



Gatineau (Québec)  
K1A 0H3

20 novembre 2003

À : Parties intéressées  
(Voir liste de diffusion)

**Objet : Le soufre dans les mazouts - mise à jour**

La présente missive est une mise à jour de l'initiative d'Environnement Canada visant à réduire le soufre dans les mazouts lourds (industriels) et les mazouts légers (résidentiels).

En avril 2003, Environnement Canada a publié un document de travail, intitulé « *Établissement de normes canadiennes pour le soufre dans le mazout lourd et le mazout léger* ». Cette publication a été suivie d'un atelier multipartites, tenu à Halifax les 14 et 15 mai 2003. Au cours de l'été, Environnement Canada a reçu 26 réponses traitant de cette question. Les commentaires provenaient d'un vaste éventail de parties, dont les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux, le secteur du raffinage, la production d'énergie électrique, l'acier, les pâtes et papier, les mines et des organismes non gouvernementaux. En août, des copies des réponses ont été communiquées aux parties intéressées dans le recueil de commentaires des intervenants (*Compendium of Stakeholders Comments*).

Environnement Canada a examiné les commentaires et note que certains thèmes dominants émergent des propositions.

- Les diverses parties sont de façon générale en faveur des réductions de SO<sub>2</sub>; cependant, beaucoup d'intervenants se sont dits préoccupés par la polarisation sur le soufre dans les mazouts, vu l'approche adoptée au Canada vis-à-vis des pluies acides et des émissions de SO<sub>2</sub>, où des plafonds sont établis et gérés par les provinces. La plupart des intervenants pensent que les mesures de réduction des émissions de SO<sub>2</sub> par les grandes installations, dont beaucoup utilisent du mazout lourd, jouent un rôle important pour les provinces qui veulent respecter leur plafond. Environnement Canada note que la réduction des émissions aux installations plus petites non équipées de moyens de dépollution des émissions ne pourrait être réalisée sans l'emploi de mazouts à teneur moindre en soufre (ou sans conversion à un combustible moins contaminant).
- Plusieurs intervenants se sont interrogés sur l'utilisation d'émulsions de bitume comme combustibles dans les centrales thermiques et sur le bien-fondé de leur inclusion dans cette initiative. Les émulsions de bitume sont employées dans des installations fixes, ont des caractéristiques chimiques similaires aux autres combustibles fossiles et, par combustion, produisent des émissions de polluants atmosphériques qui sont semblables aux émissions provenant de la combustion du mazout lourd. Environnement Canada admet que les émulsions de bitume ne sont pas des produits raffinés et, par conséquent, pas des mazouts lourds. De plus, étant



donné que l'emploi actuel des émulsions de bitume commerciaux se limite aux installations munies de systèmes de réduction des émissions, Environnement Canada considère que ces combustibles ne devraient pas entrer dans le cadre de cette initiative sur les mazouts. Cependant, si la situation change et si les émulsions de bitume sont utilisées sans systèmes de réduction des émissions, Environnement Canada réexaminera sa position consistant à exclure les émulsions de bitume de cette initiative.

- De nombreuses parties estiment que le Canada devrait harmoniser sa démarche avec l'approche régionale américaine plutôt qu'avec la norme pan-nationale de l'Union européenne. Aux États-Unis, en raison des nombreuses réglementations variant d'un État à l'autre, deux mazouts lourds distincts sont commercialisés : le mazout lourd régulier (teneur en soufre supérieure à 1 % en poids) et le mazout lourd à faible teneur en soufre (moins de 1 % en poids de soufre). Ce dernier mazout représente 55 % des ventes dans les États du nord-est. La même tendance se retrouve aussi en Europe, où le mazout lourd régulier peut être utilisé dans les installations avec systèmes de réduction des émissions, toutes les autres installations devant obligatoirement employer du mazout lourd à faible teneur en soufre. Au Canada, il existe des réglementations sur la teneur en soufre des mazouts, mais elles sont généralement moins strictes que la teneur de 1 % en masse en vigueur dans beaucoup d'États américains (ainsi que dans l'UE) pour les mazouts à faible teneur en soufre. Il est évident qu'actuellement les exigences canadiennes ne sont pas harmonisées avec les exigences régionales des États-Unis, et que, pour réaliser cette harmonisation, il faudra réduire la teneur en soufre des mazouts lourds.
- Un certain nombre d'intervenants ont fait remarquer que les mazouts lourds et les mazouts légers sont des combustibles très différents selon l'utilisation finale et les problèmes rencontrés; ils recommandent donc que l'initiative suive une voie séparée pour ces deux types de mazouts. Environnement Canada considère que cette recommandation a du mérite et en tiendra compte dans sa démarche concernant les deux types visés. On note également un certain intérêt dans les États du nord-est américain en faveur de teneurs en soufre dans le mazout léger identiques à celles présentes dans le carburant diesel, soit 500 mg/kg ou 15 mg/kg.
- Certains intervenants ont parlé de la nécessité de tenir compte de la nature régionale de l'enjeu. Environnement Canada est conscient du fait que l'approvisionnement, la demande et l'accessibilité concernant les solutions de rechange pour les mazouts peuvent varier d'un point à l'autre du Canada. On continuera à tenir compte de ces différences régionales tout au long de l'analyse.
- De nombreux intervenants ont indiqué que les données utilisées pour obtenir les estimations des émissions de SO<sub>2</sub> et les réductions possibles des teneurs inférieures en soufre (c.-à-d. basées sur l'inventaire des émissions de 1995) n'étaient plus à jour et qu'il fallait analyser des données plus récentes. Environnement Canada prévoit parachever et publier l'inventaire des émissions pour l'année 2000 d'ici 1 ou 2 mois.

