

Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick

**Examen du mécanisme de majoration liée au
coût du carbone**

Date du rapport : 28 février 2023

Table des matières

1. Résumé	1
2. Renseignements contextuels	3
3. Analyse par province	6
4. Consultation des intervenants	10
5. Formule pour le calcul de la majoration potentielle liée au coût du carbone	11
Annexe A – Documents cités en référence	A
Annexe B – Consultations des intervenants	B
Annexe C – Exemple de calcul	C

1. Résumé

1.1. Survol du projet

Le présent rapport a été préparé par Grant Thornton LLP (ci-après, nous, notre, nos ou Grant Thornton) dans le cadre d'un mandat à titre de consultant auprès de la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick (ci-après, la CESPNO ou la Commission) relativement aux récentes modifications apportées à la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers* et au *Règlement général – Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers*. L'article 13.2 de la *Loi* exige que la Commission fixe la majoration liée au coût du carbone à tout moment qu'elle juge opportun, en appliquant les critères et la procédure qu'elle adopte. Le présent rapport est fourni à l'usage de la Commission afin qu'elle puisse effectuer un examen et formuler des recommandations concernant l'établissement d'une majoration liée au coût du carbone pour la province du Nouveau-Brunswick.

1.2. Portée des travaux

Notre rapport présente les résultats de notre travail et étaye nos observations, nos conclusions et nos recommandations. Plus précisément, notre examen porte sur les procédures mises en œuvre pour l'examen des questions suivantes :

- Examen de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers* (ci-après, la *Loi*) et du *Règlement général – Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers* (ci-après, le *Règlement*);
- Analyse par province concernant les pratiques pétrolières actuelles dans les provinces du Canada atlantique (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador) et la façon dont ces provinces établissent leurs prix repères pour les combustibles;
- Examen des données actualisées de l'industrie sur les approches en matière de tarification du carbone en Amérique du Nord, avec un accent particulier sur le Canada, et sur la façon dont les initiatives actuelles de réduction du carbone dans tout le pays sont intégrées dans les prix des carburants provinciaux et territoriaux;
- Examen des lignes directrices énoncées dans le *Règlement sur les combustibles propres* (ci-après, RCP) du gouvernement du Canada et de l'objectif de son établissement dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre (ci-après, GES), ainsi que de ses répercussions sur les prix futurs des carburants au Canada;
- Examen de la façon dont les initiatives actuelles de réduction du carbone peuvent être prises en compte et dont les unités de conformité en matière de carbone peuvent être créées, dans le cadre de la tarification réglementée des carburants dans la province du Nouveau-Brunswick;
- Examen de la façon dont les coûts de l'obligation de conformité en matière de carbone peuvent être répercutés sur les consommateurs et de la façon dont la CESPNO peut ajuster les prix de détail des carburants pour tenir compte de ces coûts;
- Consultation de tous les intervenants de l'industrie jugés nécessaires;
- Examen des méthodes possibles pour fixer la majoration liée au coût du carbone;
- Préparation d'un rapport sur les constatations et les conclusions tirées, en tenant compte des questions suivantes, conformément au paragraphe 13.2(1) de la *Loi* :
 - Toutes les observations écrites des fournisseurs principaux, des grossistes, des détaillants et de l'intervenant public pour le secteur de l'énergie concernant les fardeaux financiers et administratifs associés à l'application du RCP du Canada ou de tout autre instrument réglementaire pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et de la *Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement*;
 - Les conclusions tirées des rapports des marchés des unités de conformité dans le cadre du RCP;
 - Le coût du carburant renouvelable;
 - Les coûts des grossistes et des détaillants, y compris l'achat de produits pétroliers liquides aux prix affichés à la rampe de chargement;

- 1 ▪ Tout autre renseignement que la Commission peut juger pertinent en ce qui concerne l'application
2 du RCP ou de tout autre instrument réglementaire pris en vertu de la *Loi canadienne sur la*
3 *protection de l'environnement (1999)* et de la *Loi sur les pénalités administratives en matière*
4 *d'environnement.*

5 1.3. Restrictions et limites

6 Le présent rapport a été préparé pour la CESPNB dans le but de lui fournir des recommandations concernant
7 l'établissement d'une majoration liée au coût du carbone pour la province du Nouveau-Brunswick. Le présent
8 rapport n'est pas destiné à une diffusion ou à une publication générale et ne doit pas être reproduit ou utilisé à
9 d'autres fins que celles décrites dans le présent document sans autorisation écrite préalable dans chaque cas
10 particulier. Nonobstant ce qui précède, nous comprenons que notre rapport peut être divulgué dans le cadre d'un
11 processus d'audience publique. Nous avons autorisé la Commission à utiliser notre rapport à cette fin.

12 Le présent rapport doit être utilisé uniquement au profit de la Commission et non au profit d'un tiers et ne peut
13 être utilisé qu'aux fins pour lesquelles il est destiné, comme envisagé ou défini dans le cadre du mandat. Grant
14 Thornton ne reconnaît aucune responsabilité, autre que celle à l'égard de la Commission à la date à laquelle le
15 rapport lui est remis par Grant Thornton, pour toute utilisation non autorisée du rapport ou pour le fait de s'y fier.

16 La portée de nos travaux est décrite dans le présent rapport. Les procédures mises en œuvre au cours de notre
17 examen ne constituent pas une vérification des renseignements financiers, et par conséquent, nous n'exprimons
18 pas d'opinion découlant d'une vérification des renseignements financiers fournis. Nos opinions sur les autres
19 questions sont exposées tout au long du présent rapport.

20 Sauf indication contraire dans le corps du présent rapport, Grant Thornton LLP a mentionné des renseignements
21 fournis par des sources tierces dans le cadre de la préparation du rapport. Dans ces cas, nous avons inclus des
22 notes de bas de page pertinentes tout au long du présent rapport, dont un résumé se trouve à l'**annexe A –**
23 **Documents cités en référence.** Au moment de la rédaction du présent rapport, Grant Thornton LLP estime que
24 ces renseignements sont fiables. Nous ne sommes pas garants des renseignements cités en référence. Dans le
25 cadre de la préparation de notre rapport, sauf indication contraire, nous n'avons pas vérifié ni tenté de vérifier les
26 renseignements ou données sous-jacents contenus dans les documents cités en référence.

27 L'ensemble des analyses, des renseignements et des recommandations contenus dans le présent document
28 reposent sur l'information à la disposition de Grant Thornton LLP à la date de dépôt du rapport. Nous nous
29 réservons le droit, mais n'avons aucune obligation de le faire, de revoir ou de réviser le contenu du présent
30 rapport à la lumière de tout renseignement dont nous aurions pris connaissance après la date de dépôt du
31 rapport.

