renouvelable (GNR), le biogaz et le propane renouvelable, y compris les biocarburants adaptés aux conditions arctiques. Le rapport fait état des résultats communs potentiels pour assurer la croissance d'un secteur canadien des biocarburants compétitif et résilient qui :

- Satisfait à 60 % de la demande intérieure en biocarburants à l'aide de produits canadiens d'ici 2030, comparativement à 48 % en 2025;
- Rivalise efficacement avec les administrations internationales pour obtenir des investissements;

- Soutient la sécurité énergétique, réduit les vulnérabilités en matière d'approvisionnement en carburant et favorise la croissance économique dans toutes les régions;
- Contribue à la valorisation accrue des déchets et des ressources naturelles;
- Renforce et élargit les chaînes d'approvisionnement en charges d'alimentation, en tirant parti des ressources agricoles et forestières du Canada et des flux de déchets organiques;
- Permet de réduire les émissions en réduisant l'intensité carbonique sur le cycle de vie de l'approvisionnement du Canada en carburants liquides et gazeux;
- Positionne le Canada comme fournisseur mondial de carburants à faibles émissions de carbone.

Pour obtenir ces résultats, le rapport organise les options stratégiques en fonction de quatre thèmes principaux :

1. Accroître la compétitivité des coûts;
2. Renforcer la demande et les signaux du marché;
3. Faciliter les investissements et améliorer la capacité et l'efficacité de la production;
4. Améliorer les infrastructures et l'accès au marché.

Ces options reflètent la nécessité d'adopter des approches adaptées aux différents types de carburants et aux réalités régionales, ainsi que l'importance d'harmoniser les politiques afin de réduire la complexité, de soutenir des chaînes d'approvisionnement intégrées et de bâtir un secteur national des carburants diversifié et résilient face aux fluctuations des marchés mondiaux.

Avertissement

Le présent rapport constitue un livrable du groupe de travail FPT sur les biocarburants. Il présente des résultats communs potentiels pour le secteur canadien des biocarburants liquides et gazeux, ainsi qu'un éventail d'options stratégiques et de considérations recensées dans le cadre des discussions du groupe de travail et des échanges avec des partenaires de l'industrie. Le rapport vise à éclairer les discussions et analyses futures. Il ne constitue pas des recommandations de politiques gouvernementales et ne constitue pas un engagement ni une obligation contraignante pour les administrations participantes.

Contexte

La demande réglementée en biocarburants au Canada dépasse la capacité de production nationale. Bien que le recours aux biocarburants importés ait permis de répondre à la demande intérieure de manière rentable, particulièrement lorsque la production nationale était limitée, une dépendance excessive aux importations accroît les risques pour la sécurité énergétique et le commerce. Elle limite également la capacité du Canada à tirer parti des retombées économiques mondiales associées à la croissance du marché des carburants propres.

En septembre 2025, le premier ministre Carney a annoncé un programme temporaire d'Incitatif à la production de biocarburants (IPB) visant à soutenir les producteurs canadiens de diesel renouvelable et de biodiesel et, par ricochet, les producteurs de canola et du secteur agricole canadien. L'annonce proposait également des modifications ciblées au Règlement sur les combustibles propres (RCP) afin de soutenir le secteur national des carburants à faibles émissions de carbone tout en maintenant l'objectif principal du RCP, soit la réduction des émissions. Ces

mesures contribuent à stabiliser le secteur face aux défis de compétitivité. Reconnaissant que des mesures supplémentaires sont nécessaires pour accroître la production nationale de biocarburants, le premier ministre s'est engagé à collaborer avec les provinces et les territoires afin d'examiner des mesures complémentaires permettant d'assurer un secteur canadien des carburants à faibles émissions de carbone stable et prospère, aujourd'hui et à l'avenir. En octobre 2025, le groupe de travail FPT sur les biocarburants a été créé afin de soutenir l'élaboration d'une approche potentielle à long terme.

Le présent rapport constitue le principal livrable du groupe de travail FPT et porte sur le diesel biosourcé, l'éthanol, les carburants cotraités, le SAF et les biocarburants gazeux, tels que le GNR, le biogaz et le propane renouvelable, y compris les biocarburants adaptés aux conditions arctiques. Il souligne les possibilités de croissance du secteur des biocarburants au Canada et définit les principaux résultats et options stratégiques pouvant orienter une action coordonnée des gouvernements FPT. Il explore les principaux obstacles et possibilités, ainsi que les considérations régionales particulières qui peuvent influencer sur les répercussions et les résultats des politiques partout au Canada (p. ex. accessibilité, compétitivité, abordabilité, facteurs géographiques, démographiques et infrastructurels). L'analyse s'appuie sur des modèles économiques dirigés par Ressources naturelles Canada (RNCan), ainsi que sur des consultations menées auprès des gouvernements provinciaux et territoriaux et des partenaires de l'industrie. Voir l'annexe 1 pour plus de détails sur la structure du groupe de travail et l'annexe 2 pour un aperçu de l'analyse des flux de trésorerie.

Arguments en faveur de la croissance

Le secteur des biocarburants joue un rôle important dans l'économie canadienne. En 2025, le secteur des biocarburants liquides (éthanol, diesel biosourcé et carburants cotraités) a contribué à hauteur de 5,9 milliards de dollars au PIB et soutenu 11 600 emplois [Note de bas de page1](#), avec un potentiel de croissance de 57 % d'ici 2030 [Note de bas de page2](#). Aux niveaux actuels, l'industrie stimule la demande pour les charges d'alimentation canadiennes, notamment 555 000 tonnes métriques d'huile de canola (11,3 % de la production nationale), 3 800 000 tonnes métriques de maïs (25,5 % de la production nationale) et 446 000 tonnes métriques de blé (1,1 % de la production nationale), pour une valeur annuelle de 5,5 milliards de dollars [Note de bas de page3](#), ainsi que de faibles volumes de charges d'alimentation forestières pour la production émergente de biobrut. En 2024, 292 projets de biogaz et de GNR ont traité plus de 2 millions de tonnes (humides) de fumier, de résidus de cultures et de matières organiques hors ferme, ce qui ne représente que 14 % des charges d'alimentation disponibles au Canada [Note de bas de page4](#). En plus de stimuler le développement économique rural, la production nationale de biocarburants peut également contribuer à diversifier l'approvisionnement en carburants et à réduire l'exposition aux fluctuations des marchés mondiaux des carburants, en particulier dans les régions plus dépendantes des importations.

Les pressions concurrentielles exercées par les subventions américaines et les changements à la politique en vigueur aux États-Unis, notamment le crédit d'impôt pour la production de combustibles propres (crédit d'impôt 45Z des États-Unis) et l'annonce récente de l'Environmental Protection Agency américaine de réduire de 50 % la valeur des crédits pour les

carburants étrangers et les charges d'alimentation produites avec des carburants étrangers en 2028, limitent les investissements au Canada dans la production future de biocarburants et la capacité des charges d'alimentation canadiennes à accéder équitablement au marché américain. La croissance est en outre freinée par des difficultés à atteindre des économies d'échelle, des lacunes en matière d'infrastructures, l'incertitude liée aux investissements et des obstacles à l'accès aux marchés mondiaux. Malgré les mesures réglementaires soutenant la demande, la production nationale demeure inférieure aux capacités requises, certaines installations ayant été mises à l'arrêt tandis que d'autres fonctionnent à perte. Cela place le secteur canadien des biocarburants dans une situation de désavantage marqué par rapport aux importations américaines, que l'analyse de RNCan estime à environ 23 cents par litre pour la teneur en diesel renouvelable et 5 cents par litre pour l'éthanol. Dans certaines régions, l'accès aux biocarburants produits au pays peut également être limité par des contraintes liées aux infrastructures de transport et d'entreposage, même lorsque la capacité de production existe.

Sans mesures supplémentaires, le Canada risque de perdre les retombées économiques associées à la croissance de son secteur des biocarburants, notamment une utilisation accrue des charges d'alimentation canadiennes et une augmentation de la transformation à valeur ajoutée.

En 2025, environ 48 % des biocarburants liquides consommés au Canada étaient produits au pays, bien que des écarts régionaux importants subsistent. D'ici 2030, la demande canadienne en biocarburants, principalement stimulée par le RCP, devrait dépasser 8,5 milliards de litres, contre 5,7 milliards de litres en

2025^{Note de bas de page5}. Sans capacité de production supplémentaire, la dépendance du Canada à l'égard des importations pourrait dépasser 65 %, ce qui accroîtrait l'exposition au chapitre de la sécurité énergétique et à des risques économiques. Ces risques sont accentués dans le secteur de l'aviation, où le Canada dépend des importations, principalement en provenance des États-Unis, pour environ 35 % de son carburéacteur classique. Un secteur national des biocarburants plus solide pourrait bénéficier à l'économie, à l'environnement et à la sécurité nationale. Pour atténuer les risques liés à la sécurité énergétique et tirer parti de la demande croissante en biocarburants, le Canada devra combler l'écart de compétitivité entre les producteurs nationaux et internationaux, et entre les carburants propres et les carburants classiques. Lorsque les prix des carburants classiques augmentent, les biocarburants deviennent plus compétitifs, ce qui souligne la valeur d'un approvisionnement national diversifié et fiable en carburants. Pour obtenir les meilleurs résultats, il faudra adopter des approches adaptées aux différents carburants et régions (voir l'annexe 3 pour en savoir davantage). Ce rapport examine comment les mesures peuvent être mises en œuvre efficacement partout au pays et dans le secteur.