La prochaine étape prévue par Environnement Canada pour l'examen des mesures visant à réduire le soufre dans les mazouts consiste d'abord à examiner et à analyser les données

les plus récentes. Cela permettra d'obtenir des renseignements plus récents sur la quantité de mazout utilisée dans les installations ne disposant pas de moyens pour réduire les émissions de SO<sub>2</sub>. Les résultats de l'étude seront partagés avec les intervenants. On s'attend à ce que ces résultats soient disponibles dès le premier trimestre de 2004.

J'aimerais aussi profiter de cette occasion pour vous mettre au courant de l'état d'avancement de certaines des autres initiatives en cours (ci-dessous), qui peuvent elles aussi aider à réduire les émissions de SO<sub>2</sub> provenant de sources qui utilisent du mazout.

- Dans le cadre de la Stratégie pancanadienne sur les émissions acidifiantes après l'an 2000 du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME), l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse préparent et mettent à l'œuvre des mesures pour atteindre leurs nouveaux objectifs de réduction des émissions de SO<sub>2</sub>. Les détails sur leurs plans et les progrès accomplis seront présentés dans le dernier rapport d'étape annuel sur la mise en œuvre de la stratégie, plus tard cette année, à l'adresse Internet suivante :  
[http://www.ccme.ca/initiatives/climate.fr.html?category\\_id=31\\_](http://www.ccme.ca/initiatives/climate.fr.html?category_id=31_)
- Sous l'égide du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME), le Cadre national pour la réduction des émissions des raffineries de pétrole prépare des principes et des méthodes devant permettre aux différents gouvernements d'établir des plafonds d'émission adaptés à chaque installation pour les principaux polluants atmosphériques (y compris SO<sub>2</sub>) provenant des raffineries de pétrole (importants utilisateurs de mazouts lourds). Des consultations publiques sur l'initiative auront lieu en hiver 2004. Pour plus de renseignements, on peut visiter le site Internet :  
[http://www.ccme.ca/initiatives/climate.fr.html?category\\_id=69](http://www.ccme.ca/initiatives/climate.fr.html?category_id=69)
- Environnement Canada et Les Ami(e)s de la Terre ont publié conjointement un guide pour aider les gouvernements municipaux, provinciaux et fédéral, ainsi que d'autres organismes, à prendre l'initiative d'acheter des carburants à faible teneur en soufre dans les endroits où ceux-ci sont disponibles et lorsque cela est réalisable. Pour plus de détails : [http://www.ec.gc.ca/energ/ecology/LSF/ecological\\_measures\\_f.cfm](http://www.ec.gc.ca/energ/ecology/LSF/ecological_measures_f.cfm)
- Environnement Canada a également publié en janvier 2003 les Lignes directrices sur les émissions des centrales thermiques nouvelles, qui établissent des limites pour les émissions de SO<sub>2</sub> par les chaudières alimentées au charbon, en mazout et en gaz naturel.
- La décision finale sur l'évaluation des *Rejets des fonderies et affineries de cuivre primaire et secondaire et rejets des fonderies et affineries de zinc primaire et secondaire* a été publiée le 28 septembre 2002 dans la Gazette du Canada. D'après cette évaluation, SO<sub>2</sub> a été déclaré toxique. On a élaboré une Stratégie de gestion des substances toxiques pour les fonderies et les affineries de métaux communs, visant toutes les substances toxiques rejetées par le secteur, y compris le dioxyde de soufre. Des Plans de prévention de la pollution, aux termes de l'article 56 de la LCPE 1999, constitueront l'approche proposée, conjointement à un code de pratiques respectant l'environnement, aux termes de l'article 54.

Nous garderons à l'esprit ces initiatives et d'autres projets, à mesure que les travaux sur le soufre dans le mazout se poursuivent. Une fois qu'Environnement Canada

aura terminé l'examen et l'analyse des données de l'inventaire des émissions de 2000, comme on l'a mentionné ci-dessus, nous communiquerons avec vous au sujet des prochaines étapes de cette initiative. Il me fait plaisir de collaborer avec tous les intervenants à mesure que les travaux se poursuivent dans le cadre de cette initiative.

Meilleures salutations

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'B' followed by a horizontal line that tapers to the right.

Bruce McEwen  
Division des combustibles