32 1.4. Résumé des constatations, des observations et des 33 conclusions

34 Ce qui suit constitue un résumé de nos principales conclusions et recommandations fondées sur les procédures
35 décrites dans le rapport :

N°	Constatation, observation et conclusion
1.	Certains intervenants sollicités n'ont généralement pas compris pourquoi un mécanisme de majoration liée au coût du carbone était nécessaire, ni comment mettre en œuvre ce mécanisme. De plus, certains intervenants ont exprimé des préoccupations quant à la compréhension par le public de la cause des futures augmentations de prix et aux réactions subséquentes. Ainsi, la Commission pourrait souhaiter réfléchir au rôle qu'elle pourrait jouer dans la communication de ce changement afin d'en améliorer la compréhension avant la mise en œuvre de la formule provisoire de calcul de la majoration liée au coût du carbone le 1 ^{er} juillet 2023.
2.	Le marché des unités de conformité en matière de carbone et les renseignements sur les options possibles relativement à la conformité évoluent rapidement. En attendant que le marché des unités de conformité en matière de carbone arrive à maturité et devienne plus liquide, nous avons proposé une formule provisoire de calcul de la majoration liée au coût du carbone. Étant donné qu'il n'y a pas de date

N° Constatation, observation et conclusion	
	fixe où cela peut se produire, nous recommandons une révision de la formule provisoire de calcul de la majoration liée au coût du carbone tous les six mois.
3.	Un exemple de la formule provisoire de calcul de la majoration liée au coût du carbone a été inclus à l'annexe C – Exemple de calcul.
4.	La norme californienne sur les carburants à faible teneur en carbone est un programme fondé sur le marché destiné à réduire l'intensité en carbone des carburants en Californie. Ce marché est en place depuis un certain temps et constitue donc une approximation raisonnable de la fixation des prix en fonction du marché pour la valeur à l'importation du coût marginal nécessaire pour se conformer au RCP pendant la période provisoire. Les participants du secteur s'accordent généralement pour dire qu'après une période de 18 à 24 mois, il pourrait y avoir une plus grande certitude dans la disponibilité et la tarification des unités de conformité en matière de carbone.

2. Renseignements contextuels

2.1. *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers du Nouveau-Brunswick*

Le 16 décembre 2022, le projet de loi 15 du Nouveau-Brunswick a reçu la sanction royale, et à ce titre, la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers* a été révisée pour y inclure une majoration liée au coût du carbone. La Loi définit la majoration liée au coût du carbone comme suit : « [...] *résultat d'un ajustement monétaire, qui vise à atténuer, chez les grossistes et les détaillants, l'effet des coûts que doit supporter, durant une période de conformité donnée, le fournisseur principal de produits pétroliers liquides afin de se conformer aux dispositions du Règlement sur les combustibles propres (Canada) ou de tout autre texte réglementaire pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) (Canada) et de la Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement (Canada).* » L'article 13.2 de la *Loi* stipule que « *la Commission fixe la majoration liée au coût du carbone et la majoration liée au marché à tout moment qu'elle juge opportun, en appliquant les critères et la procédure qu'elle adopte.* »

Par conséquent, l'objectif du présent rapport est de proposer les critères et les procédures que la Commission peut appliquer pour établir la majoration liée au coût du carbone exprimée en cents canadiens par litre (ci-après, cpl).

2.2. Règlement sur les combustibles propres au Canada

Le *Règlement sur les combustibles propres au Canada* (publié en juillet 2022)¹ est une composante de l'initiative globale pour le climat visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à accélérer l'utilisation de combustibles et de technologies propres dans tout le pays.² Le RCP exige que tous les fournisseurs (y compris les producteurs et les importateurs) de combustibles fossiles liquides réduisent progressivement la quantité de pollution émise sous forme d'émissions de GES provenant de l'extraction, du raffinage, de la distribution et de l'utilisation des combustibles au Canada.³ Au fil du temps, le point de référence établi par le RCP est d'atteindre une réduction par rapport aux niveaux de 2016 d'environ quinze pour cent (15 %) de l'intensité en carbone (ci-après, IC) de l'essence et du diesel consommés au Canada d'ici 2030.⁴ Le RCP tiendra compte des émissions de GES liées à toutes les étapes du cycle de vie de la production et de la consommation de carburant, y compris l'extraction, le traitement, la distribution et l'utilisation finale. D'ici le 1^{er} juillet 2023, l'exigence de réduction de l'intensité en carbone pour les fournisseurs de combustibles à base de pétrole doit commencer à 3,5 grammes d'équivalent en dioxyde de carbone par mégajoule d'énergie (ci-après, gCO_{2e}/MJ) et augmenter ensuite de 1,5 gCO_{2e}/MJ par année civile jusqu'à l'atteinte d'un total de 14 gCO_{2e}/MJ d'ici 2030.⁵

2.2.1. Unités de conformité

Le RCP envisage l'établissement d'un marché pour les unités de conformité. Le marché est un moyen pour les parties réglementées de créer ou d'acheter des unités pour se conformer aux exigences de réduction du carbone. En vertu du RCP, l'exigence de réduction annuelle de l'IC pourrait être satisfaite par la création d'unités de conformité dans trois catégories :

1. Entreprendre des projets qui réduisent l'IC du cycle de vie des combustibles fossiles liquides (p. ex., captage et stockage du carbone, électricité renouvelable sur place, cotraitement);
2. Fournir des combustibles à faible teneur en carbone (p. ex., éthanol, biodiesel);
3. Fournir du carburant ou de l'énergie pour la technologie de pointe pour les véhicules (p. ex., électricité ou hydrogène pour les véhicules)⁶.

