

**Réponse aux commentaires reçus au sujet du
projet de Règlement sur la teneur en soufre du
carburant diesel routier
publié le 20 décembre 2001 dans la Partie I
de la Gazette du Canada**

Direction du pétrole, du gaz et de l'énergie

Environnement Canada

Juillet 2002

Table des matières

INTRODUCTION	1
PARTIES PRÉSENTANT DES COMMENTAIRES.....	1
COMMENTAIRES ET RÉPONSES.....	2
TENEUR EN SOUFRE RÉGLÉMENTÉE ET DATE DE MISE EN OEUVRE	2
<i>Commentaires relatifs à la teneur en soufre réglementée et à la date de mise en oeuvre</i>	<i>2</i>
<i>Commentaires spécifiques à la teneur en soufre réglementée.....</i>	<i>4</i>
MÉTHODES D'ESSAI DES TENEURS EN SOUFRE.....	4
<i>Méthodes d'essai pour fins de conformité et de compte-rendu.....</i>	<i>4</i>
<i>Méthodes d'essai équivalentes pour fins de compte-rendu.....</i>	<i>5</i>
POSSIBILITÉ DE CONTAMINATION DU CARBURANT DIESEL D'UNE TENEUR EN SOUFRE DE 15 PPM DANS LE RÉSEAU DE DISTRIBUTION	6
QUESTIONS DU NORD.....	8
<i>Définition de la zone d'approvisionnement du Nord</i>	<i>8</i>
<i>Exigences concernant le point de vente dans le Nord et l'utilisation de carburant contre-indiqué..</i>	<i>9</i>
RISQUE D'UTILISER UN CARBURANT CONTRE-INDIQUÉ.....	10
INCITATIFS POUR L'INTRODUCTION HÂTIVE DU CARBURANT DIESEL À FAIBLE TENEUR EN SOUFRE.....	10
COÛT POUR LES CONSOMMATEURS	11
QUESTIONS DIVERSES	12
DÉFINITION DU CARBURANT DIESEL	12
<i>Exigences en matière de compte-rendu.....</i>	<i>12</i>
COMPTE-RENDU DES DONNÉES DE VENTES	13
TENUE DE REGISTRES	14
DATE DE CONFORMITÉ AU STADE DE LA PRODUCTION	15
DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DU RÈGLEMENT	15
RÉVISIONS DES NORMES ET DES MÉTHODES	16
LUBRIFIANCE.....	17
AUTRES PARAMÈTRES RELIÉS AU DIESEL.....	17
CARBURANT DIESEL NON ROUTIER	18
COMMENTAIRES CONCERNANT L'INCLUSION DE DISPOSITIONS D'ASSOUPLISSEMENT DANS LE RÈGLEMENT	19
CHIFFRES SIGNIFICATIFS	19
ANNEXE 1 : CARTES DE LA ZONE D'APPROVISIONNEMENT DU NORD	22

INTRODUCTION

Le présent document répond aux commentaires qu'Environnement Canada a reçus au sujet du projet de *Règlement sur la teneur en soufre du carburant diesel routier* publié dans la *Partie I* de la *Gazette du Canada* le 22 décembre 2001.

Tous les commentaires reçus ont été distribués le 15 mars 2002 dans un document intitulé « *Commentaires reçus sur le projet de Règlement sur la teneur en soufre du carburant diesel routier* ».

PARTIES PRÉSENTANT DES COMMENTAIRES

Des commentaires relatifs au projet de Règlement ont été envoyés par les parties suivantes :

Gouvernements provinciaux et municipaux

- Ville de Toronto
- Ministère des Ressources naturelles, Québec
- *Greater Vancouver Regional District (GVRD)*

Constructeurs de véhicules

- Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC)
- Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV)
- *Engine Manufacturers Association (EMA)*

Industrie pétrolière

- Institut canadien des produits pétroliers (ICCP)
- *Enbridge Pipelines Inc.*
- Compagnie pétrolière Impériale limitée
- Pétroles Irving limitée
- *North Atlantic Refining Limited*
- Petro-Canada
- Produits Shell Canada limitée
- Sunoco
- *Trans Mountain Pipe Line Company*
- Pipelines Trans-Nord inc.
- Ultramar

Autres

- Office des normes générales du Canada (ONGC)
- Alliance canadienne du camionnage (ACC)
- *National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers Union of Canada*
- *Saint John Citizens Coalition for Clean Air*
- M. et Mme Tippett

Des copies des commentaires reçus ont été distribuées aux parties concernées le 15 mars 2002 (document intitulé «*Commentaires reçus sur le projet de Règlement sur la teneur en soufre du carburant diesel routier*»). Ce document contenait aussi des notes ayant trait à une réunion tenue le 18 février 2002 avec l'Alliance canadienne du camionnage, l'Institut canadien des produits pétroliers et Environnement Canada, ainsi que de la correspondance provenant de l'ICPP. Veuillez noter que les extraits des commentaires reçus en anglais ont été traduits à partir des soumissions originales anglaises précédemment distribuées.

COMMENTAIRES ET RÉPONSES

Teneur en soufre réglementée et date de mise en oeuvre

- Plusieurs parties intéressées ont exprimé leur appui aux limites réglementaires proposées et à la date de mise en œuvre. Certaines parties ont vivement recommandé une action plus rapide et une limite inférieure à 15 ppm. Une partie a suggéré de la souplesse pour permettre des excursions pouvant atteindre 30 ppm, en autant que la moyenne de 15 ppm soit maintenue.

Commentaires relatifs à la teneur en soufre réglementée et à la date de mise en oeuvre

- « *L'ACCV appuie fermement Environnement Canada dans la direction prise pour réduire la teneur en soufre permise dans le carburant diesel routier au Canada, en une approche d'une seule étape, à un maximum de 15 parties de soufre par million (ppm) entrant en vigueur le 1^{er} septembre 2006, s'harmonisant ainsi avec l'introduction exigée de ce carburant diesel à teneur réduite en soufre aux États-Unis.* »
- « *L'EMA appuie fermement le projet d'Environnement Canada exigeant que tous les carburants diesel routiers respectent une teneur en soufre de 15 ppm ou moins.* »