Paysage stratégique du Canada

Les gouvernements partout au Canada ont adopté des politiques visant à soutenir la production nationale et à atténuer les problèmes de compétitivité (voir l'annexe 4 pour obtenir un aperçu complet des politiques actives). En plus des incitatifs provinciaux à la production de biocarburants et des exigences de mélange de carburants renouvelables dans l'essence et le diesel en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au

Manitoba, en Ontario et au Québec, les principaux éléments du cadre réglementaire canadien et du soutien à la compétitivité comprennent :

Règlement sur les combustibles propres (RCP) – système national reposant sur le marché qui exige des fournisseurs de carburants qu’ils réduisent l’intensité en carbone des carburants fossiles liquides (c.-à-d. l’essence et le diesel). En créant des unités de conformité pour les carburants à faibles émissions de carbone, le RCP génère une demande réglementée pour ces carburants et soutient leur compétitivité sur le plan des coûts.

Norme de la Colombie-Britannique sur les carburants à faibles émissions de carbone (BC LCFS) – exige une réduction de l’intensité carbonique des carburants et des exigences minimales en matière de contenu de carburants renouvelables dans l’approvisionnement, y compris pour le carburéacteur (exigence de 1 % de SAF en 2028, passant à 3 % d’ici 2030). La LCFS crée également des possibilités de crédits pour les carburants à faibles émissions de carbone, y compris pour le carburéacteur (réduction de 2 % de l’intensité carbonique du carburéacteur en 2026, passant à 10 % d’ici 2030).

Crédit d’impôt pour production de biodiesel au Québec – crédit d’impôt soutenant les sociétés admissibles qui produisent des biocarburants admissibles et de l’huile pyrolytique dans la province du 1er avril 2023 au 31 mars 2033, au moyen d’un crédit d’impôt remboursable. Les volumes admissibles doivent être mélangés à l’essence ou au diesel et consommés localement pour être pris en compte.

Exigences provinciales en matière de contenu national – le règlement sur les combustibles à faible teneur en carbone de la Colombie-Britannique et le règlement sur les carburants de

transport plus propres de l'Ontario exigent qu'une partie du contenu renouvelable obligatoire dans l'essence et le diesel soit satisfaite au moyen de biocarburants produits au Canada, assurant ainsi une demande intérieure.

Programmes de financement pour la réduction des émissions

– les programmes de financement pour la réduction des émissions peuvent être enregistrés en vertu du RCP, ce qui permet aux fournisseurs principaux de satisfaire à 10 % de leur obligation au titre du RCP en contribuant à un programme de financement enregistré. Les contributions servent à financer des projets qui soutiennent le déploiement ou la commercialisation de technologies réduisant les émissions de GES. Les programmes actuels comprennent le Programme d'avancement des réductions d'émissions, le Fonds de réduction des émissions de Terre-Neuve-et-Labrador, le Fuel Innovation Fund (Alberta) et le NorthX Emissions Reduction Fund (C.-B.).

Incitatif à la production de biocarburants (IPB) – incitatif à la production au litre de biodiesel et de diesel renouvelable produit en 2026 et en 2027, vendu sur le marché canadien et utilisant des charges d'alimentation nord-américaines, assurant une compétitivité et une stabilité des coûts à court terme.

Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) – peut fournir des investissements sous forme de capitaux propres ou de dette pour des infrastructures de production de biocarburants génératrices de revenus, au cas par cas.

Résultats communs

Les résultats présentés dans le présent rapport s'appuient sur les politiques existantes afin de développer un secteur national des

biocarburants compétitif et résilient, tout en soutenant les secteurs agricole et forestier. Le tableau 1 présente l'état actuel du secteur, y compris les principaux obstacles recensés lors d'une mobilisation à l'échelle des gouvernements et de l'industrie, ainsi que l'état futur souhaité et les résultats associés d'ici 2030 et au-delà. Pour atteindre ces résultats, il faudra assurer une collaboration et une coordination entre les gouvernements.

L'objectif commun est de satisfaire à 60 % de la demande canadienne en biocarburants grâce à la production nationale d'ici 2030, comparativement à environ 48 % en 2025. Cela nécessitera une augmentation de 80 % de la production nationale, ce qui peut être réalisé en maximisant la capacité de production existante et en augmentant la capacité de production de 13 %.

Cet indicateur reflète les progrès en matière de capacité de production nationale, de compétitivité des investissements, de développement des infrastructures, d'efficacité réglementaire et d'utilisation des charges d'alimentation. Il contribue également à répondre à l'exposition du Canada aux risques liés à l'approvisionnement énergétique et au commerce mondial.

Tableau 1 : Résultats communs pour le secteur des biocarburants au Canada d'ici 2030 et au-delà

De	À
• Le Canada dépend des importations de carburants propres, principalement en provenance des États-	• Le Canada répond à 60 % de sa demande réglementée en biocarburants par une production nationale,

De	À
Unis, pour répondre à environ 50 % de la demande réglementée, ainsi qu'à une part importante du carburéacteur et du mazout de chauffage conventionnels, ce qui expose le pays à des risques d'approvisionnement et économiques.	tout en augmentant la production de SAF et en assurant un accès fiable à des biocarburants adaptés aux conditions arctiques.
• Les producteurs canadiens de biocarburants font face à des coûts plus élevés et à une compétitivité réduite en raison des généreuses subventions américaines en vigueur et des incitatifs du marché, ce qui limite les investissements et la croissance du secteur.	• Un environnement d'investissement concurrentiel, soutenu par des cadres et des programmes stratégiques à long terme et pouvant être financés, grâce auxquels les producteurs canadiens peuvent attirer des capitaux et rivaliser efficacement avec les administrations internationales.

De	À
• Des politiques différentes d'une administration à l'autre, ainsi que des calendriers différents d'établissement de projets et réglementaires qui augmentent la complexité, retardent les investissements et limitent les chaînes d'approvisionnement nationales efficaces.	• Des politiques harmonisées et des processus réglementaires prévisibles réduisent la complexité, diminuent les risques liés aux projets et permettent une croissance coordonnée du secteur national des biocarburants.
• Les lacunes en matière d'infrastructures, y compris le transport régional, les raccordements aux points d'accès et les systèmes habilitants, comme le stockage, les ports et l'accès aux carburants, augmentent les coûts, limitent l'accès aux biocarburants partout au Canada et restreignent	• Une infrastructure intégrée et accessible, permettant un acheminement efficace des biocarburants liquides et gazeux et une disponibilité fiable pour les utilisateurs finaux dans toutes les régions et sur les marchés d'exportation potentiels.

De	À
l'accès aux nouveaux marchés.	
• Pour certaines charges d'alimentation, les défis d'approvisionnement limitent la capacité du secteur des biocarburants à tirer pleinement parti des ressources agricoles et forestières du Canada ainsi que des flux de déchets organiques, réduisant ainsi les retombées économiques associées pour ces secteurs.	• Des chaînes d'approvisionnement en charges d'alimentation renforcées et élargies tirent pleinement parti des ressources agricoles et forestières du Canada ainsi que des flux de déchets organiques, soutenant la production de biocarburants tout en maximisant la croissance économique, y compris pour les collectivités rurales et les secteurs des ressources.

Thèmes principaux et options stratégiques

Ces résultats peuvent être obtenus grâce à un ensemble d'options stratégiques. La mise en œuvre devrait varier d'une région à l'autre du Canada afin de tenir compte des considérations et des priorités régionales particulières. Les

progrès varient d'un carburant à l'autre en fonction de son rôle dans l'économie canadienne.

La capacité des producteurs de biocarburants à atteindre une marge d'exploitation positive a été une considération clé dans l'élaboration de l'ensemble des options, des mesures et des résultats énumérés ci-dessous. Ces options stratégiques visent à orienter les mesures de soutien fédérales, provinciales et territoriales ciblant les secteurs de l'ensemble de la chaîne de valeur des biocarburants, de la production de charges d'alimentation et de carburants à la distribution et à l'utilisation finale, portant à la fois sur les carburants liquides et les carburants gazeux.

Pour aider les gouvernements à coordonner leur action, ces options ont été regroupées en quatre thèmes :

1. Assurer la compétitivité des coûts;
2. Renforcer l'expansion du marché et les signaux de la demande;
3. Faciliter les investissements et améliorer la capacité et l'efficacité de la production;
4. Améliorer l'infrastructure et l'accès aux marchés.

Le présent rapport met l'accent sur les retombées économiques potentielles d'un secteur des biocarburants compétitif et en croissance au Canada. L'évaluation de l'ensemble des coûts et des avantages des options précises, y compris leurs répercussions sur l'abordabilité et le commerce international, nécessiterait des analyses supplémentaires.