Lorsqu'un fournisseur ne peut pas générer suffisamment d'unités de conformité, le RCP comprend des dispositions dans lesquelles une approche fondée sur le marché sera employée. Cette approche fondée sur le marché sera mise en œuvre par la création d'un système d'échange d'unités. Ce système d'échange d'unités doit être ouvert à tous les fournisseurs principaux de combustibles fossiles liquides et à d'autres participants, appelés créateurs volontaires d'unités (et comprend des fonctions comme les producteurs et les importateurs de combustibles à faible teneur en carbone). Selon les dispositions du marché des unités de conformité, une unité unique doit représenter une réduction des émissions d'une tonne d'équivalent en dioxyde de carbone (ci-après, CO_{2e}) sur le cycle de vie. Lorsqu'un fournisseur n'est pas en mesure de respecter son obligation au titre du RCP, il peut parvenir à la conformité comme suit :

1. Les fournisseurs principaux peuvent faire appel au marché de compensation des unités de conformité (ci-après, MCU). Le MCU fixe un prix maximum de 300 \$/tonne par unité; cependant, les générateurs d'unités de conformité n'ont aucune obligation de participer au MCU. Autrement, les fournisseurs principaux peuvent prendre des ententes directes avec les générateurs d'unités.
2. Les fournisseurs principaux peuvent également obtenir des unités en contribuant à un fonds enregistré aux fins de conformité dont le prix d'achat de 350 \$/tonne en 2022 sera ajusté annuellement en fonction de l'indice des prix à la consommation. Il importe de noter que les contributions au fonds de conformité

¹ <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/gestion-pollution/production-energie/reglement-carburants/reglement-combustibles-propres/apropos.html>. Consulté le 16 janvier 2023.

² <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/gestion-pollution/production-energie/reglement-carburants/reglement-combustibles-propres.html>. Consulté le 16 janvier 2023.

³ <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/gestion-pollution/production-energie/reglement-carburants/reglement-combustibles-propres/apropos.html>. Consulté le 16 janvier 2023.

⁴ <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/gestion-pollution/production-energie/reglement-carburants/reglement-combustibles-propres/apropos.html>. Consulté le 16 janvier 2023.

⁵ <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/gestion-pollution/production-energie/reglement-carburants/reglement-combustibles-propres/apropos.html>. Consulté le 16 janvier 2023.

⁶ [Conformité avec le Règlement sur les combustibles propres – Canada.ca](#)

1 ne peuvent représenter qu'un maximum de 10 % de l'obligation de réduction annuelle de l'IC des
2 fournisseurs principaux.

3 Les participants de l'industrie ont noté qu'il y a un risque que les unités disponibles soient insuffisantes pour
4 permettre la conformité au prix maximal du MCU, car la liste des projets prévus pour générer des unités au
5 Canada est limitée, et les générateurs d'unités sont en mesure de conserver les unités pour une utilisation future.

6 En février 2023, Environnement et Changement climatique Canada (ci-après, ECCC) a publié une mise à jour du
7 Système de création et de suivi des crédits (SCSC) du Règlement sur les combustibles propres. Cela montre à
8 quel point l'information sur la disponibilité des crédits a évolué rapidement pendant la rédaction du présent
9 rapport.

10 2.2.2. Conformité au Canada atlantique

11 Le gouvernement du Canada a publié le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation – *Règlement sur les*
12 *combustibles propres* : DORS/2022-140 – 21 juin 2022, qui stipule ce qui suit : « [...] *il est estimé que les*
13 *provinces du Canada atlantique seront plus durement touchées par le règlement. Cette situation tient en bonne*
14 *partie au fait que les provinces de l'Atlantique ont moins de possibilités de créer des unités de conformité à partir*
15 *des mesures prises le long du cycle de vie des combustibles (par exemple, les provinces n'ont aucune possibilité*
16 *de créer des unités de conformité à partir du captage et du stockage du carbone en raison des conditions de*
17 *stockage géologique inadéquates pour cette pratique). De plus, les unités de conformité prévues dans le*
18 *scénario de référence provenant des véhicules électriques et des combustibles à faible IC sont moins élevées au*
19 *Canada atlantique que dans les autres provinces. »⁷ De plus, au cours des consultations avec les intervenants, il
20 a été noté que les possibilités de créer des unités de conformité de la catégorie 1 et de la catégorie 3 sont
21 limitées au Canada atlantique. Les participants de l'industrie ont indiqué que la conformité pourrait être atteinte
22 dans le cadre de la catégorie 2 en fournissant des carburants à faible teneur en carbone grâce à des mélanges.*

23 De plus, les participants de l'industrie ont noté que les teneurs dans les mélanges d'éthanol et de biodiesel sont
24 limitées en raison des limites des moteurs à combustion interne actuellement utilisés au Canada. Par
25 conséquent, à court terme, cela créera une demande de mélange de diesel renouvelable pour la génération
26 d'unités de conformité. Par souci de clarté, Biocarburants avancés Canada explique que le diesel à base
27 d'hydrocarbures renouvelables (ci-après, DHR) est également connu sous le nom de diesel renouvelable produit
28 par hydrogénation (ci-après, DRPH) au Canada, de diesel renouvelable (ci-après, DR) aux États-Unis et d'huile
29 végétale hydrogénée (ci-après, HVO) ou de diesel vert en Europe. Le lecteur pourra noter des différences dans
30 cette terminologie en fonction du marché où le produit est fabriqué⁸.

31 Actuellement, le DR n'est pas produit au Canada. On s'attend donc à ce que le diesel renouvelable doive être
32 importé. Le DR peut être produit à partir de diverses sources de biomasse et est entièrement compatible avec les
33 infrastructures et les moteurs existants.⁹ Le DR est un produit comparable au diesel de pétrole et peut être
34 mélangé à des pourcentages plus élevés. Bien que le DR ne nécessite pas un investissement considérable en
35 capital pour le mélange, les intervenants ont fait remarquer qu'il est très cher à produire. Les participants du
36 secteur ont fait remarquer que la valeur du DR est fixée principalement par la norme californienne sur les
37 carburants à faible teneur en carbone. Pour importer le DR, les participants de l'industrie du Canada atlantique
38 devront livrer une concurrence à l'échelle mondiale en fonction de l'évolution des conditions de l'offre et de la
39 demande à ce moment-là.

⁷ <https://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2022/2022-07-06/html/sor-dors140-fra.html>

⁸ <https://advancedbiofuels.ca/fuels-and-tech/renewable-hydrocarbon-diesel-rhd/>

⁹ <https://advancedbiofuels.ca/fuels-and-tech/renewable-hydrocarbon-diesel-rhd/>

3. Analyse par province

3.1. Modèles de fixation des prix des produits pétroliers au Canada atlantique

Les cadres réglementaires de fixation des prix des produits pétroliers dans les provinces de l'Atlantique sont semblables, et des formules sont appliquées pour calculer les ajustements hebdomadaires des prix.¹⁰ En fonction des formules employées, le prix quotidien moyen est comparé à un prix repère afin d'ajuster les prix de vente au détail maximaux des carburants à base de pétrole. En nous fondant sur la législation adoptée dans chaque province et sur les renseignements rendus publics par l'organisme de réglementation, nous avons examiné comment d'autres provinces du Canada atlantique ont envisagé la mise en œuvre d'une majoration liée au coût du carbone.