- L'AFIAC « recommande vivement à Environnement Canada d'adopter une réglementation relative à la teneur en soufre du carburant diesel routier qui fournira du diesel « propre » à tous les Canadiens et à toutes les Canadiennes en janvier 2006 et de considérer l'introduction de carburant diesel routier sans soufre en même temps que l'UE [Union Européenne] ».
- « L'ICPP et ses compagnies membres appuient entièrement l'objectif de projet de Règlement, exigeant que tous les carburants diesel routiers respectent une teneur maximale en soufre de 15 ppm en 2006... »
- « L'Impériale appuie le fait de fournir le carburant nécessaire à l'introduction de la nouvelle technologie de contrôle des émissions de poids lourds diesel routiers, le 1^{er} septembre 2006. »
- « Les Pétroles Irving appuient le Règlement sur la teneur en soufre du carburant diesel routier publié à la Partie I de la Gazette du Canada le 22 décembre 2001. »
- « La compagnie pétrolière North Atlantic Refining Limited appuie le projet de Règlement sur la teneur en soufre du carburant diesel routier et son harmonisation avec le règlement prescrit par l'EPA des É.-U. »
- « L'industrie pétrolière Shell appuie l'approche d'Environnement Canada ayant trait à aligner ce règlement sur le carburant diesel avec les changements planifiés aux É.-U. concernant la qualité du carburant diesel. »
- « L'industrie pétrolière Sunoco soutient fortement l'objectif principal du projet de Règlement consistant à exiger que tous les carburants diesel routiers respectent une teneur en soufre maximale de 15 mg/kg en 2006... »
- Le ministère des Ressources naturelles a indiqué que « ... de façon générale, l'ensemble des préoccupations du MRN ont été traitées adéquatement dans le Règlement proposé. »
- La Ville de Toronto « appuie pleinement la proposition du gouvernement de réduire la teneur en soufre permise dans le carburant diesel routier de 500 ppm à 15 ppm dans les délais indiqués. »
- L'organisme Saint John Citizens Coalition for Clean Air « appuie et recommande le Règlement proposé qui réduira la teneur maximale de soufre dans le carburant diesel routier à 15 milligrammes par kilogramme de carburant...à compter du 1^{er} juin 2006. »
- « Les TCA appuient le Règlement proposé parce qu'il réduira le smog, améliorant par conséquent la santé générale et le bien-être des Canadiens et des Canadiennes. »

Commentaires spécifiques à la teneur en soufre réglementée

- « La compagnie pétrolière Trans Mountain recommande que les règlements concernant le rapport de l'endroit et de la teneur moyenne en soufre inclus dans le Règlement sur le soufre dans l'essence soient adoptés pour le carburant diesel routier et que des excursions pouvant atteindre 30 ppm soient permises, en autant qu'une moyenne de 15 ppm soit maintenue. »

Réponse : Tel qu'indiqué dans la déclaration d'intention du Ministre sur les véhicules, les moteurs et les carburants moins polluants, le Règlement établit une limite de 15 ppm entrant en vigueur le 1^{er} juin 2006. Cette teneur et cette date sont nécessaires pour respecter les nouvelles normes d'émission applicables aux véhicules à moteur qui seront exigées pour les modèles de l'année 2007.

Méthodes d'essai des teneurs en soufre

Les parties représentant l'industrie pétrolière ont émis des commentaires au sujet des méthodes d'essai des teneurs en soufre à utiliser pour fins de conformité et de compte-rendu. Elles ont aussi recommandé que des dispositions pour des méthodes d'essai de rechange soient incluses dans le Règlement.

Méthodes d'essai pour fins de conformité et de compte-rendu

- L'ONGC a indiqué que « la méthode d'essai ASTM D5453-00 est en train de devenir la méthode de choix des laboratoires pétroliers canadiens pour le carburant diesel, l'essence et le carburéacteur. Elle n'est pas encore utilisée universellement mais, lorsque l'essence sera produite avec une teneur en soufre inférieure à 50 mg/kg, fort probablement entre le milieu et la fin de l'année 2003, cette méthode deviendra probablement celle préférée par les laboratoires... La norme CAN/CGSB-3.0 no. 16.0-95 devrait être permise en tant que méthode de référence jusqu'au 31 décembre 2003, afin de donner du temps aux laboratoires pour acheter et mettre en service les unités ASTM D5453-00. »
- « Shell recommande que la norme CAN/CGSB-3.0 no. 16.0-95 demeure la méthode de référence jusqu'au 31 décembre 2003 et qu'à compter du 1^{er} janvier 2004, l'ASTM 5453-00 devienne la méthode de référence. »
- Lors d'éclaircissements de ses commentaires initiaux, l'Impériale a indiqué qu'elle « appuie et qu'elle est conforme à la recommandation de l'ONGC concernant le fait que la méthode d'essai ASTM D5453-00 soit utilisée après le 31 décembre 2003... »

- Sunoco a indiqué que « *si Environnement Canada souhaite spécifier une méthode d'essai de référence pour ce Règlement, nous recommandons que ce soit la méthode d'essai ASTM D5453-00 (Standard Test Method for Determination of Total Sulphur in Light Hydrocarbons, Motor Fuels and Oils by Ultraviolet Fluorescence). Nous ne voyons pas la nécessité de spécifier deux méthodes séparées aux paragraphes 4.(1) et (2).* »
- En ajout à ses commentaires initiaux, l'ICPP a confirmé que « *tous les membres de l'ICPP appuient la proposition de l'ONGC d'utiliser la méthode CGSB 16.0 jusqu'à la fin de l'année 2003 et d'utiliser ensuite la méthode ASTM D5453 à partir du 1^{er} janvier 2004.* »

Méthodes d'essai équivalentes pour fins de compte-rendu

Plusieurs parties ont demandé que le règlement inclue de la souplesse pour permettre l'utilisation de méthodes d'essai de rechange pour fins de compte-rendu.

- « *La plupart des membres du groupe de travail sur les combustibles de distillat moyen de l'ONGC croient important que cette disposition [fournissant un mécanisme afin d'obtenir la permission d'utiliser des méthodes équivalentes pour l'échantillonnage et l'analyse] soit ajoutée au projet de Règlement sur la teneur en soufre du carburant diesel routier de la même manière que dans le Règlement sur le benzène dans l'essence.* »
- L'ICPP a recommandé « *que les dispositions pour les méthodes d'essai équivalentes pour fins de compte-rendu incluses au paragraphe 6 du « Règlement sur le benzène dans l'essence » soient ajoutées à ce Règlement.* »
- « *L'Impériale appuie le développement ou l'adoption de technologies nouvelles ou améliorées pour l'échantillonnage et l'analyse. L'Impériale croit qu'il est important qu'une disposition semblable soit ajoutée au projet de Règlement sur la teneur en soufre du carburant diesel routier, telle qu'utilisée au paragraphe 6 du Règlement sur le benzène dans l'essence.* »
- Sunoco « *recommande fortement que les dispositions pour les méthodes d'essai équivalentes pour fins de compte-rendu incluses dans le paragraphe 6 du « Règlement sur le benzène dans l'essence » soient ajoutées à ce Règlement.* »
- Ultramar a demandé à Environnement Canada « *d'introduire pour ce règlement la même souplesse que vous avez introduite dans le règlement pour la teneur en benzène dans l'essence.* »
- « *Shell recommande qu'un mécanisme soit inclus dans le règlement pour le carburant diesel, qui permettrait aux raffineurs et aux importateurs d'obtenir la permission d'utiliser des « méthodes équivalentes » pour l'échantillonnage et l'analyse pour fins de compte-rendu.* »

- Réponse : La version définitive du Règlement sur le carburant diesel comprend des changements aux méthodes d'essai :
- jusqu'au 31 décembre 2003, la méthode d'essai de référence est CAN/CGSB-3.0 no. 16.0;
 - après le 31 décembre 2003, la méthode d'essai de référence sera ASTM D 5453.