1 Accroître la compétitivité des coûts

Pour que le secteur canadien des biocarburants soit viable à long terme, il doit être concurrentiel sur le plan des coûts d'exploitation. La capacité d'un producteur canadien à livrer concurrence à d'autres administrations et aux producteurs de carburants classiques sur les coûts de production est souvent le facteur clé qui influence les décisions d'investissement et favorise la participation continue au marché.

La compétitivité des coûts d'exploitation peut être améliorée au moyen d'incitatifs pour la diminution des coûts permanents de production ou le soutien à l'amélioration des chaînes de valeur nationales, notamment pour l'approvisionnement en charges d'alimentation agricoles et forestières ou en déchets organiques. Par exemple, la nouvelle demande de biocarburants pour les résidus forestiers peut contribuer à transformer les chaînes de valeur du secteur forestier afin d'en assurer la compétitivité opérationnelle et la durabilité à long terme.

Thème 1 : Accroître la compétitivité des coûts

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
1	Promouvoir la compétitivité des prix des biocarburants liquides et	Mettre en œuvre des incitatifs à la production s'appliquant aux carburants, des contrats de couverture des	CRÉDIT D'IMPÔT 45Z DES ÉTATS-UNIS : Les subventions américaines aux biocarburants constituent un	Répercussions : Élevées Amélioration de la capacité des

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
	gazeux canadiens. Promouvoir la compétitivité des prix des biocarburants liquides et gazeux canadiens (<i>suite</i>).	fluctuations ou des crédits d'impôt adaptés au niveau de croissance souhaité.	facteur clé des défis de compétitivité auxquels font face les producteurs canadiens. Une réduction de la dépendance à l'égard des importations nécessiterait probablement un ensemble de mesures réglementaires et fiscales. Marges d'exploitation : La modélisation de RNCAN indique que les coûts d'exploitation constituent le principal défi.	producteurs canadiens à concurrencer sur les marchés nationaux et internationaux aux des biocarburants, favorisant ainsi l'augmentation de la production.

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			Pour certains biocarburants (p. ex. le SAF), même si un producteur recevait une installation sans frais, il ne pourrait pas l'exploiter de manière rentable. Les politiques favorisant une marge d'exploitation positive sont essentielles à la croissance du secteur. Politiques bancables : La stabilité et la durée sont essentielles pour stimuler les investissements.	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			La stabilité pourrait être favorisée en concevant des incitatifs qui tiennent compte des fluctuations des marchés des crédits de carburants à faible teneur en carbone. L'harmonisation des mesures de soutien avec des horizons d'investissement de 10 ans permettrait de mieux orienter les décisions de l'industrie. Mesures fiscales : L'IPB réduit l'écart au chapitre des	

#	Options stratégiqu ues	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			incitatifs entre le Canada et les États-Unis pour le biodiesel et le diesel renouvelable en 2026 et 2027. La prolongation de l'IPB ou l'application de mesures semblables à d'autres types de biocarburants pourrait améliorer la stabilité du secteur, mais à un coût important. Crédits d'impôt à l'investissement (CII) : Les installations de biocarburants	

#	Options stratégiqu ues	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			exigent des investissements importants; les CII peuvent réduire les coûts initiaux et les exigences en matière de service de la dette, améliorant ainsi la compétitivité des prix à long terme. Filières de production concurrentielles : Le SAF et le diesel renouvelable peuvent tous deux être produits selon la même filière. Comme ce dernier est plus	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			efficace sur le plan économique, une politique globale sur les biocarburants devrait tenir compte de l'écart de coûts de production pour encourager la production de SAF.	
2	Offrir des incitations financières pour soutenir la récupération des résidus agricoles, des charges d'alimenta	Remboursement des coûts de collecte de la biomasse pour la gestion des forêts et la réduction des risques d'incendies de forêt. Partage des coûts pour	Obtention d'avantages connexes : Compte tenu de la nature dispersée et éloignée des résidus forestiers, leur récupération est coûteuse. Leur valorisation dans	Répercussions : Modérées Réduction des coûts de production grâce à une plus grande efficacité de la collecte, une

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
	tion forestières et des flux de déchets organiques afin d'accroître la disponibilité des charges d'alimentation et de réduire les coûts de production des biocarburants.	l'acquisition d'équipement moderne de récolte et de collecte. Subventions au transport pour compenser les coûts de fret et soutenir le développement de nouvelles chaînes d'approvisionnement, y compris des voies de production comme le cotraitement.	la production de biocarburants créerait des possibilités de revenus, renforcerait la justification économique de ces activités, diminuerait les coûts de production des biocarburants et améliorerait la compétitivité des prix. Les avantages connexes plus généraux comprennent notamment une meilleure gestion forestière et une réduction des risques d'incendie, en	meilleure utilisation des charges d'alimentation agricoles, forestières et issues des déchets actuellement sous-utilisées, et une réduction des obstacles opérationnels liés à la collecte et au transport. Réduction des risques d'incendie par l'élimination

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			particulier dans les collectivités éloignées et autochtones. Coût : Les incitatifs peuvent inclure des engagements fiscaux initiaux et permanents, et leur ampleur dépendrait de l'échelle à laquelle ils seraient déployés.	n des résidus combustibles en forêt.
3	Améliorer l'efficacité opérationnelle et la coordination de la récolte, de la collecte et du	Élaborer des pratiques exemplaires et des normes pour la collecte, le traitement, l'empilage, le transport et l'entreposage	Conception axée sur la collaboration : L'efficacité de la collecte et du transport dépend de normes claires, de processus	Répercussions : Faibles Amélioration de la compétitivité des coûts grâce à la

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
	transport des résidus agricoles, des charges d'alimentation forestières et des flux de déchets organiques afin de réduire les coûts de production des biocarburants.	des résidus agricoles, forestiers et de déchets.	d'autorisation prévisibles, de formations, de méthodes de récolte et d'équipements permettant de réduire les coûts d'exploitation. Ces mesures devront être compatibles avec les cadres réglementaires complexes des provinces et territoires en matière de foresterie, de gestion des déchets et des éléments nutritifs, et obtenir l'adhésion de l'industrie.	réduction des coûts de collecte et de manutention, ce qui augmente la disponibilité des charges d'alimentation.

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			Coordination de la chaîne d'approvisionnement : L'amélioration de la coordination dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement contribue à réduire les inefficacités logistiques et les coûts de production, et à améliorer la compétitivité des prix. Coût : Coûts minimes liés à l'élaboration de pratiques exemplaires et de normes, et occasions de tirer parti des travaux	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			en cours des provinces, des territoires et de l'industrie.	

2 Renforcer l'expansion du marché et les signaux de la demande

Compte tenu du marché établi et de l'utilisation des carburants conventionnels, ainsi que de l'écart de coûts entre la plupart des carburants conventionnels et les carburants propres, les cadres politiques et réglementaires jouent un rôle important dans le soutien au secteur des carburants propres. Dans les secteurs novateurs, comme celui des biocarburants, la croissance repose sur des signaux de demande clairs par l'entremise de mesures, comme les mandats sur les biocarburants et la réglementation en matière d'émissions. Compte tenu des avantages publics importants de la production nationale de biocarburants, y compris la diversification industrielle, la réduction des émissions et les avantages en matière de sécurité énergétique et économique découlant de la réduction de la dépendance aux importations, l'efficacité de ces signaux exige leur prévisibilité.

Un signal de demande fort entraîne la stabilité du marché à court terme et augmente la valeur pour les investissements futurs en établissant des exigences d'utilisation ou en créant des possibilités durables d'accéder à une demande accrue.

Les interventions gouvernementales dans le marché des biocarburants devraient viser à soutenir l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement canadienne, y compris les fournisseurs de charges d'alimentation et les producteurs de biocarburants, et à conserver la valeur au Canada dans la mesure du possible.

Thème 2 : Renforcer l'expansion du marché et les signaux de la demande

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
4	Accroître la demande intérieure et internationale de biocarburants liquides et gazeux et de charges d'alimentation canadiens afin d'atteindre les objectifs stratégiques. Accroître la demande intérieure et	Mettre en œuvre et renforcer les exigences de réduction de l'intensité carbonique, les exigences de mélange des services publics et de teneur volumétrique (y compris le GNR), les multiplicateurs de crédits nationaux et	Valeur stratégique : Les biocarburants canadiens soutiennent les objectifs économiques, environnementaux et de résilience énergétique. Des signaux de demande plus forts, assortis de mesures de soutien à la	Répercussions : Élevées Création d'une nouvelle demande pour les biocarburants actuels et augmentation de l'accès aux marchés. Amélioration de la capacité d'atteindre les objectifs économiques

# Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
international e de biocarburant s liquides et gazeux et de charges d'alimentatio n canadiens afin d'atteindre les objectifs stratégiques <i>(suite)</i> .	les exigences minimales de contenu national partout au Canada. Tirer parti des canaux commerciaux pour explorer de nouveaux marchés pour les biocarburant s canadiens.	compétitivité, peuvent contribuer à créer les conditions favorables à la croissance de l'offre nationale au service des intérêts stratégiques du Canada. Abordabilité : La réglementation représente une mesure à coût limité pour le cadre financier des gouvernement s. Toutefois, l'augmentatio n de la	, environneme ntaux et de résilience énergétique.