Les prix maximaux des combustibles reflètent les composantes établies dans la législation respective de chaque province et comprennent les prix repères, les majorations, les coûts différentiels liés à la zone et diverses formes de taxation (taxes d'accise fédérales, taxes provinciales, taxes/redevances sur le carbone et taxe de vente). Au Canada atlantique, les gouvernements provinciaux ont accordé aux organismes de réglementation provinciaux le pouvoir de réglementer le prix maximal des produits pétroliers.

Le tableau ci-dessous présente un résumé des éléments de réglementation du prix des produits pétroliers au cours de la semaine se terminant le samedi 31 décembre 2022 pour l'essence ordinaire en libre-service. À des fins de comparaison, les chiffres inclus ci-dessous illustrent les maximums établis pour la zone de prix la plus basse dans chacune des quatre provinces de l'Atlantique (St. John's, T.-N.-L.; Halifax, N.-É.; Charlottetown, Î.-P.-É.; Saint John, N.-B.).

¹⁰ Régie des commissaires aux services publics de Terre-Neuve-et-Labrador, 2022-2023 Petroleum Products Pricing Review (publié le 17 janvier 2023).

	Nouveau-Brunswick ¹¹	Nouvelle-Écosse ¹²	Terre-Neuve-et-Labrador ¹³	Île-du-Prince-Édouard ¹⁴
Année d'entrée en vigueur du règlement	2006	2006	2001	1991
Calendrier des ajustements	Chaque semaine (vendredi)	Chaque semaine (vendredi)	Chaque semaine (jeudi)	Chaque semaine (vendredi)
Prix repère utilisé	Prix au comptant du port de New York/à la discrétion de l'organisme	Prix au comptant du port de New York	Prix au comptant du port de New York	Prix à la rampe de chargement de Charlottetown
Période du prix repère moyen	5 jours	5 jours	7 jours	Semaine précédente
Rajustements extraordinaires/critères	Discrétionnaire	(+/-) de 6 à 8 cpl de variation du prix repère moyen sur deux jours (essence et diesel)	(+/-) de 6 à 8 cpl de variation de la moyenne quotidienne ou courante (tous les types de carburants)	Discrétionnaire, selon l'évaluation quotidienne des prix et de l'incidence
Clause d'interruption	✓	✓	✓	✓
Marge bénéficiaire des grossistes (cpl)	6,51	9,65	15,65	5,0
Marge bénéficiaire des détaillants (cpl)	8,46	7,6	10,28	8,0
Prix de détail minimal fixe	X	✓	X	✓
Transport/différentiels de zone (intervalle par zone en cpl)	Réel jusqu'au maximum de 3,75	0,6 à 2,3	0 à 32,99	S.O.
AUTRES COÛTS				
Redevances/taxes sur le carbone (cpl)	11,05	Variable : plafond et échange	11,05	11,05
Taxe d'accise fédérale (cpl)	10,0	10,0	10,0	10,0
Taxes provinciales sur les carburants (cpl)	10,87	15,5	7,5	8,47
Taxe de vente harmonisée (TVH) (en %)	15 %	15 %	15 %	15 %
Prix de détail maximal (à la date indiquée) (en \$/L) (31 décembre 2022)	1,54	1,50	1,625	1,587

- 1 Les composantes de la fixation des prix des produits pétroliers prescrites pour chacune des provinces de
2 l'Atlantique comprennent des éléments qui sont communs à chacune d'elles et qui sont décrits comme suit :
- 3 • **Prix repère** – Les prix repères inclus dans les prix maximaux représentent le coût du produit et sont
4 ajustés régulièrement pour tenir compte des données les plus récentes, comme le stipulent les
5 règlements provinciaux sur la fixation des prix des produits pétroliers. Ils sont établis par l'organisme de
6 réglementation en fonction des données disponibles sur le marché des produits de base pour la période
7 écoulee depuis le dernier ajustement. Le prix au comptant du port de New York est utilisé comme prix
8 repère de chaque province de l'Atlantique, à l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard. La Commission de
9 l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick a le pouvoir discrétionnaire d'utiliser une autre
10 source et une autre méthode de calcul des prix repères. L'Î.-P.-É. utilise le prix à la rampe de
11 chargement de Charlottetown comme prix de référence.
 - 12 • **Marge bénéficiaire des grossistes et des détaillants** – La marge bénéficiaire ou la majoration des
13 grossistes et des détaillants reflètent les coûts d'approvisionnement. La marge bénéficiaire est fixée
14 périodiquement par l'organisme réglementaire dans le cadre d'une audience publique ou d'une
15 demande de l'industrie.
 - 16 • **Transport/coûts différentiels liés à la zone** – Les zones de prix incluses dans les prix maximaux
17 prévoient l'ajout de coûts différentiels tenant compte des coûts de transport requis vers les zones
18 respectives dans chaque province. Terre-Neuve-et-Labrador compte 26 zones de prix, la Nouvelle-
19 Écosse en compte six, le Nouveau-Brunswick en compte une en plus de la paroisse de Grand Manan et
20 l'Île-du-Prince-Édouard en compte une.

¹¹ <https://nbeub.ca/fr/past-petroleum-prices>

¹² https://nsuarb.novascotia.ca/sites/default/files/gasprice_141.pdf

¹³ http://www.pub.nl.ca/PP_historial2022.php

¹⁴ <https://irac.pe.ca/petrol/historical-pricing-data/?effDate=2022-12-30>

- 1 • **Taxe sur le carbone** – La taxe sur le carbone du gouvernement fédéral est entrée en vigueur en 2019.
2 Elle s'applique dans les provinces qui n'ont pas adopté un modèle de tarification du carbone conforme à
3 la norme fédérale. Ce montant est actuellement de 11,05 cents par litre et augmentera chaque année,
4 le 1^{er} avril, jusqu'en 2030. La Nouvelle-Écosse est exemptée de la taxe fédérale sur le carbone, car elle
5 a adopté un modèle de tarification du carbone (c'est-à-dire un programme de plafonnement et
6 d'échange). La taxe sur le carbone en Nouvelle-Écosse, dans le cadre du programme de plafonnement
7 et d'échange, est fixée au prix plancher de la prochaine enchère, plus tout ajustement requis en fonction
8 du prix convenu au cours de la plus récente enchère, converti en cents canadiens par litre.
- 9 • **Taxe d'accise fédérale** – La taxe d'accise fédérale est actuellement fixée à 10,0 cents par litre.
- 10 • **Taxe provinciale sur les carburants** – Chaque province a une taxe provinciale distincte sur les
11 carburants.