Pour fins de compte-rendu seulement, le Règlement permet aussi les méthodes ASTM 6428, ASTM 2622 et ASTM D 1266 jusqu'au 31 décembre 2003. Après cette date, l'approche utilisée dans le *Règlement sur le benzène dans l'essence* pour les méthodes d'essai de rechange sera adoptée : le règlement définitif permet l'utilisation de méthodes d'essai de rechange pour fins de compte-rendu, pourvu qu'il soit démontré par celui qui est réglementé que la méthode d'essai est équivalente à ASTM D 5453, en utilisant la méthode de comparaison ASTM D 4855.

Possibilité de contamination du carburant diesel d'une teneur en soufre de 15 ppm dans le réseau de distribution

- L'ICPP a noté que *« le transport par oléoduc de carburant diesel à teneur ultra-faible en soufre pose plusieurs problèmes possibles nécessitant une meilleure compréhension. Si des travaux supplémentaires indiquaient que les livraisons de carburant diesel routier à teneur en soufre inférieure à 15 ppm utilisant le système actuel d'oléoduc n'étaient pas adéquates, il serait nécessaire d'élaborer des options de rechange. Nous recommandons fortement que Ressources naturelles Canada amorce rapidement une étude afin d'examiner les capacités et les limitations possibles du système de distribution et tout problème commercial pouvant en résulter. »*
- L'Impériale a appuyé *« les suggestions de l'ICPP et offre sa collaboration à l'élaboration et à l'étude des systèmes de distribution. Cela représente une haute priorité pour l'Impériale étant donné que les résultats nécessiteront probablement des changements significatifs à l'infrastructure de distribution actuelle afin de satisfaire l'exigence relative au point de vente du 1^{er} septembre 2006 proposée. »*
- *« ...Shell, conjointement avec les autres raffineurs et les autres compagnies de pipelines, étudie les problèmes potentiels associés au transport par oléoduc de carburant diesel à teneur ultra-faible en soufre (DTUFS) pouvant être propres à notre pays. Shell suggère aussi que la résolution de problèmes liés à la distribution par oléoduc soit considérée avant que la Gazette 2 ne soit finalisée. »*
- *« Trans Mountain et ses expéditeurs ne croient pas que les livraisons de carburant diesel routier au moyen de son système seront possibles après l'entrée en vigueur en juin 2006 du projet de Règlement sur la teneur en soufre du carburant diesel routier. Toutefois, des tests se poursuivront afin*

de déterminer si cela est possible. Si les coûts ne peuvent être récupérés de ses expéditeurs, l'impact sur la compagnie pourrait s'élever à une somme de 12 millions de dollars par année en pertes de revenu. Si ses coûts étaient transférés aux expéditeurs de Trans Mountain, il en résulterait une hausse tarifaire d'environ 12 % qui se répercuterait sur les consommateurs du Lower Mainland de la C.-B. pour tous les volumes qu'elle transporte. Les options d'approvisionnement de rechange pour les livraisons de carburant diesel routier au Lower Mainland sont le transport ferroviaire à partir d'Edmonton ou le transport par camion ou par barge à partir de l'état de Washington et il existe des problèmes de sécurité accrue et d'environnement associés à de tels moyens de transport de rechange. »

- *Enbridge Pipelines Inc. a indiqué que « la cueillette de soufre dans une pipeline à opérations par lots peut être réduit mais non éliminé à l'aide de dépenses en capital. Ce genre de dépense en capital n'était pas mentionné dans l'article de la Gazette du Canada auquel on fait référence plus haut. »*
- *Pipelines Trans-Nord inc. a indiqué que « toutefois, il ne fait aucun doute que le mouvement de DTUFS représentera un défi. Il y aura un impact important en matière de coûts pour la distribution par pipeline de DTUFS et possiblement pour les autres produits pétroliers, qui se répercutera sur les expéditeurs et sur le consommateur. »*

Réponse : La présence de produits à teneur plus élevée en soufre et de brut dans le système de distribution crée un risque de contamination pour le carburant diesel à teneur en soufre de 15 ppm. Lors de l'élaboration de son règlement, l'EPA a examiné la façon dont les pipelines devraient être gérés pour minimiser la contamination du carburant diesel à faible teneur en soufre. L'EPA a découvert qu'une gestion plus attentive des pipelines, incluant un interface plus large entre les produits et des volumes accrus de re-mélange des lots contaminés, surviendraient et cela entraînerait des coûts additionnels pour les systèmes de pipelines et de distribution.

Le Canada sera confronté à ce même genre de problèmes avec l'introduction du carburant diesel à teneur en soufre de 15 ppm. Ressources naturelles Canada, en consultation avec les autres ministères des paliers de gouvernements fédéral et provincial et avec l'industrie, examine actuellement la structure et les termes de référence d'une étude pour enquêter au sujet des contraintes possibles du système de distribution existant et des effets possibles en matière d'approvisionnement en distillat. L'étude n'est pas encore terminée.

L'EPA a déterminé qu'une teneur en soufre de 15 ppm dans le carburant diesel sera nécessaire pour satisfaire les nouvelles normes d'émission des véhicules routiers. Le Règlement stipule donc une limite de soufre de 15 ppm pour les ventes de carburant diesel routier.

Questions du Nord

Définition de la zone d'approvisionnement du Nord

En vertu du règlement, la limite de 15 ppm pour les ventes dans la zone d'approvisionnement du Nord entre en vigueur un an plus tard que dans le reste du Canada. L'ONGC, Sunoco et l'Impériale ont suggéré que la définition de la « zone d'approvisionnement du Nord » soit basée sur des limites géographiques spécifiques plutôt que d'utiliser les zones de la norme CAN/CGSB-3.5-99.