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			demande de biocarburants liquides et gazeux et des exigences de mélange pourrait entraîner une hausse des coûts de certains biens et services, en fonction des conditions du marché et de la conception des politiques. Alors que l'augmentation des taux d'éthanol fait baisser le coût de l'essence, l'augmentation des taux de	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			biodiesel et de diesel renouvelable pourrait faire grimper le coût du diesel. Exigence de contenu national : Cette mesure offrirait une certitude de la demande aux producteurs canadiens, et l'harmonisation de la mise en œuvre avec les échéanciers de planification des investissements permettrait	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			à l'économie et à la sécurité énergétique du Canada de bénéficier de ses politiques environnementales. Toutefois, les coûts de conformité pourraient augmenter pour les parties assujetties. Accès régional et approvisionnement : Les différences régionales en matière de disponibilité des charges	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			d'alimentation , d'infrastructure de mélange et de logistique du transport des carburants pourraient avoir une incidence sur la disponibilité de l'approvisionnement et les répercussions sur les coûts d'exigences de teneur volumétrique plus strictes. Cohérence nationale : Les exigences à l'échelle	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			provinciale et territoriale seulement peuvent créer un ensemble disparate de politiques, réduisant la clarté pour le secteur. Une approche nationale avec le soutien des provinces et des territoires favorise la souplesse et la stabilité. Risques commerciaux : Les politiques visant à améliorer la compétitivité	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			des biocarburants canadiens devraient limiter l'exposition aux droits de douane ou aux mesures compensatoires. Harmonisation avec les normes internationales : Les différences entre les critères de durabilité, les méthodes de comptabilisation du carbone et les systèmes de	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			certification entre les administrations peuvent limiter l'accès aux marchés et accroître la complexité de conformité pour les exportateurs. Préparation des chaînes d'approvisionnement et de la logistique : La croissance des exportations dépend de la disponibilité d'infrastructures adéquates (réseaux de transport,	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			terminaux et installations d'entreposage) et de leur intégration efficace dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.	
5	Accroître la certitude de la demande pour les producteurs de biocarburants grâce à des approvisionnements publics délibérés, prévisibles et à long terme	Harmoniser les stratégies pluriannuelles d'approvisionnement et « Achetez canadien » avec l'accès, le transport et les mesures de soutien aux	Incidence du GNR : Les gouvernements partout au Canada consomment une quantité importante de gaz naturel pour soutenir leurs activités. L'avancement des initiatives FPT de	Répercussions : Modérées Une plus grande certitude de la demande pourrait contribuer à mobiliser les investissements du secteur privé, réduisant

# Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
(p. ex. le rôle du SAF dans la sécurité énergétique pour la défense nationale).	infrastructure s habilitantes. Harmoniser les règlements FPT afin d'accroître la capacité des gouvernements à se procurer de plus grands volumes de biocarburants canadiens (p. ex. SAF, GNR).	réduction des émissions qui comprennent le GNR pourrait offrir un soutien considérable aux producteurs de biocarburants gazeux. Soutien de la demande : Mis à part le GNR, on ne s'attend pas à ce que l'approvisionnement public suffise à assurer la croissance de l'industrie à lui seul. Il	ainsi le besoin d'incitatifs gouvernementaux, et offrir des débouchés stables et prévisibles, réduisant les risques liés aux investissements.

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			augmente plutôt la certitude des revenus et aide à établir des infrastructures essentielles, facilitant ainsi la gestion d'investissements plus importants. Risque commercial : Les politiques influençant les flux commerciaux pourraient entraîner une augmentation des risques commerciaux.	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			Coût : Aucun coût supplémentaire n'est prévu, sauf si les volumes d'approvisionnement en biocarburants plus coûteux augmentent afin de refléter les stratégies de décarbonisation nécessaires pour faire concurrence sur le marché mondial du SAF.	
6	Soutenir la disponibilité et	Améliorer les politiques et programmes	Incidence dans le Nord : Un accès	Répercussions : Faibles

# Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
l'accessibilité des carburants à faibles émissions de carbone pour les communautés nordiques et éloignées. Soutenir la disponibilité et l'accessibilité des carburants à faibles émissions de carbone pour les communautés nordiques et éloignées (<i>suite</i>).	existants ou en créer de nouveaux afin d'encourager une plus grande production de biocarburants adaptés aux climats froids et les investissements dans les infrastructures nordiques ou éloignées. Harmoniser les incitatifs ciblés ou les mesures d'approvisionnement avec les grandes	fiable aux biocarburants pourrait répondre aux défis d'accessibilité énergétique et améliorer la qualité de vie. Le raccordement de l'approvisionnement énergétique du Nord aux investissements dans les infrastructures de défense pourrait permettre un accès aux biocarburants	Demande accrue dans les marchés nordiques et promotion de l'importance stratégique des carburants propres dans l'approvisionnement énergétique du Canada. Investissement dans les infrastructures pour mieux relier les communautés nordiques et éloignées aux chaînes d'approvisionnement du

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
		initiatives d'infrastructure (comme la défense) afin de soutenir la production et la distribution de carburants répondant aux exigences des climats froids.	en toute saison. Efficacité des transports : Le transport du carburant vers les régions nordiques du Canada est coûteux. Le regroupement des besoins et les partenariats avec de grandes initiatives pourraient créer de nouvelles efficacités logistiques. L'accès à un approvisionnement	reste du Canada.

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			ment fiable en carburant est essentiel à la préparation opérationnelle de l'Aviation royale canadienne et aux objectifs plus larges de sécurité nationale, y compris les efforts déployés dans le cadre de la Stratégie industrielle de défense du Canada visant à renforcer les réseaux énergétiques du Nord.	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			Fiabilité énergétique : Les infrastructures habilitantes (comme le stockage) et de multiples modes de transport auront un effet considérable sur la capacité des communautés nordiques à se procurer et à utiliser des biocarburants. Croissance de la demande : En stimulant la demande dans le Nord,	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			le Canada aura accès à une demande intérieure accrue et à un marché moins susceptible de dépendre des importations américaines pour l'approvisionnement en biocarburants. Coût : Les incitatifs devront être durables et réduire le coût du transport. En raison de sa nature ciblée, cette politique ne devrait pas	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			être aussi coûteuse que d'autres incitatifs à la production.	
7	Soutenir les chaînes d'approvisionnement canadiennes pour renforcer la résilience du secteur des biocarburants et favoriser la stabilité pour les producteurs canadiens de charges d'alimentation.	Introduire des exigences et des incitatifs d'approvisionnement en charges d'alimentation nationales ou régionales (p. ex. nord-américaines) pour assurer la compétitivité des charges d'alimentation	Concurrence pour les charges d'alimentation : Au Canada, aucun lien démontré n'existe entre l'augmentation de la production de biocarburants et la hausse des prix des aliments. Cependant, les incitatifs liés aux carburants	Répercussions : Faibles L'amélioration de la demande et de la stabilité pourrait favoriser d'autres investissements, ce qui permettrait de réaliser des économies d'échelle plus efficaces.

Note de bas de

page 6

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
	Soutenir les chaînes d'approvisionnement canadiennes. Soutenir les chaînes d'approvisionnement canadiennes pour renforcer la résilience du secteur des biocarburants et favoriser la stabilité pour les producteurs canadiens de charges d'alimentation.	n canadiennes.	devraient tenir compte de la disponibilité des aliments, et les administrations pourraient devoir atténuer les préoccupations selon lesquelles une production accrue de biocarburants entraînerait une hausse des prix des aliments. Risque commercial : Les politiques influençant les flux commerciaux	Réduction de la différence de coût entre les charges d'alimentation nationales et importées. Augmentation des investissements dans les infrastructures et création d'emplois au Canada pour la production et la transformation des charges d'alimentation nationales (p. ex. usines de trituration du canola).

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
	Soutenir les chaînes d'approvisionnement canadiennes <i>(suite)</i> .		pourraient entraîner une augmentation des risques commerciaux. Instabilité internationale : Les charges d'alimentation constituent une exportation importante pour le Canada et sont vulnérables aux droits de douane découlant de différends géopolitiques. La stabilisation de la demande	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			intérieure pourrait favoriser la stabilité pour les fournisseurs de charges d'alimentation . Coût : Les exigences ou incitatifs liés aux charges d'alimentation nationales devront être importants et durables pour avoir un effet sur le secteur des biocarburants.	

3 Faciliter les investissements et améliorer la capacité et l'efficacité de la production

Le Canada fait partie des principales destinations mondiales pour les investissements directs étrangers (IDE) [Note de bas de page7](#). Les IDE font croître le secteur des biocarburants par l'investissement de capitaux qui permettent aux producteurs de prendre des décisions d'investissement finales. Les investissements, qu'ils soient nationaux ou internationaux, sont attirés par des politiques qui limitent l'incertitude, augmentent la compétitivité des coûts et stabilisent la demande.

Les gouvernements peuvent jouer un rôle déterminant dans le soutien de nouveaux investissements à long terme en améliorant la certitude des politiques, en favorisant l'accès aux données et aux analyses, en réduisant les risques des projets et en finançant des projets de valeur stratégique.