12 3.2. État d'avancement des examens de la fixation des prix au 13 Canada atlantique

14 3.2.1. Terre-Neuve-et-Labrador

15 Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador a demandé un examen de la fixation des prix le 7 juin 2022. Au
16 moment de la rédaction du présent rapport, la Régie des commissaires aux services publics de Terre-Neuve-et-
17 Labrador procède activement à un examen de sa procédure de fixation des prix des produits pétroliers. La Régie
18 a engagé le consultant Kalibrate Canada Inc. (ci-après, Kalibrate) pour participer à l'examen. Un plan de travail
19 en trois phases a été élaboré :

Phase	Description	Calendrier
I	Contexte et détermination des problèmes	Octobre 2022 à janvier 2023
II	Évaluation comparative et majoration des grossistes	Avril 2023 à octobre 2023
III	Majoration des détaillants et autres questions	Août 2023 à février 2024

20 Les travaux de la phase 1 de Kalibrate ont été compilés dans son rapport du 3 novembre 2022 intitulé
21 « Phase 1 Report: Preliminary and Background Market Review ». Le 13 janvier 2023, la Régie a publié un
22 document de consultation dans le cadre de la phase I. Ce document comprend des renseignements sur la
23 réglementation des prix des carburants, l'approvisionnement, le stockage et la distribution des produits pétroliers
24 réglementés, la façon dont les prix maximaux des carburants sont établis et les questions à aborder dans le
25 cadre de l'examen. Selon le document de consultation, la phase I devrait se terminer par la publication d'une liste
26 des enjeux en février 2023. À la date de dépôt du présent rapport, cette liste des enjeux n'avait pas été rendue
27 publique. Dans le cadre de cet examen, la Régie sollicite la participation directe des résidents. Il n'est pas clair si
28 ce projet comprend un examen de l'incidence sur la fixation des prix pour Terre-Neuve-et-Labrador en raison du
29 Règlement sur les combustibles propres ou de l'idée d'une majoration liée au coût du carbone actuellement.

30 3.2.2. Nouvelle-Écosse

31 Service Nouvelle-Écosse et le ministère des Services internes ont engagé le consultant Gardner Pinfold
32 Consultants Inc. (ci-après, Gardner Pinfold) pour mener une évaluation des options de prix repères pour les
33 produits pétroliers, et ce, afin d'appuyer la réglementation des prix dans les provinces de l'Atlantique. Dans le
34 cadre du rapport, deux points ont été examinés :

- 35 1. La pertinence continue du prix au comptant du port de New York comme repère utilisé dans les
36 modèles de prix par la Commission des services publics et d'examen de la Nouvelle-Écosse et d'autres
37 organismes de réglementation dans les provinces de l'Atlantique.

1 2. La façon dont les changements sur les marchés du pétrole découlant de la mise en œuvre du
2 Règlement sur les combustibles propres du Canada peuvent être pris en compte dans le cadre de la
3 fixation réglementée des prix.¹⁵

4 En ce qui concerne la mise en œuvre du Règlement sur les combustibles propres du Canada dans le cadre de la
5 fixation réglementée des prix, le rapport de Gardner Pinfold a conclu ce qui suit :

- 6 • Une majoration des prix de détail, en lien avec la fixation des prix par le gouvernement sur un marché
7 établi d'unités de conformité, peut être utilisée pour ajuster les prix des carburants afin de permettre à
8 l'industrie de récupérer les coûts engendrés en vertu du Règlement sur les combustibles propres.
- 9 • On craint qu'un marché national/canadien ne se développe pas avant plusieurs années, laissant les
10 organismes de réglementation sans fondement direct pour ajuster les prix des carburants.
- 11 • On utilise une approximation pour calculer la majoration (p. ex., 300 \$/crédit selon le plafond du marché
12 de compensation des unités de conformité), mais il a été relevé que ce prix ne suffirait probablement
13 pas à compenser les coûts engagés pour satisfaire aux exigences réglementaires.
- 14 • On s'attend à ce que le diesel renouvelable soit la principale source de conformité au Canada
15 atlantique. Les fournisseurs devront payer un prix qui reflète les conditions d'approvisionnement sur le
16 marché américain dominant.

17 3.2.3. Île-du-Prince-Édouard

18 Nous ne sommes pas au courant de la tenue d'un examen de la fixation des prix des produits pétroliers à l'Île-du-
19 Prince-Édouard.

¹⁵ Assessment of petroleum product benchmark options to support price regulation in the Atlantic Provinces, par Gardner Pinfold Consultants Inc, juillet 2022.

4. Consultation des intervenants

4.1. Organisations sollicitées

Nous avons communiqué avec les organisations suivantes dans le cadre de notre examen. Les organisations sollicitées comprenaient des représentants d'associations industrielles ainsi que des participants du secteur comme les fournisseurs principaux, les grossistes et les détaillants.

- Association canadienne des carburants
- Cape D'Or Holdings Ltd. (menant ses activités sous nom de Wilsons Gas Stops)
- Conseil canadien de l'industrie des dépanneurs
- Groupe F. Dufresne (Pétroles Cadeko Inc.)
- Harnois Énergies
- Imperial Oil Ltd.
- Irving Oil Ltd.
- Michaud Petroleum Inc.
- Corporation Parkland
- Sobeys Capital Inc.
- Taylor Petroleum (1985) Ltd.
- Énergie Valero Inc.

4.2. Consultations réalisées

Nous avons communiqué avec chacune des organisations mentionnées ci-dessus pour demander de procéder individuellement à un premier appel avec des représentants de celles-ci. Les organisations qui ont participé aux premières discussions avec notre équipe sont indiquées à l'[annexe B – Consultation des intervenants](#). Au cours de nos discussions avec les intervenants, nous leur avons présenté un survol du *Règlement sur les combustibles propres*, de la possibilité de mettre en œuvre un concept de mécanisme de majoration liée au coût du carbone dans le cadre de la législation du Nouveau-Brunswick et de l'objectif de notre examen. Nous avons invité les intervenants à faire part de leurs idées et de leurs opinions sur la question d'un mécanisme de majoration liée au coût du carbone proposé pour la province du Nouveau-Brunswick et de leurs réflexions sur la mise en œuvre d'un tel mécanisme compte tenu de l'échéancier proposé par le *Règlement sur les combustibles propres*. Nous avons donné l'occasion aux intervenants sollicités d'exprimer leur soutien ou leurs préoccupations concernant la possibilité d'une majoration liée au coût du carbone et avons invité les participants à communiquer tout renseignement que nous devrions prendre en compte au cours de notre examen. Les commentaires recueillis et les principaux thèmes exprimés par les intervenants au cours de notre processus de consultation sont résumés ci-dessous.