- *“Le groupe de travail sur l'essence de l'ONGC travaille présentement à l'élaboration de nouvelles zones dues à l'acquisition d'un nouvel ensemble de données météorologiques. Les zones telles que mentionnées dans ce règlement, feront l'objet de changements dans l'édition prochaine de la norme CAN/CGSB-3.5. Pour éviter toute confusion possible à l'avenir, il serait préférable de définir cette zone en utilisant des lignes de latitude et des limites provinciales. »*
- *Sunoco suggère que la zone d'approvisionnement du Nord « soit basée sur des limites géographiques spécifiques plutôt que des zones utilisant la norme CAN/CGSB-3.5-99, qui peut être sujette à changement lors de l'acquisition de nouvelles données météorologiques. Cela devrait aider à prévenir toute confusion future. »*
- *De façon semblable, l'Impériale a indiqué que le « groupe de travail sur l'essence de l'ONGC élabore actuellement de nouvelles zones basées sur des données météorologiques plus actuelles. Afin d'éviter que la référence ne soit dépassée lorsque le règlement proposé entrera en vigueur, nous recommandons que la zone d'approvisionnement du Nord soit définie par latitude et par province. »*

Réponse : La version définitive du Règlement sur le carburant diesel a modifié la définition de la zone d'approvisionnement du Nord afin qu'elle soit basée sur des limites géographiques. La définition a aussi été révisée pour exclure les routes principales dans le Nord afin d'aborder les problèmes soulevés au sujet de l'utilisation d'un carburant non indiqué, tel que mentionné ci-dessous. À ce sujet, des consultations subséquentes ont été tenues avec l'ACC, l'ICPP et les gouvernements du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest, du Québec et de Terre-Neuve. La définition résultante constitue

un consensus des parties mentionnées ci-dessus. L'annexe I contient des cartes montrant la zone d'approvisionnement du Nord.

Exigences concernant le point de vente dans le Nord et l'utilisation de carburant contre-indiqué

L'ACCV, l'EMA et l'ACC ont exprimé des préoccupations à propos du risque d'utiliser un carburant contre-indiqué dans le Nord, à cause de la date d'entrée en vigueur plus tardive pour les ventes dans la région d'approvisionnement du Nord.

- L'ACCV a indiqué que « ...le fait de retarder la date d'entrée en vigueur du carburant diesel à teneur en soufre de 15 ppm dans les régions du Nord jusqu'au 1^{er} septembre 2007 pourrait aussi retarder la disponibilité des véhicules équipés de dispositifs d'après-traitement sensibles au soufre dans cette région. Par conséquent, nous n'appuyons pas le fait de retarder la date de mise en œuvre du 1^{er} septembre 2006 afin de satisfaire une date de lancement ultérieure pour le Nord. L'étiquetage obligatoire à la pompe est essentiel concernant la période de délai s'appliquant aux régions du Nord. »
- « L'EMA recommande vivement à Environnement Canada d'adopter une date de mise en œuvre unique à l'échelle nationale du 1^{er} septembre 2006 pour les limites de ventes...Dans l'éventualité où un délai de mise en œuvre serait permis pour les régions du Nord, Environnement Canada devrait exiger un étiquetage à la pompe identifiant la teneur en soufre plus élevée. »
- L'ACC a indiqué que « un transporteur non établi dans le Nord mais qui dessert cette région [la zone d'approvisionnement du Nord], ne pourrait répartir ses équipements 2007 dans ces collectivités sans avoir la garantie d'un approvisionnement en DTUFS. Nous croyons qu'il est possible d'arriver à une solution pour ce problème, étant donné que la situation ne s'appliquerait qu'à un nombre relativement peu élevé de collectivités du Nord desservies par réseau routier. »

Réponse : La date d'entrée en vigueur pour les ventes dans les régions du Nord est le 1^{er} septembre 2007 et cette date reflète les difficultés liées à la distribution de carburant et à la logistique du Nord du Canada. Afin de tenir compte des préoccupations soulevées, la version définitive du règlement a modifié la définition de la zone d'approvisionnement du Nord afin d'exclure Terre-Neuve et la plupart des routes principales dans le Nord. Environnement Canada croit que cela atténuera le besoin possible d'étiquetage du carburant à teneur élevée en soufre dans le Nord.

Risque d'utiliser un carburant contre-indiqué

- « L'ACCV demeure préoccupée à propos de la possibilité d'utiliser un carburant contre-indiqué avant le 1^{er} septembre 2006 (le 1^{er} septembre 2007 pour les régions du Nord) et des risques de dommages sérieux aux moteurs et aux dispositifs d'après-traitement pouvant en résulter. »

Réponse : La possibilité d'utiliser du carburant contre-indiqué dans les véhicules diesels routiers existe présentement étant donné que le carburant diesel pour utilisation non routière peut contenir une teneur en soufre supérieure à celle de la limite existante pour le carburant diesel routier. Cette situation persistera lorsque la teneur en soufre du carburant diesel routier aura été réduite à 15 ppm. Avec la limite plus stricte de 15 ppm, il y aura un plus grand risque de contamination par des produits à teneur supérieure en soufre, ce qui ferait dépasser la limite prescrite. Tel que mentionné plus haut, cette situation exigera une gestion plus attentive des pipelines et des réservoirs de stockage et cette question sera examinée par Ressources naturelles Canada.

Incitatifs pour l'introduction hâtive du carburant diesel à faible teneur en soufre

Un certain nombre de parties ont commenté l'utilisation possible d'instruments économiques afin de promouvoir l'introduction hâtive du carburant diesel routier à faible teneur en soufre.

- La Ville de Toronto a recommandé « la promotion d'outils non liés à la réglementation, comme par exemple des mesures fiscales d'incitation, pour encourager l'introduction hâtive du carburant diesel à faible teneur en soufre. »
- La compagnie pétrolière North Atlantic a indiqué que « À notre avis, le gouvernement Canadien devrait revoir sa position à l'égard des incitatifs et devrait adopter une mesure fiscale d'incitation ou un programme d'échange de crédits conçu sur le même modèle que celui adopté par l'EPA aux É.-U. Selon notre opinion, un incitatif fiscal pour les compagnies afin d'investir plus tôt, si l'on considère les avantages possibles pour la population, mérite d'être considéré. »
- Les Pétroles Irving limitée ont recommandé que « ...le Canada devrait considérer l'utilisation d'instruments non liés à la réglementation afin de fournir des incitatifs pour l'introduction hâtive de carburants moins polluants pour le transport. Nous recommandons que le gouvernement du Canada considère l'élaboration d'une stratégie pour gérer les résultats prévus concernant les ressources de construction nord-américaines limitées, incapables de satisfaire les échéances. Cette situation est

urgente. Afin d'aborder ces résultats possibles prévus, nous recommandons que le gouvernement élabore un programme incitatif qui servirait à échelonner la construction pendant les prochaines quatre années et demie. »