Thème 3 : Faciliter les investissements et améliorer la capacité et l'efficacité de la production

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
8	Améliorer la capacité des installations existantes	Réduire les risques des projets en permettant aux producteurs	Expansion ciblée : En augmentant la capacité de production des installations	Répercussions : Élevées Amélioration de l'efficacité ou augmentation

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
	à se moderniser, à réduire l'intensité carbonique et à accroître la production grâce à de nouveaux actifs et à de nouvelles technologies.	de tirer parti de leurs investissements en capital au moyen de crédits d'impôt et de mesures incitatives à l'investissement nouveaux ou élargis, de prêts garantis, de financements verts et à faible taux d'intérêt, ainsi que de programmes de	existantes, le Canada accélère la croissance. En outre, de petites augmentations de la capacité dans l'ensemble du pays permettent d'éviter la volatilité liée aux projets de plus grande envergure. Programmes antérieurs : Tirer parti des succès des politiques fiscales et des programmes antérieurs pour	de la capacité de production existante et réduction possible du risque d'actifs échoués. Amélioration de la stabilité de l'approvisionnement en carburant à court terme et réduction de l'exposition aux importations.

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
		financement .	accroître efficacement la production de biocarburants. Soutien à la modernisation et à l'amélioration des carburants : Un soutien ciblé pour la modernisation peut permettre de mettre à jour et de redémarrer des installations inactives et d'accroître la capacité de production, notamment par le cotraitement.	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			Coût : Selon le mécanisme utilisé, les coûts pourraient être engagés sous la forme de recettes fiscales délaissées ou d'un financement direct, potentiellement à moyen terme et au-delà.	
9	Soutenir la production de nouveaux biocarburants, lorsque la demande prévue dépasse la	Mettre en œuvre ou adapter des politiques qui réduisent les obstacles à l'investissement en	Élargissement des capacités régionales : Cette mesure soutiendrait la mise en place de nouvelles installations afin de tirer parti des	Répercussions : Élevées Réduction des risques liés aux nouveaux projets, capacité accrue de production de biocarburants,

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
	capacité actuelle, y compris les carburants liquides et gazeux et les premières installations de ce type.	capital, y compris les zones industrielles, les crédits d'impôt à l'investissement et le financement des études de faisabilité, des études initiales d'ingénierie et de conception (EIIC) et des décisions d'investissement finales, ainsi que la construction d'installatio	partenariats commerciaux émergents et de combler les lacunes en matière d'accessibilité. Coût : Le soutien pourrait s'étendre sur 5 à 10 ans, car les projets de cette nature ont des échéanciers plus longs. Les coûts devraient être plus élevés que les aides accordées aux installations existantes en raison de l'ampleur.	réduction de la dépendance aux importations et avantages possibles pour les communautés autochtones.

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
		ns de production de biocarburants.	Réconciliation : Les politiques pourraient inclure un volet ciblé pour soutenir les projets de biocarburants menés par des Autochtones ou en partenariat avec eux. Réalisation des projets : La simplification des approbations au sein des zones industrielles désignées pourrait améliorer la certitude des investissements	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			et accélérer le délai de mise en production des nouvelles installations.	
10	Renforcer la sécurité du carburant d'aviation du Canada grâce à la production nationale de carburant d'aviation durable.	Faire progresser un programme d'incitation à l'investissement dans le carburant d'aviation durable au pays.	Sécurité énergétique : En 2025, le Canada importait 35 % de son carburéacteur et la quasi-totalité de son SAF. Cela représente un risque énergétique important, car les ruptures d'approvisionnement pourraient limiter les	Répercussions : Élevées Production nationale de SAF à l'échelle commerciale d'ici 2030, améliorant la sécurité du carburant d'aviation canadien et la compétitivité sur les marchés mondiaux du SAF.

#	Options stratégiqu es	Domaines d'interventi on potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			voyages aériens, ce qui aurait des répercussions sur le bon fonctionnement de l'économie canadienne. Une nouvelle industrie : La concurrence mondiale pour les investissements dans le SAF s'accélère, les subventions à la production américaines se poursuivant et le Royaume-Uni mettant en œuvre un programme de contrats de	

#	Options stratégiqu es	Domaines d'interventi on potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			couverture des fluctuations pour le SAF afin de sécuriser son approvisionnement national. Trois installations proposées au Canada approchent des décisions d'investissement finales pour produire un milliard de litres de SAF, ce qui représente environ 3 milliards de dollars en investissements et d'autres retombées	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			économiques potentielles. Coût : Plus coûteux que les incitatifs existants pour les biocarburants, mais avec des avantages économiques et de sécurité qui devraient dépasser les coûts pour le gouvernement.	
1 1	Accélérer les efforts en cours liés aux cartes des charges d'alimentation, aux	Élaboration et mise à jour d'ensembles de données et d'outils aux niveaux	Accessibilité de l'information : Le Canada peut faciliter l'investissement en améliorant l'accès de	Répercussions : Faibles Accès en temps opportun à l'information sur la biomasse

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
	inventaires et aux données technico-économiques (p. ex. biomasse forestière, biomasse agricole et déchets organiques).	national, provincial et régional pour la disponibilité et les coûts de la biomasse.	l'industrie à des données de qualité. À long terme : Cette mesure est moins urgente que les options axées sur les opérations et le capital, mais pourrait tout de même abaisser le seuil pour les nouveaux investissements dans le secteur et constituer un élément précieux d'une stratégie à long terme sur les biocarburants.	forestière, la biomasse agricole et les déchets organiques pour les investisseurs et les décideurs, afin d'éclairer la prise de décisions.

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			Coût : Coûts minimales pour soutenir une hausse de l'accessibilité des données existantes. Des investissements supplémentaires mineurs permettraient d'améliorer la collecte de nouvelles données afin de fournir des renseignements cohérents à l'échelle nationale.	
1 2	Renforcer la mobilisation FPT avec	Maintenir une collection commune et	Confidentialité : Les ressources d'information	Répercussions : Faibles Soutien aux gouvernement

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
	les partenaires de l'industrie en élaborant des ressources communes concernant les projets.	constamment mise à jour de renseignements et de données à valeur commerciale. Cette collecte pourrait permettre d'améliorer la capacité des agrégateurs et des associations de l'industrie à consolider l'information sur le marché et à	partagées entre les partenaires FPT doivent respecter toutes les limitations relatives aux données, y compris les ententes de non-divulcation et les contraintes technologiques. Rôle du gouvernement : En partageant les ressources d'information et de données, les gouvernements n'empiéteraient pas sur les rôles déjà occupés	s et aux partenaires de l'industrie afin d'attirer des capitaux pour les projets de biocarburants.

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
		mieux soutenir l'élaboration de projets et attirer des investissements.	par les associations du secteur privé, mais travailleraient à accroître leur effet dans le soutien au secteur.	

4 Améliorer l'infrastructure et l'accès aux marchés

Un réseau d'infrastructures publiques qui améliore l'efficacité de la chaîne de valeur et accroît l'accès au marché et leur diversification créera de nouvelles possibilités de croissance pour le secteur partout au pays. La superficie du Canada exige une approche souple qui intègre des considérations à la fois régionales et nationales.

Grâce à des mesures de soutien fiscal et réglementaire ciblées, le Canada peut améliorer l'accès des producteurs aux marchés et dégager une nouvelle valeur dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Thème 4 : Améliorer l'infrastructure et l'accès aux marchés

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
13	Réduire les dépenses opérationnelles attribuables à la complexité et au manque d'harmonisation des règlements afin d'accroître la compétitivité.	Collaboration FPT afin de simplifier et d'harmoniser la réglementation, les méthodes d'analyse du cycle de vie, les systèmes de gestion du carbone, les processus d'autorisation et l'élaboration de normes.	Réduction du fardeau de conformité : Une plus grande coopération réglementaire peut entraîner une diminution des coûts administratifs et de conformité pour les producteurs et une amélioration de l'accès aux marchés. Résultats publics : La coopération ne vise pas à créer des obstacles empêchant les	Répercussions : Élevées La coopération réglementaire améliore l'accès des producteurs au marché, ce qui permet à la nouvelle demande de soutenir une croissance accrue.