4.3. Thèmes relevés pendant la consultation

Bien que le niveau de détail des discussions avec les intervenants varie d'une organisation à l'autre, nous avons relevé quelques thèmes généraux :

- 1) En général, un mécanisme de majoration liée au coût du carbone était considéré comme un coût répercuté pour la plupart des grossistes et des détaillants. Certains participants ont exprimé des préoccupations quant à la compréhension par le public de la cause des futures augmentations de prix et aux réactions subséquentes.
- 2) Certains participants ont exprimé la nécessité qu'un mécanisme de majoration liée au coût du carbone ait la souplesse nécessaire pour s'adapter régulièrement à l'évolution des conditions du marché tout en équilibrant le fardeau administratif que représente la mise à jour de la majoration.
- 3) Il a été reconnu que le marché des unités de conformité en matière de carbone et les renseignements sur les options possibles relativement à la conformité évoluent rapidement à l'heure actuelle. Par conséquent, certains participants ont fait remarquer que tout mécanisme de majoration établi aujourd'hui devrait être une solution provisoire qui serait revue régulièrement au cours des 18 à 24 prochains mois.
- 4) De nombreux participants ont pris part à la discussion, mais ont exprimé leur intérêt à suivre la question de plus près et à apporter leur contribution au processus réglementaire une fois que davantage de renseignements seront disponibles publiquement.

5. Formule pour le calcul de la majoration potentielle liée au coût du carbone

Au moment de la rédaction du présent rapport, le système d'échange d'unités de conformité en matière de carbone n'a pas été entièrement établi et ne devrait pas être mis en place avant la date de mise en œuvre de la majoration liée au coût du carbone, soit le 1^{er} juillet 2023. Par conséquent, nous avons proposé une approche provisoire pour le calcul de la majoration liée au coût du carbone jusqu'à ce que le système d'échange soit établi et ait atteint un état de liquidité (ci-après, formule provisoire pour le calcul de la MCC). La formule provisoire de calcul de la MCC suppose que, jusqu'à ce que le marché des unités de conformité soit établi et qu'il y ait de la liquidité sur le marché, le principal moyen dont les fournisseurs principaux du Canada atlantique disposeront pour se conformer au RCP reposera fortement sur le DRPH. Cette hypothèse a fait l'objet d'une discussion avec les associations industrielles et les fournisseurs principaux de combustibles de la région. Au cours de ces consultations, il a été mentionné que, bien qu'il existe quelques possibilités supplémentaires d'ajouter un mélange d'éthanol à l'essence, ces possibilités sont limitées et le DRPH constitue l'approche la plus probable pour atteindre la conformité à court terme. En outre, certains intervenants ont fait remarquer qu'il serait difficile de vérifier de façon indépendante les coûts de l'obligation de conformité associés à un mélange supplémentaire d'éthanol aux fins de la révision de la formule provisoire pour le calcul de la MCC.

Par conséquent, nous avons recommandé un calcul en plusieurs étapes pour déterminer la formule provisoire pour fixer la MCC en cents par litre comme suit :

- Étape 1 : déterminer le prix réglementaire de l'unité de conformité pour les combustibles propres.
 - pendant la période provisoire, ce prix est déterminé en fonction de la différence entre le prix par litre du DR et le prix par litre du diesel à faible teneur en soufre en dollars canadiens.
- Étape 2 : convertir le prix marginal de l'unité de conformité par litre calculé à l'étape 1 en un prix d'unité de conformité par tonne.
- Étape 3 : appliquer la majoration au titre du RCP obtenue à l'étape 2 par type de carburant, c'est-à-dire 1) diesel à très faible teneur en soufre et 2) essence.

Nous recommandons que la Commission revoie régulièrement la formule provisoire pour le calcul de la MCC afin de déterminer s'il convient de conserver la formule adoptée en fonction des conditions actuelles du marché et de l'évolution de l'établissement des systèmes d'échange d'unités de conformité en matière de carbone. En nous fondant sur les conditions actuelles du marché, nous recommandons que cette révision soit effectuée tous les six mois.

Voici un exemple de calcul du mécanisme proposé :

Étape 1 : déterminer le prix réglementaire de l'unité de conformité pour les combustibles propres.		
	Unités	Référence
Unité de conformité de la norme californienne sur les carburants à faible teneur en carbone	\$ US/tonne	A
Cible californienne d'intensité en carbone des carburants à faible teneur en carbone	gCO ₂ e/MJ	B
Intensité en carbone du diesel renouvelable vendu en Californie	gCO ₂ e/MJ	C
Différentiel	gCO ₂ e/MJ	D=B-C
Densité énergétique du diesel renouvelable vendu en Californie	MJ/litre	E
Conversion		F
Taux de change	\$ CA:\$ US	G
Prix de l'unité de conformité de la norme sur les carburants à faible teneur en carbone	\$ CA/litre	H=A*D*E/F*G
Valeur du RIN (numéro d'identification du carburant renouvelable) D4 (biodiesel)	\$ US/gallon US	I
Valeur équivalente du RIN diesel renouvelable	\$ US/gallon US	J
Taux de change	\$ CA:\$ US	G
Conversion – gallon US en litre		K
RIN (numéro d'identification du carburant renouvelable) D4 (biodiesel)	\$ CA/litre	L=I*J*G/K
Prix réglementaire de l'unité de conformité pour les combustibles propres	\$ CA/litre	M=H+L

Étape 2 : convertir le prix marginal de l'unité de conformité par litre calculé à l'étape 1 en un prix d'unité de conformité par tonne.

	Unités	Référence
Intensité en carbone de référence de la catégorie des combustibles liquides du Règlement sur les combustibles propres	gCO ₂ e/MJ	N
Intensité en carbone par défaut du diesel renouvelable au titre du Règlement sur les combustibles propres	gCO ₂ e/MJ	O
Différentiel	gCO ₂ e/MJ	P=N-O
Densité énergétique du diesel renouvelable au titre du Règlement sur les combustibles propres	MJ/litre	Q
Conversion		F
Prix d'unité de conformité par tonne	\$ CA/tonne	R=M/P/Q*F

1

Étape 3 : appliquer la majoration au titre du RCP obtenue à l'étape 2 par type de carburant, c'est-à-dire 1) diesel à très faible teneur en soufre et 2) essence.