- *« L'ACC n'appuie pas l'argument utilisé par Environnement Canada relativement au fait que le risque de disparités régionales nuise à l'utilisation d'incitatifs fiscaux pour l'introduction hâtive de DTUFS. Une réduction de la taxe d'accise par exemple, qui réduirait le prix du DTUFS au même niveau que celui du carburant diesel conventionnel, pourrait accélérer l'introduction du DTUFS dans les régions du pays non desservies par un réseau de distribution de transport par pipelines. »*
- *Les membres de l'ICPP se sont engagés à atteindre l'objectif [du Règlement] sans aucun besoin de mesures fiscales d'aucune sorte. »*
- *Ultramar a demandé qu'Environnement Canada « ... ne mettiez pas en place des incitatifs fiscaux pour accélérer la mise sur le marché de diesel à 15 ppm. »*

Réponse : Environnement Canada a travaillé avec la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE), qui a examiné les possibilités d'appliquer des instruments fiscaux pour compléter le programme des véhicules et des carburants moins polluants, incluant l'introduction hâtive du diesel à faible teneur en soufre avant l'année 2006. Le Groupe de travail sur l'assainissement du transport de la TRNEE n'a pu établir d'entente sur une recommandation concernant l'utilisation d'une taxe différentielle afin d'accélérer l'introduction du carburant diesel à faible teneur en soufre. Lors de son analyse finale, le gouvernement du Canada a déterminé que le règlement en vertu de la LCPE constitue la mesure la plus appropriée.

Coût pour les consommateurs

- *L'ACC a exprimé des préoccupations « quant à la manière dont Environnement Canada est arrivé à une estimation de coût supplémentaire, indiquée dans la Gazette, de 240 \$ à 470 \$ par année par camion pour fonctionner au DTUFS. En se basant sur ses propres calculs, l'ACC prévoit des coûts variant entre 1 017 \$ et 3 714 \$ par année, par tracteur routier. »*

Réponse : L'estimation des coûts d'Environnement Canada se base sur une estimation de l'EPA consistant en un coût moyen de véhicules allant des camions lourds aux camions encore plus lourds et aux autobus urbains. Environnement Canada reconnaît que les estimations de coûts varient selon des

facteurs tels que le coût du carburant, la distance parcourue, la grosseur du moteur et le taux de consommation de carburant du moteur. Par conséquent, l'information fournie par l'ACC a été ajoutée au RIER.

Questions diverses

Définition du carburant diesel

- L'ICPP a suggéré que la définition du carburant diesel « *soit amendée pour modifier la limite inférieure de l'intervalle d'ébullition de 150°C à 130 °C pour mieux refléter les données actuelles concernant les carburants diesel au Canada.* »
- Shell a aussi suggéré de « *...changer la caractéristique du carburant diesel pour avoir une limite inférieure pour l'intervalle d'ébullition de 130°C au lieu de 150°C.* »

Réponse : Dans la version définitive du Règlement sur le carburant diesel, la définition du carburant diesel a été modifiée pour changer la limite inférieure de l'intervalle d'ébullition à 130°C. De plus, la définition a aussi été modifiée pour inclure tout carburant vendu ou présenté en tant que carburant diesel.

Exigences en matière de compte-rendu

- L'ICPP a indiqué qu'il « *peut comprendre qu'une surveillance trimestrielle sera utile durant la période de changement au carburant diesel à teneur en soufre de 15 ppm en 2006 et en 2007; mais, d'ici 2006, un rapport annuel contenant des données trimestrielles devrait suffire. Si la transition au carburant 15 ppm se fait en douceur, il devrait aussi être possible de retourner à la méthode de rapport annuel de données trimestrielles.* »
- « *Shell demande qu'Environnement Canada modifie les exigences relatives à la fréquence des comptes-rendus au paragraphe 5(1) pour une soumission annuelle de rapports trimestriels pour remplacer la fréquence proposée de comptes-rendus trimestriels. Shell reconnaît qu'il faudra peut-être surveiller de plus près la qualité du carburant pendant la période 2006-2007. Des comptes-rendus trimestriels ne devraient être exigés que pour cette période seulement.* »

Réponse : Environnement Canada considère que la surveillance et l'application du règlement exigent la déclaration d'une certaine quantité minimale de renseignements. Le règlement conserve l'exigence relative à la déclaration trimestrielle des teneurs en soufre dans le carburant diesel qui est déjà requise en vertu du *Règlement sur le carburant diesel*. La date spécifiée pour la soumission de comptes-rendus a été prolongée de 30 jours après le trimestre dans le règlement actuel, à 45 jours après le trimestre dans le nouveau règlement, afin de le rendre uniforme par rapport aux autres règlements sur les carburants.

Compte-rendu des données de ventes

- L'ICPP a indiqué que
 - *« Les exigences du paragraphe 5(2) causent des préoccupations. En particulier, les registres du carburant diesel vendu ne sont pas conservés par « installation », tel que cela est requis à l'Annexe I. Les activités de distribution et de mise en marché de l'industrie rendent cette exigence pratiquement impossible. Nous croyons que les données de ventes peuvent être fournies par province, tel que cela est actuellement fait pour Statistiques Canada (rapport 45-004-XPB, Produits pétroliers raffinés).*
 - *Les paragraphes 5 et 6 : « ...sans éclaircissements supplémentaires, cette exigence cause des problèmes majeurs. Le rétablissement de produits (rebranding) peut survenir et survient bien loin dans le réseau de distribution et il peut être extrêmement difficile d'effectuer un suivi. »*
 - *« Les termes très généraux employés dans ce paragraphe [paragraphe 6 (1) (b)] demandent beaucoup plus d'éclaircissements afin de produire des données uniformes et utiles. L'ICPP est prête à travailler avec Environnement Canada et les autres parties afin de mieux définir cette exigence. »*
 - *« Il existe aussi un problème avec l'exigence du paragraphe 6(2) au sujet de l'identification du volume à être réparti ou importé avant la répartition ou l'importation. Il est impossible de le faire avec exactitude, étant donné que les volumes finaux d'une transaction sont déterminés une fois la livraison complétée. »*
- Ultramar a indiqué que *« nous ne sommes pas en mesure de vous indiquer l'usage final de notre production de diesel routier compte tenu qu'une grande partie de notre production est écoulée sur le marché par de tierces parties (parternaires d'échanges, grossistes.....). »*
- *« Shell ne surveille pas les ventes de carburant diesel par établissement. Dû à l'intégration du réseau de distribution canadien, cela n'est pas possible. Shell suggère que cette exigence concernant la déclaration de carburant diesel « vendu » soit enlevée du paragraphe 6 et de l'Annexe 1*