#	Options stratégiques	Domaines d'interven tion potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			administration s d'atteindre leurs objectifs stratégiques fondamentaux (p. ex. électrification, réduction des émissions). Rôles et responsabilité s : Le fait de préciser les responsabilités et les règles de raccordement au réseau, y compris les coûts d'interconnexi on, les normes techniques et autres, pourrait également	

#	Options stratégiques	Domaines d'interven tion potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			réduire les obstacles à l'accès au marché. Analyse du cycle de vie : Une fois que davantage de données seront disponibles, les pratiques à l'échelle des exploitations agricoles pourraient être prises en compte pour encourager davantage les réductions de l'intensité carbonique des charges d'alimentation	

#	Options stratégiques	Domaines d'interven tion potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			pour biocarburants. Obtention de permis : La simplification des processus d'autorisation et l'accélération des approbations réduisent les retards des projets et diminuent les risques financiers. Coût : L'harmonisation est une option peu coûteuse pour promouvoir un	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			marché plus efficace.	
1 4	Améliorer l'accès stratégique aux biocarburants en relevant les obstacles liés au transport, aux points d'accès et aux infrastructures habilitantes (par exemple, le diesel renouvelable, le gaz naturel renouvelable).	Investir dans l'infrastructure afin d'accroître l'accessibilité des carburants au moyen des crédits d'impôt à l'investissement (CII) ou d'un financement fondé sur des programmes, avec des incitatifs ciblés pour	Répercussions propres aux carburants : Les lacunes en matière d'infrastructure constituent un obstacle majeur à l'accès au gaz naturel renouvelable et aux carburants marins à faible teneur en carbone. Comblers cette lacune pourrait rapidement améliorer l'accessibilité	Répercussions : Élevées Réduction des obstacles liés aux infrastructures, notamment les installations de mélange, la distribution des carburants et l'accès pour les utilisateurs finaux (p. ex. entreposage portuaire et ravitaillement pour les carburants marins),

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
		soutenir les projets de biocarburants menés par les Autochtones ou avec des partenaires.	et accroître la demande du marché, favorisant ainsi la croissance du secteur. Considérations régionales : Les investissements dans les infrastructures seront les plus percutants là où l'augmentation de l'utilisation des biocarburants gazeux va de pair avec les priorités gouvernementales. L'état des infrastructures	améliorant ainsi l'accès aux marchés et soutenant la croissance.

#	Options stratégiques	Domaines d'interven tion potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			existantes peut également être un facteur limitant. Corridors d'infrastructure : Dans les cas où il existe un écart géographique entre les centres d'offre et de demande, des corridors d'infrastructure peuvent permettre un accès concurrentiel au marché. Coût : Pour gérer les coûts, les mesures de	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			soutien pourraient être adaptées en fonction du type d'infrastructure (par exemple, l'infrastructure de transport sera plus coûteuse que l'infrastructure des points d'accès et l'infrastructure habilitante). Dépendance aux politiques : Les investissements dans les infrastructures sont les plus	

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			percutants lorsque les coûts de production sont déjà suffisamment bas pour permettre des marges d'exploitation positives et concurrencer les produits de substitution.	
1 5	Améliorer les infrastructures existantes afin de consolider l'approvisionnement en charges d'alimentation et de	Financement ou crédits d'impôt à l'investissement pour les nouvelles installations et le	Gains d'efficacité au chapitre de la chaîne de valeur : Les réductions de coûts découlant d'une logistique	Répercussions : Modérées Mise en commun de la biomasse provenant de sources multiples, en améliorant la stabilité de

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
	regrouper la production de biocarburants avec des industries existantes ou nouvelles pour réduire les coûts des charges d'alimentation et améliorer la compétitivité des prix des biocarburants .	nouvel équipement qui trie, stockent, traitent et valorisent la biomasse. Financement ou crédits d'impôt à l'investissement pour l'expansion des installations du secteur forestier qui permettent le regroupe	améliorée font baisser le prix des biocarburants sans diminuer la valeur des charges d'alimentation, ce qui augmente la contribution au PIB de la chaîne de valeur. Soutien multigénérationnel : L'amélioration de l'efficacité des chaînes d'approvisionnement en charges d'alimentation forestières	l'approvisionnement, tant sur le plan des volumes que de la qualité. Amélioration de la fiabilité de l'approvisionnement en charges d'alimentation et réduction des coûts de transport. Production économique rurale renforcée et stabilisée.

#	Options stratégiques	Domaines d'intervention potentiels	Éléments à considérer	Résultats
		ment de la production de biocarburants.	soutiendra le cotraitement, d'autres produits de bioénergie et les biocarburants avancés, assurant ainsi la croissance future du secteur. Coût : Les coûts seraient plus élevés au cours des premières années du programme, lorsque les changements sectoriels les plus importants se produisent,	

#	Options stratégiques	Domaines d'interven tion potentiels	Éléments à considérer	Résultats
			mais ils devraient se maintenir à un taux plus faible pendant toute la durée du programme.	

Voie à suivre

Le secteur canadien des biocarburants dispose d'un grand nombre d'éléments fondamentaux pour assurer sa croissance, avec des occasions de renforcer la sécurité énergétique, d'accroître les possibilités économiques et d'emploi, de réduire les émissions et d'augmenter la valeur pour les fournisseurs de charges d'alimentation du Canada. De nouvelles mesures tenant compte des caractéristiques régionales pourraient renforcer davantage la demande, attirer des investissements, améliorer la compétitivité et élargir l'accès aux marchés.

Les options stratégiques présentées dans le présent rapport constituent une base pour permettre aux gouvernements canadiens de soutenir un secteur plus compétitif et résilient. Un ensemble coordonné de politiques fondé sur ces travaux pourrait permettre au Canada de produire 60 % des biocarburants liquides

et gazeux qu'il consomme. Cela réduirait la dépendance aux importations, renforcerait la résilience de l'approvisionnement national face à l'incertitude des marchés énergétiques mondiaux et positionnerait le Canada comme un fournisseur compétitif et fiable de carburants à faibles émissions de carbone.

Les gouvernements FPT continueront de collaborer pour faire progresser les mesures prioritaires, soutenir les investissements et le développement des marchés, et examiner les possibilités d'accélérer le déploiement des biocarburants de nouvelle génération, tout en reconnaissant l'importance d'agir rapidement dans un marché mondial en évolution rapide.

Annexe 1 : Groupe de travail FPT sur les biocarburants

Le groupe de travail FPT sur les biocarburants a été lancé en octobre 2025, à la suite de l'annonce faite par le premier ministre en septembre 2025, s'engageant à travailler avec les provinces et les territoires sur une approche à plus long terme pour assurer l'expansion de l'industrie canadienne des carburants à faibles émissions de carbone.

Son mandat est de définir une vision commune à long terme pour le secteur des biocarburants en cernant des mesures FPT qui favorisent la compétitivité, la croissance et la résilience du secteur des biocarburants au Canada, tout en maximisant les avantages économiques et environnementaux tout au long de la chaîne de valeur et en minimisant les augmentations du coût des carburants pour les consommateurs.

Le groupe de travail réunit des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, avec un ensemble de

ministères de l'Agriculture, de l'Énergie et des Ressources naturelles et de l'Environnement. La Colombie-Britannique assure la coprésidence.

Le groupe de travail est composé de trois sous-groupes qui se concentrent sur différents aspects de la chaîne de valeur des biocarburants, et a mené l'analyse détaillée qui oriente le présent rapport :

- **Sous-groupe sur les charges d'alimentation** – utiliser les charges d'alimentation agricoles et forestières pour soutenir la production de biocarburants, tout en offrant des avantages à l'échelle de la chaîne de valeur complète;
- **Sous-groupe sur l'offre et la demande** – augmenter la production de biocarburants et renforcer les signaux de la demande;
- **Sous-groupe sur les biocarburants gazeux** – accroître la compétitivité du gaz naturel renouvelable, du biogaz et du propane renouvelable à l'échelle de la chaîne de valeur.

De janvier à mai 2026, les sous-groupes FPT se sont réunis toutes les deux semaines pour recenser les principaux obstacles et possibilités, et discuter des options stratégiques. Ces travaux se sont appuyés sur la mobilisation auprès des intervenants de l'industrie à l'échelle de la chaîne de valeur, ce qui a permis d'obtenir des renseignements pratiques sur les conditions du marché, les défis en matière d'investissement et les considérations régionales.

RNCan a ajouté à ces travaux une analyse macroéconomique et une modélisation des flux de trésorerie, en étroite collaboration avec les producteurs canadiens, afin d'évaluer les incidences sur le secteur et d'orienter l'élaboration et l'évaluation des options

stratégiques. Le mandat du groupe de travail est en cours. Le groupe de travail poursuivra ses travaux après la CMEM en juin, en se concentrant davantage sur l'évaluation des mesures susceptibles de soutenir le développement et le déploiement des nouvelles filières de production de biocarburants.

Annexe 2 : Analyse des flux de trésorerie

Le présent rapport présente des options stratégiques pour améliorer la compétitivité du secteur des biocarburants du Canada. Ces options peuvent être mises en œuvre à différents niveaux d'ambition et dans le cadre d'un ensemble plus large de mesures stratégiques. Afin de mieux éclairer les gouvernements sur les moyens les plus efficaces de répondre aux besoins du secteur, RNCan a élaboré des modèles de flux de trésorerie qui illustrent les effets de différentes mesures stratégiques sur un producteur représentatif.

Ces modèles ont été élaborés à partir d'un large éventail de sources, notamment des modèles de flux de trésorerie fournis par des intervenants, des données des laboratoires du Centre canadien de la technologie des minéraux et de l'énergie (CANMET), des modèles d'analyse technico-économique, des articles scientifiques, des analyses sectorielles antérieures, des trajectoires par défaut définies par Environnement et Changement climatique Canada, ainsi que des données sur les prix des carburants, des charges d'alimentation, de l'énergie et d'autres intrants provenant de diverses sources.

Ces données ont servi à établir les paramètres utilisés pour la modélisation. Elles ont été généralisées afin de protéger les intervenants, tout en étant sélectionnées de manière à

représenter un degré de confiance élevé dans ces valeurs d'entrée. Ces paramètres ont ensuite été intégrés dans des modèles personnalisés de flux de trésorerie pour chaque type de biocarburant analysé, avec différents réglages permettant d'ajuster les paramètres selon les scénarios et les options de mesures stratégiques.