	Unités	Référence
Intensité en carbone par défaut du Règlement sur les combustibles propres	gCO ₂ e/MJ	S
Cible de carbone du Règlement sur les combustibles propres	gCO ₂ e/MJ	T
Différentiel	gCO ₂ e/MJ	U=S-T
Densité énergétique en vertu du Règlement sur les combustibles propres	MJ/litre	V
Conversion		F
Majoration liée au coût du carbone proposée	\$ CA/litre	W=R*U*V/F

2

3 Une fois que le système d'échange d'unités de conformité en matière de carbone aura été mis en place et aura
4 atteint un état de liquidité du marché, la Commission pourra souhaiter revoir l'étape 1 de la formule provisoire
5 pour le calcul de la MCC afin de tenir compte de ce qui suit (les étapes 2 et 3 demeurent inchangées) :

- 6 • Étape 1 : déterminer le prix réglementaire de l'unité de conformité pour les combustibles propres au
7 Canada.
- 8 ○ bien que la source exacte ne soit pas claire à la date de dépôt du présent rapport, il pourrait
9 s'agir des rapports sur le marché des unités de conformité publiés par le gouvernement ou par
10 des tiers comme Argus, etc.

11 5.1. Sources de renseignements

12 Nous avons inclus un exemple de calcul utilisant la formule proposée pour le calcul de la MCC à l'[annexe C –](#)
13 [Exemple de calcul](#).

14 À l'heure actuelle, la norme californienne sur les carburants à faible teneur en carbone est un programme fondé
15 sur le marché destiné à réduire l'intensité en carbone des carburants en Californie. Ce marché est en place
16 depuis un certain temps et constitue donc une approximation raisonnable de la tarification en fonction du marché
17 pour la valeur à l'importation du coût marginal du DR plutôt que du coût marginal du diesel à très faible teneur en
18 soufre.

19 D'après nos consultations, les participants du secteur ont généralement convenu que Platts et Argus sont des
20 sources tierces de données sur l'industrie qui conviennent à la Commission pour la fixation des prix des produits
21 pétroliers dans la province du Nouveau-Brunswick. Certains ont indiqué que la principale publication sur laquelle
22 s'appuie leur organisation pour le commerce des produits pétroliers est Argus. Nous reconnaissons que le
23 montant du port de New York actuellement inclus dans le calcul des prix des produits pétroliers au Nouveau-

1 Brunswick repose sur les rapports de Platts. Nous avons déterminé qu'Argus et Platts étaient des sources
2 réputées de renseignements sur le marché au sein de l'industrie. Lorsqu'on leur a posé la question, les
3 intervenants consultés ont exprimé une préférence pour le passage à Argus pour toutes les composantes du
4 calcul des prix des produits pétroliers. Cependant, nous avons discuté expressément de la question de savoir si
5 l'utilisation continue des renseignements de Platts pour fixer le prix au comptant du port de New York aurait des
6 conséquences négatives pour l'industrie si la Commission devait adopter Argus comme source de
7 renseignements concernant les carburants renouvelables ou le mécanisme de majoration liée au coût du
8 carbone.

1 Annexe A – Documents cités en référence

2 Le tableau suivant présente un résumé des documents externes cités en référence dans le cadre de notre
3 examen :

N°	Source :
1.	Assemblée législative du Nouveau-Brunswick – Loi concernant la fixation des prix des produits pétroliers – 16 décembre 2022
2.	Site Web du gouvernement du Canada – Conformité avec le Règlement sur les combustibles propres – Canada.ca
3.	Règlement sur les combustibles propres : DORS/2022-140 – La Gazette du Canada, Partie II – Date de publication : 6 juillet 2022
4.	Résumé de l'étude d'impact de la réglementation – Règlement sur les combustibles propres
5.	Assessment of petroleum product benchmark options to support price regulation in the Atlantic Provinces – Gardner Pinfold Consultants Inc. – Juillet 2022
6.	Biocarburants avancés Canada – Renewable Hydrocarbon Diesel – https://advancedbiofuels.ca/
7.	Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick – Prix pétroliers antérieurs – Décembre 2022 – https://nbeub.ca/fr/past-petroleum-prices
8.	Commission des services publics et d'examen de la Nouvelle-Écosse – Prices Prescribed for Petroleum Products under the <i>Petroleum Products Pricing Act</i> – Décembre 2022 – https://nsuarb.novascotia.ca/sites/default/files/gasprice_141.pdf
9.	Commission de réglementation et d'appels de l'Île-du-Prince-Édouard – Gas Retail Pumps – All Brands – Décembre 2022 – https://irac.pe.ca/petrol/historical-pricing-data/?effDate=2022-12-30
10.	Régie des commissaires aux services publics de Terre-Neuve-et-Labrador – Décembre 2022 – Conformité avec le Règlement sur les combustibles propres – Canada.ca
11.	Régie des commissaires aux services publics de Terre-Neuve-et-Labrador – 2022-2023 Petroleum Products Pricing Review – Consultation Document – 17 janvier 2023.
12.	Kalibrate – Phase 1 Report: Preliminary and Background Market Review – Régie des commissaires aux services publics de Terre-Neuve-et-Labrador – 3 novembre 2022
13.	Association canadienne des carburants – Driving Towards Canada's Net Zero Goals – Federal CFR and other policies bound to impact Atlantic Price Regulations – 18 janvier 2023
14.	Association canadienne des carburants – Federal CFR Impacts in Atlantic Canada – CFA concerns and potential solution to the CFR impacts on Atlantic Price Regulation – Octobre 2022
15.	Environnement et Changement climatique Canada – Règlement sur les combustibles propres : système de création et de suivi des crédits – Guide de l'utilisateur pour les organismes de vérification – Février 2023
16.	Environnement et Changement Climatique Canada – Évaluation d'experts de systèmes de tarification carbone 2020 – Un rapport préparé par l'Institut canadien pour des choix climatiques

4

1 Annexe B – Consultations des intervenants

2 Le tableau suivant présente un résumé des consultations menées auprès de l'industrie :

N°	Entreprise	Date de la consultation
1	Association canadienne des carburants	30 janvier 2023
		8 février 2023
		22 février 2023
2	Cape D'Or Holdings Ltd. (Wilsons Gas Stops)	17 février 2023
3.	Conseil canadien de l'industrie des dépanneurs	27 janvier 2023
4.	Groupe F. Dufresne (Pétroles Cadeko Inc.)	10 février 2023
		20 février 2023
5.	Harnois Énergies	9 février 2023
6.	Imperial Oil Ltd.	27 février 2023
7.	Irving Oil Ltd.	25 janvier 2023
		15 février 2023
8	Michaud Petroleum Inc.	17 février 2023
9	Sobeys Capital Inc.	1 février 2023

3

4 Voici une liste des tiers contactés, mais dont les discussions de consultation n'ont pas abouti avant la date du
5 présent rapport:

N°	Entreprise
1	Corporation Parkland
2	Taylor Petroleum (1985) Ltd.
3	Énergie Valero Inc.