6(a)(iii) et 6(b)(iii). Les données de ventes de carburant par province sont disponibles dans le rapport de produits pétroliers raffinés de Statistiques Canada. De plus, seulement les raffineurs et les importateurs doivent compléter l'Annexe 1. Il existe plusieurs établissements vendant du carburant diesel et qui ne sont pas producteurs ou importateurs et par conséquent, les données de ventes seraient incomplètes. »

- L'ICPP a indiqué que :
 - « L'Annexe 1 a besoin d'être révisée. Les données de ventes devraient être déclarées séparément des données de l'établissement. »
 - « L'Annexe 2 a aussi besoin d'être révisée afin de rendre plus claire la question relative aux données devant être déclarées pour le carburant diesel non routier... »
- Petro-Canada a déclaré que « ...le fait de fournir des nombres pour les volumes de carburant diesel « produits à l'établissement » et « vendus » ne produira pas des nombres utilisables pour le rapprochement pour les deux catégories de carburant diesel mentionnées dans le rapport de l'Annexe 1. Le fait d'indiquer que le volume est celui « prévu pour fins d'utilisation (toute utilisation) » pourrait s'avérer une solution acceptable. »

Réponse : En tenant compte des volumes de carburant diesel vendus, le règlement final a été modifié pour exiger seulement la déclaration de carburant diesel routier vendu par une compagnie par province. Le rapport de volumes de carburant diesel à teneur élevée et à faible teneur en soufre produits ou importés est exigé, basé sur la teneur en soufre du carburant par opposition à l'utilisation finale du carburant (routier versus non routier).

Tenue de registres

- Sunoco recommande que « les rapports et les registres soient gardés 3 ans au lieu de 5 ans afin de s'harmoniser avec les autres règlements . »
- L'ICPP recommande que « plus de souplesse soit incorporée au paragraphe 5(8) pour permettre la tenue de registres centralisés par les compagnies possédant plusieurs établissements. »
- Shell a indiqué que « Le paragraphe 6(1) exige que les registres soient tenus pour la production, l'importation et les ventes de carburants diesel. Le paragraphe 5(5) exige que les producteurs et les importateurs s'enregistrent auprès d'Environnement Canada. Comment Environnement Canada saura qui vend des carburants diesel au Canada et qui devrait tenir des registres conformément au paragraphe 6(1) ? Que vaut la tenue de registres si l'on ne sait pas qui les tient ? »

- Réponse : En tenant compte de ces préoccupations, les exigences du règlement final n'ont pas été modifiées pour les raisons suivantes. Environnement Canada :
- exige que les registres soient conservés dans les établissements ou un lieu d'affaires au Canada afin de permettre aux agents de l'autorité d'avoir un accès rapide aux registres lors d'inspections en vertu de la Loi ou du règlement;
 - considère que les registres doivent être conservés dans un établissement de production ou un lieu d'affaires au Canada pour une période de 5 ans afin de rester en conformité avec la plupart des règlements établis en vertu de la LCPE, 1999.

Date de conformité au stade de la production

- L'ICPP a suggéré que « *En adoptant une approche en une seule étape au Canada, la valeur que représente une date de conformité au stade de la production ou de l'importation semble avoir créé de la redondance et elle devrait être enlevée.* »
- Shell recommande aussi « *d'éliminer la date de conformité pour la production de DTUFS (paragraphe 3) étant donné que la date de conformité pour le point de vente (septembre 2006) est suffisante en soi.* »

Réponse : Le règlement définitif n'inclut aucun changement dans ce sens. Tel que l'indique la déclaration d'intention du Ministre sur les véhicules, les moteurs et les carburants moins polluants, le projet de règlement fixe une limite de 15 ppm entrant en vigueur le 1^{er} juin 2006 pour le carburant diesel produit ou importé. Environnement Canada pense que cette exigence facilitera la transition en douceur vers le carburant diesel à faible teneur en soufre sur le marché. Cette exigence s'aligne avec celle adoptée par l'EPA aux É.-U.

Date d'entrée en vigueur du Règlement

- L'ICPP « *...recommande vivement que le règlement entre en vigueur soit : (a) à la date de publication dans la partie 2 de la Gazette du Canada, ou (b) à une date spécifique (nous recommandons le 1^{er} janvier 2003 afin de simplifier la tenue de registres).* »
- Ultramar suggère que « *... la date de la mise en vigueur de cette réglementation se fasse selon les règles de l'art, c'est-à-dire lors d'une publication officielle de la Gazette du Canada ou à une date identifiée lors de la publication de la Gazette du Canada.* »

- Shell suggère que « *le règlement entre en vigueur à la date de publication dans la partie 2 de la Gazette du Canada.* »

Réponse : La version définitive du Règlement spécifie la date du 1^{er} janvier 2003 en tant que date d'entrée en vigueur.

Révisions des normes et des méthodes

- L'ONGC et l'Impériale ont recommandé que « *Afin de laisser un délai raisonnable aux parties pour s'adapter au règlement révisé et aux normes d'échantillonnage et d'analyse, le paragraphe 1(2) du projet de Règlement sur le soufre dans le carburant diesel soit amendé pour se lire comme suit :*
1(2) Dans le présent règlement, tout renvoi à un règlement, à une norme ou à une méthode s'entend de ce règlement, de cette norme ou de cette méthode avec ses modifications successives. Le règlement, la norme ou la méthode ayant fait l'objet d'un amendement est incorporé à ce règlement 120 jours après sa date de publication. »
- Sunoco recommande que « *Le paragraphe 1.(2) soit amendé pour permettre une période de 120 jours à partir de la date de publication pour tout amendement à intégrer au règlement.* »
- « *Shell recommande que ce genre d'intégration [amendements aux normes et aux méthodes] survienne 120 jours après la date de publication des règlements, des normes ou des méthodes amendés. Ceci permettrait aux fournisseurs principaux de disposer d'une période de temps adéquate pour se conformer aux changements.* »

Réponse : Le fait de modifier le paragraphe 1(2) tel que suggéré résulterait en une situation où deux méthodes d'essai de référence seraient spécifiées durant la période de transition de 120 jours, créant des difficultés relatives à la mise en vigueur du Règlement. De plus, il faut tenir compte du fait que les commentaires ci-dessus portent sur une question plus large et pertinente non seulement pour le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* mais pour la plupart des règlements sur les carburants et même pour la plupart des règlements sur l'environnement. En tant que tels, les changements recommandés établiraient un précédent et par conséquent, demanderaient une grande considération en matière d'implications possibles dans les divers règlements et dans les industries.

La version définitive du Règlement n'inclut aucun changement dans ce sens.