Il en résulte un ensemble de modèles propres à chaque carburant, fondés sur des installations représentatives de taille moyenne situées dans le centre et l'ouest du Canada, sur une durée de projet de 30 ans. Ces modèles permettent d'estimer les flux de trésorerie et la valeur actuelle nette (VAN) d'un projet représentatif sur toute sa durée de vie, ainsi que le taux de rendement interne, de même que les retombées pour les gouvernements aux niveaux fédéral et provincial.

Le modèle permet également de déterminer les conditions nécessaires pour qu'un projet atteigne les taux de rendement interne visés sur 30 ans, en les exprimant comme suit :

- Dollars par litre requis pour les carburants liquides et dollars par gigajoule pour le gaz naturel renouvelable;
- Capital initial total requis;
- Montant total des prêts initiaux requis, sous réserve d'un début de remboursement à la mise en service du projet et d'un remboursement sur 10 ans à un taux établi.

Ces résultats permettront aux gouvernements FPT d'élaborer des propositions stratégiques éclairées, adaptées aux besoins du secteur, en ajustant les paramètres et en personnalisant les scénarios afin de déterminer les points de pression les plus importants pour les projets ainsi que les principaux avantages. Les modèles visent à évaluer les aspects économiques à l'échelle

des projets et n'évaluent pas les retombées économiques plus larges. L'évaluation de l'ensemble des coûts et des avantages des mesures stratégiques ou réglementaires précises, y compris leurs répercussions sur l'abordabilité, les consommateurs et le commerce international, nécessiterait des analyses supplémentaires.

Annexe 3 : Considérations relatives aux carburants pour un secteur compétitif

Le Canada produit de nombreux types de biocarburants. Le présent rapport explore les obstacles, les possibilités et les considérations régionales pour le diesel biosourcé, l'éthanol, les carburants cotraités, le SAF et les biocarburants gazeux, comme le GNR, le biogaz et le propane renouvelable, y compris les biocarburants adaptés aux conditions arctiques.

Diesel biosourcé

Le diesel biosourcé est un type de carburant utilisé pour décarboniser le parc de diesel et de mazout léger du Canada. Il comprend le biodiesel, qui est produit à partir d'huiles végétales, de graisses animales ou d'huiles usées et qui est habituellement mélangé à de faibles niveaux en raison des limites de compatibilité et du fonctionnement à basse température. Il comprend aussi le diesel renouvelable, qui est presque identique au diesel classique, peut être utilisé comme carburant de remplacement direct ou être mélangé à un niveau beaucoup plus élevé que le biodiesel, et peut être produit selon des spécifications de qualité pour climat nordique. En 2025, le Canada a produit 1 063 ML de diesel biosourcé, soit environ 66 % du diesel

biosourcé qu'il a consommé, et la production de diesel biosourcé a contribué à hauteur de 3,5 milliards de dollars au PIB.

La demande en diesel biosourcé devrait s'établir à environ 3 400 ML d'ici 2030. Si la production n'augmente pas par rapport aux niveaux de 2025, le Canada dépendra des importations pour répondre à 67 % de la demande. Toutefois, le Canada a ajouté plus de 1 milliard de litres de capacité de diesel renouvelable depuis 2025, et de nouvelles installations augmentent leur production. Selon les taux historiques d'utilisation de la capacité, la capacité existante pourrait répondre à jusqu'à 77 % de la demande d'ici 2030.

Le diesel biosourcé fait face à deux obstacles majeurs. Tout d'abord, des obstacles technologiques limitent la mesure dans laquelle il peut être mélangé au diesel classique dans l'agriculture, la machinerie lourde, le transport routier et la production d'électricité. Deuxièmement, ses nouvelles utilisations, comme la décarbonisation du transport maritime, ferroviaire et routier, sont limitées par les lacunes de l'infrastructure.

Il existe des occasions considérables, en particulier pour le diesel renouvelable à court et à moyen terme, y compris un accès élargi aux marchés du transport maritime, notamment dans la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent, où un important transporteur utilise du biodiesel B100 sur de nombreux navires, ainsi qu'une hausse de la production de carburant de qualité pour climat nordique pour promouvoir la souveraineté de l'Arctique et la résilience énergétique. Les mélanges actuels de biodiesel peuvent être augmentés dans les régions et saisons plus chaudes, et avec l'utilisation d'additifs.

Éthanol

L'éthanol est un carburant de transport principalement utilisé pour réduire le coût et les émissions de GES de l'essence. Il joue également un rôle essentiel en tant qu'oxygénant, en augmentant l'indice d'octane, en améliorant l'efficacité de la combustion et en remplaçant des additifs plus nocifs et plus coûteux. Il est utile non seulement parce qu'il permet au Canada de respecter ses obligations au titre du RCP, mais aussi parce qu'il permet de maintenir le prix des carburants à un niveau abordable et de soutenir un système de transport fonctionnel. En 2025, le Canada a produit 1 780 ML d'éthanol, soit 40 % de l'éthanol qu'il a consommé, ce qui a contribué à hauteur de 2,4 milliards de dollars au PIB. Des mélanges d'éthanol plus élevés, comme l'E15, peuvent réduire le coût de détail de l'essence finie.

La demande en éthanol devrait s'établir à 5 080 ML d'ici 2030. Si la production n'augmente pas par rapport aux niveaux de 2025, le Canada dépendra des importations pour répondre à 65 % de la demande d'ici 2030. La capacité de production d'éthanol au Canada n'a pas augmenté au cours des dernières années en raison des limites liées aux charges d'alimentation et de conditions économiques défavorables pour les projets. La capacité de production d'éthanol devrait demeurer relativement stable au cours des prochaines années, car l'éthanol canadien est en concurrence directe avec l'éthanol américain fortement subventionné, ce qui fait de la compétitivité des coûts d'exploitation son plus grand défi. Si l'accès à l'éthanol à bas prix favorise l'abordabilité, la dépendance croissante du Canada à l'égard des États-Unis limite la croissance du secteur national et crée des risques énergétiques et commerciaux considérables.

L'Ontario est la principale source d'éthanol au Canada, car il est généralement fabriqué à partir de maïs. Cependant, le blé, l'orge

et les betteraves douces peuvent également être utilisés, moyennant un coût supplémentaire. Une augmentation de la production d'éthanol nécessiterait soit d'utiliser les 2,8 millions de tonnes métriques de maïs exportées par le Canada, soit d'accroître la dépendance aux importations pour répondre à la nouvelle demande en charges d'alimentation. L'annonce récente des États-Unis concernant l'adoption, en 2028, de mesures qui réduiraient de moitié la valeur des crédits de numéro d'identification renouvelable pour les biocarburants produits à partir de charges d'alimentation non américaines pourrait inciter les producteurs canadiens de maïs à rechercher des débouchés nationaux et contribuer à combler l'écart en matière de charges d'alimentation. Le renforcement des mesures stratégiques canadiennes relatives aux biocarburants, comme les exigences en matière de contenu national ou des incitatifs plus concurrentiels, pourrait également combler cet écart.

Carburants cotraités

Les carburants cotraités sont produits en ajoutant des charges d'alimentation biogènes (comme des huiles végétales, des graisses animales ou des huiles usées) et du biobrut produit à partir de la biomasse forestière au pétrole brut ou des hydrocarbures intermédiaires dans les raffineries de pétrole existantes. Cela permet de produire du diesel, de l'essence et du carburéacteur avec une IC plus faible dans les installations existantes.

Le cotraitement est un mode de production émergent au Canada. Bien que les volumes de production soient limités et mal suivis, ils constituent une option à court terme et à moindre coût pour augmenter l'approvisionnement en carburants à faibles émissions

de carbone en utilisant les infrastructures existantes. De nombreuses raffineries canadiennes s'intéressent au cotraitement comme solution rentable pour réduire l'intensité carbonique des carburants liquides, puisqu'il tire parti des actifs existants.

Parmi les principaux obstacles, mentionnons les limites techniques et opérationnelles visant la proportion de charges d'alimentation biogènes pouvant être traitées sans modifier l'équipement des raffineries ou toucher la qualité des produits, ainsi que l'incertitude stratégique concernant la comptabilisation du carbone et l'accès aux installations canadiennes d'essai pour vérifier la teneur en matières renouvelables.

Les carburants cotraités permettent de réduire graduellement les émissions à un coût d'investissement relativement faible et peuvent contribuer à la mise en place de chaînes d'approvisionnement pour les biocarburants avancés. Les raffineries produisent de l'essence, du naphta, du diesel et du carburéacteur renouvelables cotraités. Les autres provinces disposant d'une capacité de raffinage existante, comme l'Alberta, la Saskatchewan, l'Ontario, le Québec et le Nouveau-Brunswick, sont les mieux placées pour adopter le cotraitement à court terme. Toutefois, l'ampleur et le type de possibilités de cotraitement varient en fonction de la complexité des raffineries et de l'accès aux chaînes d'approvisionnement en charges d'alimentation. De plus, la conversion d'une raffinerie au cotraitement nécessite des modifications qui ne peuvent être apportées que pendant un arrêt planifié, et les raffineries planifient habituellement les grands arrêts environ tous les cinq ans.