6

1 Annexe C – Exemple de calcul

2 Le tableau suivant donne un exemple de calcul de la majoration liée au coût du carbone proposé :

Étape 1 : déterminer le prix réglementaire de l'unité de conformité pour les combustibles propres.			Input	Origine
	Unités	Référence		
Unité de conformité de la norme californienne sur les carburants à faible teneur en carbone	\$ US/tonne	A	73.46	[1]
Cible californienne d'intensité en carbone des carburants à faible teneur en carbone	gCO ₂ e/MJ	B	89.15	[2]
Intensité en carbone du diesel renouvelable vendu en Californie	gCO ₂ e/MJ	C	55.00	[3]
Différentiel	gCO ₂ e/MJ	D=B-C	34.15	
Densité énergétique du diesel renouvelable vendu en Californie	MJ/litre	E	35.52	[4]
Conversion		F	1,000,000.00	[5]
Taux de change	\$ CA:\$ US	G	1.35	[6]
Prix de l'unité de conformité de la norme sur les carburants à faible teneur en carbone	\$ CA/litre	H=A*D*E/F*G	0.12	
Valeur du RIN (numéro d'identification du carburant renouvelable) D4 (biodiesel)	\$ US/gallon US	I	1.75	[7]
Valeur équivalente du RIN diesel renouvelable	\$ US/gallon US	J	1.70	[8]
Taux de change	\$ CA:\$ US	G	1.345	
Conversion – gallon US en litre		K	3.79	[9]
RIN (numéro d'identification du carburant renouvelable) D4 (biodiesel)	\$ CA/litre	L=I*J*G/K	1.06	
Prix réglementaire de l'unité de conformité pour les combustibles propres	\$ CA/litre	M=H+L	1.18	

[1] - California Air Resources Board ("CARB")

[Weekly LCFS Credit Transfer Activity Reports](#)

[2] - California Air Resources Board ("CARB")

[RESO 18-34 LCFS Attachment A Final Reg Order - Table 2](#)

[3] - California Air Resources Board ("CARB")

[LCFS Pathway Certified Carbon Intensities](#)

[4] - Argus - Methodology and Specifications Guide

www.argusmedia.com

[5] - Argus - Methodology and Specifications Guide

www.argusmedia.com

[6] - Bank du Canada - Taux de change 2023-02

www.bankofcanada.ca

[7] - Argus - Vol. 23, no 4, 6 janv. 2023

[Argus Media - Sample Report](#)

[8] - Code of Federal Regulations (CFR)

[80.1415 -- How are equivalence values assigned to renewable fuel?](#)

[9] - 1 gallon US = 3.78541 litre

3

Étape 2 : convertir le prix marginal de l'unité de conformité par litre calculé à l'étape 1 en un prix d'unité de conformité par tonne.				
	Unités	Référence	Input	Origine
Intensité en carbone de référence de la catégorie des combustibles liquides du Règlement sur les combustibles propres	gCO2e/MJ	N	89.20	[10]
Intensité en carbone par défaut du diesel renouvelable au titre du Règlement sur les combustibles propres	gCO2e/MJ	O	35.00	[11]
Différentiel	gCO2e/MJ	P=N-O	54.20	
Densité énergétique du diesel renouvelable au titre du Règlement sur les combustibles propres	MJ/litre	Q	34.92	[12]
Conversion		F	1,000,000.00	
Prix d'unité de conformité par tonne	\$ CA/tonne	R=M/P/Q*F	621.80	

[10] - Règlement sur les combustibles propres (DORS/2022-140)

[Annexe 1](#)

[11] - Règlement sur les combustibles propres (DORS/2022-140)

[Paragraphe 170\(1\)](#)

[12] - Règlement sur les combustibles propres (DORS/2022-140)

[Annexe 2](#)

1

Étape 3 : appliquer la majoration au titre du RCP obtenue à l'étape 2 par type de carburant, c'est-à-dire 1) diesel à très faible teneur en soufre et 2) essence.					
	Unités	Référence	Essence	Carburant diesel	Origine
Intensité en carbone par défaut du Règlement sur les combustibles propres	gCO2e/MJ	S	95.00	93.00	[13]
Cible de carbone du Règlement sur les combustibles propres	gCO2e/MJ	T	91.50	89.50	[14]
Différentiel	gCO2e/MJ	U=S-T	3.50	3.50	
Densité énergétique en vertu du Règlement sur les combust	MJ/litre	V	34.69	38.65	[15]
Conversion		F	1,000,000.00	1,000,000.00	
Majoration liée au coût du carbone proposée	\$ CA/litre	W=R*U*V/F	0.08	0.08	

[13] - Règlement sur les combustibles propres (DORS/2022-140)

[Paragraphe 5\(1\)](#)

[14] - Règlement sur les combustibles propres (DORS/2022-140)

[Paragraphe 5\(1\)](#)

[15] - Règlement sur les combustibles propres (DORS/2022-140)

[Annexe 2](#)

2

**Vérification | Fiscalité | Services de conseil**

© Grant Thornton LLP, 2022. Un cabinet canadien membre de Grant Thornton International Ltd. Tous droits réservés.

À propos de Grant Thornton au Canada

Grant Thornton LLP est un cabinet canadien de comptabilité et de services de conseil de premier plan qui fournit des services de vérification, de fiscalité et de consultation à des organismes privés et publics. Nous aidons les organisations dynamiques à libérer leur potentiel de croissance en leur fournissant des conseils judicieux et applicables grâce à une vaste gamme de services. Grant Thornton au Canada compte environ 2 800 employés dans ses bureaux, d'un océan à l'autre. Grant Thornton LLP est un membre canadien de Grant Thornton International Ltd., dont les cabinets membres exercent leurs activités partout dans le monde.

À propos de Grant Thornton International Ltd.

Grant Thornton International Ltd. est l'une des principales organisations mondiales de sociétés indépendantes d'assurance, de fiscalité et de conseil. Des équipes proactives, dirigées par des associés accessibles, s'appuient sur leurs connaissances, leur expérience et leur instinct pour comprendre les problèmes complexes des clients du secteur privé, de sociétés cotées en bourse et du secteur public, et pour les aider à trouver des solutions appropriées. Chez Grant Thornton, plus de 58 000 personnes, réparties dans plus de 130 pays, s'efforcent de changer la donne pour les clients, les collègues et les collectivités dans lesquelles elles vivent et travaillent.