Lubrifiante

- « L'ACC demanderait que le gouvernement du Canada travaille en collaboration avec l'industrie pétrolière et les fabricants de moteurs pour s'assurer que le DTUFS n'affectera pas le pouvoir lubrifiant du carburant diesel. »

Réponse : Dans son règlement final établissant la réglementation pour le carburant diesel à faible teneur en soufre pour les É.-U., l'EPA reconnaît le fait que les raffineurs compteraient probablement sur l'hydrotraitement pour atteindre la limite de soufre de 15 ppm et que ce procédé pourrait réduire les concentrations des composantes du carburant diesel contribuant à assurer un pouvoir lubrifiant adéquat. L'EPA a indiqué que cette situation pourrait résulter en un besoin accru d'utiliser des additifs lubrifiants. Toutefois, l'EPA n'a pas établi de limite réglementaire concernant la lubrifiante, décidant qu'il était préférable de laisser l'industrie et le marché s'occuper de la question du pouvoir lubrifiant de la façon la plus économique et fournissant le plus de souplesse.

Environnement Canada entreprend une approche semblable. L'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) a informé Environnement Canada que contrairement à la réduction précédente de la teneur en soufre du carburant diesel à 500 ppm, cette fois, les raffineurs sont parfaitement au courant du problème possible et ils sont prêts. L'ICPP ne prévoit pas de problèmes de lubrifiante au moment de l'introduction du carburant diesel à teneur en soufre de 15 ppm au Canada.

Autres paramètres reliés au diesel

- L'AFIAC a suggéré que « ...d'autres particularités du carburant diesel telles que l'indice de cétane, la lubrifiante, les aromatiques, la densité et la distillation doivent satisfaire des limites recommandées par la Charte universelle sur l'essence [World Wide Fuel Charter] pour s'assurer que les futurs véhicules diesel avancés deviennent une réalité. Environnement Canada devrait reconnaître l'influence de l'indice de cétane sur les émissions et sur la consommation de carburant. En Europe, le carburant diesel est d'un indice de cétane environ 10 fois supérieur au carburant diesel en Amérique du Nord et cela a un impact important sur les émissions de NOx. »

- L'ACCV a indiqué : « ...nous apprécions les efforts soutenus afin de continuer à améliorer les carburants diesel routiers en se basant sur les recommandations de la Charte universelle sur l'essence. »
- La compagnie pétrolière North Atlantic a recommandé « que le gouvernement du Canada examine la possibilité d'établir une cible pour [l'indice de cétane] le carburant diesel dans la gamme de 45 à 50, en tant que moyen de réduction des émissions à la source plutôt que de compter uniquement sur la technologie d'après-traitement prévue pour les moteurs diesels à partir de l'année 2007. »

Réponse : Environnement Canada n'a pas l'intention de réglementer d'autres propriétés du carburant diesel pour le moment. Conformément à l'Avis d'intention, Environnement Canada a déclaré que la cueillette de données relatives aux propriétés du carburant diesel s'effectuerait sous la forme d'un sondage volontaire auprès des raffineurs et des importateurs. Les propriétés abordées dans le sondage comprennent le cétane, les aromatiques et les hydrocarbures aromatiques polycycliques. Le sondage a débuté en juillet 2001.

Carburant diesel non routier

Certains intervenants ont recommandé que le projet de règlement établisse aussi des limites de teneur en soufre pour le carburant diesel non routier.

- La Ville de Toronto a recommandé « de limiter la teneur en soufre permise dans le carburant diesel non routier à 15 ppm afin de l'harmoniser avec la teneur du carburant diesel routier. »
- L'ACC a déclaré qu'elle « croit que l'élimination du soufre dans le carburant diesel est nécessaire sans distinction faite entre la consommation routière ou non routière, car les deux polluent notre atmosphère. ...si Environnement Canada s'engageait fermement quant à une qualité de carburant diesel produit au Canada, ou à grandement restreindre la consommation de ce produit, le débat concernant l'approvisionnement non routier/routier pourrait être un débat silencieux. »

Réponse : L'Avis d'intention du Ministre pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants porte sur le carburant diesel non routier. Il déclare :

« Environnement Canada prévoit recommander une limite réglementaire concernant la teneur en soufre du carburant diesel non routier. La limite serait établie selon le même calendrier que l'EPA prévoit pour l'élaboration des limites de soufre dans le carburant diesel non routier aux É.-U. »

(prévu pendant l'année 2001). Dans ce but, Environnement Canada recueillera de l'information sur les lieux d'utilisation du carburant diesel non routier, les effets de la réduction de soufre sur les émissions et les coûts liés à la réduction du soufre dans le carburant diesel destiné à une utilisation dans des moteurs et des véhicules non routiers, incluant les applications ferroviaires et maritimes. »

Il est actuellement prévu que les É.-U. iront de l'avant en proposant une teneur limite en soufre pour le carburant diesel non routier au cours de l'année 2002. Environnement Canada continuera la surveillance des activités aux É.-U. dans ce domaine.

Commentaires concernant l'inclusion de dispositions d'assouplissement dans le Règlement

Petro-Canada a émis des commentaires concernant la possibilité d'inclure des dispositions d'assouplissement dans le Règlement pour faire face à des situations imprévues pouvant retarder l'introduction du carburant diesel à faible teneur en soufre.

- *Petro-Canada était de l'avis que « le principe d'alignement avec les É.-U. nécessitera un amendement au règlement au cas où surviendrait un virage substantiel dans l'approche des É.-U. ayant trait à la qualité du carburant diesel ou à l'horaire de la mise en œuvre. De façon semblable, en cas de contraintes relatives au génie, à l'approvisionnement en matériaux ou à la construction pour n'importe lequel de ces projets majeurs, nous croyons encore qu'un amendement sera justifié. Autrement, tel que discuté de façon générale dans le passé, un règlement parallèle pourrait être créé en vertu de la LCPE pour élargir le pouvoir discrétionnaire du Ministre relativement à une dispense temporaire concernant la qualité du produit ou à une prolongation de l'échéance de conformité. »*

Réponse : Environnement Canada a discuté de cette question en profondeur dans le document de décembre 2001 répondant aux commentaires des diverses parties relativement au projet de Règlement. Ce document déclare que :

- *« Étant donné les commentaires initiaux des raffineurs qui cherchent une certaine forme d'assouplissement dans le Règlement, Environnement Canada a demandé à*

l'ICPP de lui décrire les situations nécessitant un assouplissement. La réponse de l'ICPP stipulait que : « L'objectif d'assouplissement en matière de DTUFS peut être adéquatement atteint à ce moment-ci en incluant un énoncé approprié dans le REIR [Résumé de l'étude d'impact de la réglementation]. » Le REIR doit prendre en compte que les raffineurs canadiens sont en concurrence tant à l'étranger qu'au Canada pour ce qui est des ressources spéciales d'ingénierie et de construction. On devrait pouvoir régler ces problèmes de mise en œuvre, mais il est difficile de les prévoir de façon absolument certaine plusieurs années à l'avance. »