Carburant d'aviation durable

Le carburant d'aviation durable (SAF) est reconnu à l'échelle internationale comme une composante importante de la réduction des émissions de GES dans le secteur de l'aviation, car les filières approuvées selon les normes d'ASTM International sont actuellement certifiées pour être mélangées avec du carburéacteur classique jusqu'à 50 % dans les moteurs existants, et l'industrie poursuit ses efforts afin d'étendre la certification à des niveaux de mélange plus élevés. Le SAF revêt une importance stratégique considérable, car le Canada dépend des importations pour 35 % de son carburéacteur (2025). Toute perturbation de son approvisionnement perturberait l'économie canadienne d'une manière qui ne pourrait pas être résolue rapidement.

Malgré sa valeur stratégique, il n'existe actuellement aucune production commerciale soutenue de SAF au Canada en raison de son coût de production élevé et d'une demande nationale et internationale limitée aux prix actuels. Les retombées économiques d'une industrie nationale du SAF pourraient être importantes à moyen terme et, dans certains scénarios, contribuer à hauteur de 1 milliard de dollars par année au PIB. Ces retombées devraient augmenter à mesure que le secteur mondial de l'aviation poursuit sa décarbonisation.

De plus, le SAF est en concurrence avec d'autres carburants renouvelables, comme le diesel renouvelable. La filière des esters et acides gras hydrotraités produit à la fois du diesel renouvelable et du SAF, et des investissements supplémentaires dans les infrastructures et le traitement peuvent maximiser la part de carburant d'aviation durable au-delà de ce qui est obtenu dans des conditions habituelles. Par conséquent, la viabilité économique du SAF exige non seulement qu'il soit compétitif par

rapport à ses équivalents fossiles, mais aussi qu'il puisse concurrencer le diesel renouvelable, qui utilise les mêmes charges d'alimentation et une grande partie des mêmes infrastructures.

Le SAF n'est pas compétitif dans le paysage stratégique actuel. Le marché et le potentiel de production du SAF varient considérablement en fonction des caractéristiques régionales. Selon la charge d'alimentation et la région de production, le SAF pourrait approvisionner les marchés nationaux et internationaux. L'abondance des charges d'alimentation forestières dans les Maritimes et la sous-utilisation des charges d'alimentation forestières en Ontario pourraient leur permettre de bénéficier des politiques strictes de l'UE en matière de SAF. En Colombie-Britannique, la production de SAF reposera dans un premier temps sur les charges d'alimentation du canola, bien que les charges d'alimentation forestières présentent un fort potentiel. En Alberta, le développement du SAF pourrait être soutenu par une forte disponibilité de charges d'alimentation agricoles (notamment le canola) et forestières, un accès potentiel à l'hydrogène à faible teneur en carbone, une infrastructure de captage, d'utilisation et de stockage du carbone (CUSC), ainsi qu'une infrastructure de raffinage existante.

L'Agence internationale de l'énergie prévoit que 75 % de la nouvelle demande en biocarburants au cours des 5 prochaines années proviendra des SAF, mais l'industrie est encore en train de s'établir. Des installations de SAF ont été proposées dans plusieurs provinces. À l'aide de structures d'incitatifs ciblées, le Canada pourrait être en mesure de devenir un chef de file au chapitre de la production de SAF.

Biocarburants gazeux

Les biocarburants gazeux sont utilisés pour le chauffage, l'électricité et le transport, offrant ainsi des méthodes souples pour réduire les émissions dans plusieurs secteurs. Le présent rapport comprend le biogaz et le GNR, qui sont produits à partir de flux de déchets organiques, y compris ceux des installations agricoles, des usines de traitement des eaux usées et des sites d'enfouissement, ainsi que le propane renouvelable, qui est chimiquement identique au propane classique et souvent un sous-produit de la production de diesel renouvelable.

Selon l'Association canadienne de biogaz (ACB), en 2024, le Canada a produit l'équivalent énergétique de 32,4 PJ (850 millions de mètres cubes de méthane) de GNR et de biogaz à partir de 292 installations. L'ACB fait état de 26 projets proposés qui pourraient augmenter la production nationale de biogaz et de GNR de 7 PJ d'ici 2027, puis de 20 PJ supplémentaires d'ici 2028 et par la suite.

Le secteur des gaz doit composer avec plusieurs défis clés pour augmenter la production. L'infrastructure gazière régionalisée et les charges d'alimentation localisées du Canada limitent l'intégration du marché, tandis que les coûts initiaux élevés des projets et d'exploitation, ainsi que la demande incertaine à long terme, constituent des obstacles à l'investissement. Les producteurs canadiens sont également en concurrence avec les cadres stratégiques américains qui offrent des incitatifs financiers à long terme, ce qui fait de la compétitivité des coûts un obstacle majeur.

Malgré ces contraintes, un soutien ciblé au regroupement des charges d'alimentation, à l'accès aux infrastructures et à des signaux stratégiques stables pourrait stimuler la croissance, en particulier dans les régions où la disponibilité des déchets

organiques est importante. L'expansion des biocarburants gazeux pourrait réduire les émissions de méthane, soutenir l'économie circulaire, détourner les déchets des sites d'enfouissement et fournir de nouvelles sources de revenus aux secteurs de l'agriculture, de la foresterie et des déchets municipaux, tout en contribuant à la réduction des émissions dans les secteurs d'utilisation finale.

Annexe 4 : Analyse des politiques et programmes fédéraux, provinciaux et territoriaux existants soutenant les biocarburants

La présente annexe donne un aperçu préliminaire des types de mesures stratégiques actuellement en place pour soutenir, accroître et améliorer la résilience des secteurs des biocarburants liquides et gazeux au Canada. Le tableau 2 présente cinq catégories de mesures stratégiques et fournit un aperçu comparatif des administrations qui ont adopté ces mesures (désignées par « O ») et du segment de la chaîne de valeur qu'elles soutiennent, c'est-à-dire les charges d'alimentation, l'approvisionnement/la production, la demande/l'utilisation finale, général (ce terme renvoie aux mesures stratégiques qui fournissent un soutien général au secteur).

Les mesures de recherche, de développement et de démonstration n'ont pas été incluses, car elles n'entrent pas dans le champ d'application du rapport.

Tableau 2 : Aperçu des mesures existantes dans les différentes administrations et les différents segments de la chaîne de valeur

MESURES EXISTANTES	G C	C .- B .	A L B.	SA SK.	M A N.	O N T.	Q C	T .- N .- L .	N .- B .	N .- É .	Î .- P .- É	Y N	T. N. - O.	N T
1.	Incitatifs fiscaux													
Charge d'alimentation			O	O										
Approvisionnement					O		O							
Demande														
Biocarburants gazeux					O									
Généralités				O										
2.	Incitatifs fondés sur un programme													

MESURES EXISTANTES	G C	C.-B.	A L B.	SA SK.	M A N.	O N T.	Q C	T.-N.-L.	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É	Y N	T. N.-O.	N T
Charge d'alimentation	O		O			O	O							
Approvisionnement	O	O			O									
Demande	O	O			O									
Biocarburants gazeux	O		O		O		O							
Généralités		O	O											
3.	Financement public													

MESURES EXISTANTES	G C	C .- B .	A L B.	SA SK.	M A N.	O N T.	Q C	T .- N .- L .	N .- B .	N .- É .	Î .- P .- É	Y N	T. N. - O.	N T
Charge d'alimentation														
Approvisionnement	O													
Demande														
Biocarburants gazeux														
Généralités	O													
4.	Mesures incitatives de la demande (p. ex. exigences de mélange de carburants renouvelables)													

[illegible]

MESURES EXISTANTES	G C	C .- B .	A L B.	SA SK.	M A N.	O N T.	Q C	T .- N .- L .	N .- B .	N .- É .	Î. - P .- É	Y N	T. N. - O.	N T
Charge d'aliment ation														
Approvisio nnement		O			O	O	O							
Demande														
Biocarbur ants gazeux														
Généralité s	Table de conciliation et de coopération en matière de réglementation (TCCR)													

Notes de bas de page

Note de bas de page 1

Analyse interne de RNCAN

[Retour à la référence de la note de bas de page 1](#)

Note de bas de page 2

Rapports internes d'ECCC

[Retour à la référence de la note de bas de page2](#)

Note de bas de page 3

[Enquête mensuelle sur les carburants renouvelables et l'hydrogène](#)

[Retour à la référence de la note de bas de page3](#)

Note de bas de page 4

Association canadienne du biogaz

[Retour à la référence de la note de bas de page4](#)

Note de bas de page 5

Rapports internes d'ECCC

[Retour à la référence de la note de bas de page5](#)

Note de bas de page 6

L'option stratégique 7 définit « charge d'alimentation » comme toute biomasse importée destinée à la production de biocarburants, y compris les produits agricoles, forestiers et les déchets.

[Retour à la référence de la note de bas de page6](#)

Note de bas de page 7

L'indice de confiance des IDE 2026 de Kearney classe le Canada au 2e rang mondial pour l'attraction des investissements directs étrangers, pour une deuxième année consécutive.