- *« Le projet de Règlement adopte une approche unique simplifiée, qui nécessite la mise sur le marché de diesel routier d'une teneur en soufre de 15 ppm dans tout le Canada à compter de 2006. Le Règlement n'inclut pas les dispositions d'assouplissement ou de « soupape de sécurité » du type recommandé par l'EPA des É.-U., qui permettraient à un faible pourcentage du diesel routier de dépasser la limite de 15 ppm durant une courte période de temps. Le REIR accompagnant le Règlement contient l'énoncé suivant : « Une conséquence de l'alignement avec les É.-U. est que les raffineurs canadiens seront en concurrence pour ce qui est des ressources spéciales d'ingénierie et de construction avec les raffineurs américains. Les raffineurs canadiens ont indiqué qu'ils croient qu'on devrait pouvoir régler ces problèmes de mise en œuvre, mais il est difficile de les prévoir de façon absolument certaine plusieurs années à l'avance. Environnement Canada surveillera cette situation d'ici 2006 pour voir s'il y a d'importantes difficultés généralisées. » »*

Par conséquent, aucun changement n'a été apporté au règlement final à cet égard.

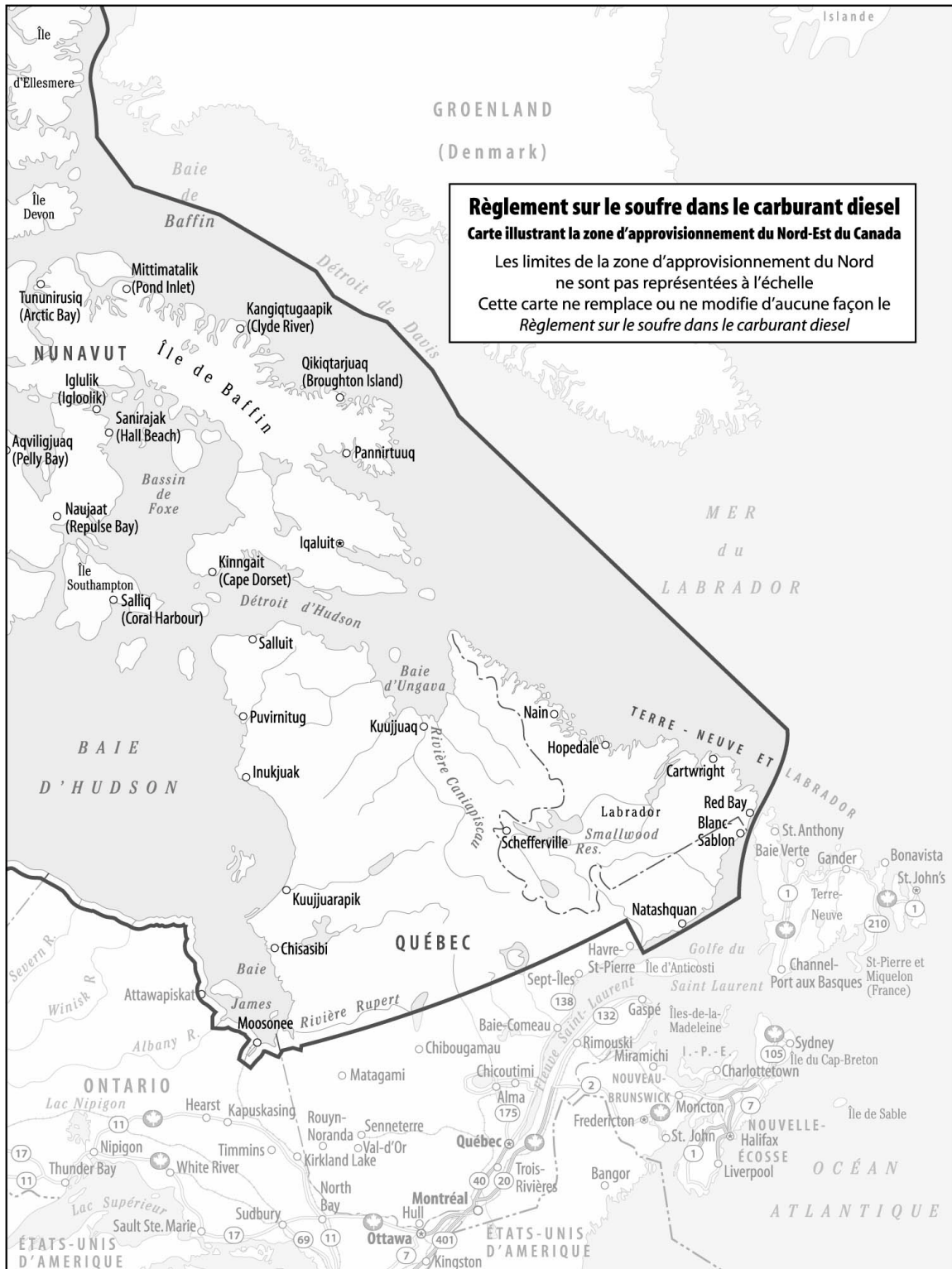
Chiffres significatifs

- *L'ONGC a indiqué que « Le paragraphe (3) énumère la teneur en soufre maximale permise en mg/kg. Le Règlement sur le carburant diesel actuel cite une teneur maximale de 0,05 % en poids. L'utilisation de chiffres significatifs et de formes qui diffèrent porte à confusion. Les différentes méthodes d'essai mentionnées nécessitent aussi de se reporter à*

- différents niveaux de chiffres significatifs, augmentant encore la confusion. »*
- *« Shell croit qu'il est important d'éviter toute confusion ou toute contradiction relative aux chiffres significatifs des teneurs limites et au format pour fins de compte-rendu. »*
 - *L'ONGC et Shell recommandent tous les deux que « le document ASTM E29 (Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications) soit utilisé afin d'atténuer ces problèmes.*

Réponse : Environnement Canada a passé en revue les chiffres significatifs des limites spécifiés dans le Règlement et est satisfait relativement au fait que l'expression de limites en mg/kg ne crée pas de problèmes avec les chiffres significatifs. Par conséquent, aucun changement n'a été apporté au Règlement à cet égard.

Annexe 1 : Cartes de la zone d'approvisionnement du Nord



**Réponse aux commentaires –
Règlement sur la teneur en soufre du carburant diesel routier**

