

**Réponse aux commentaires reçus au sujet du
document de travail d'Environnement Canada
« Réduction de la teneur en soufre du carburant
diesel hors route au Canada », publié en
août 2003**

Direction du pétrole, du gaz et de l'énergie

Environnement Canada

Octobre 2004

Table des matières

INTRODUCTION.....	2
PARTIES PRÉSENTANT DES COMMENTAIRES	2
GOUVERNEMENTS FÉDÉRAL, PROVINCIAUX ET MUNICIPAUX.....	2
INDUSTRIE PÉTROLIÈRE.....	2
CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES ET DE CATALYSEURS.....	3
INDUSTRIE DU TRANSPORT.....	3
AUTRES.....	3
CONSULTATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES QUESTIONS DU NORD.....	3
CONSULTATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES QUESTIONS MARINES.....	3
COMMENTAIRES ET RÉPONSES	4
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX	4
COMMENTAIRES SUR L’HARMONISATION DU RÈGLEMENT CANADIEN AVEC LES EXIGENCES DES ÉTATS-UNIS	5
COMMENTAIRES SUR LA TENEUR EN SOUFRE RÉGLEMENTAIRE ET LA DATE DE MISE EN ŒUVRE	6
COMMENTAIRES SUR LA SIMPLICITÉ OU LA COMPLEXITÉ DU RÈGLEMENT.....	7
COMMENTAIRES SUR LA MISE EN ŒUVRE EN UNE ÉTAPE OU PROGRESSIVE.....	9
COMMENTAIRES SUR L’INTÉGRATION DE DISPOSITIONS SUR LES CRÉDITS DANS LE RÈGLEMENT.....	10
COMMENTAIRES SUR LES EXIGENCES IMPOSÉES AU CARBURANT DIESEL POUR LOCOMOTIVES ET AU CARBURANT DIESEL MARIN.....	11
COMMENTAIRES SUR LE CÉTANE ET LES HYDROCARBURES AROMATIQUES	13
COMMENTAIRES RELATIFS AUX RÉGIONS NORDIQUES.....	14
<i>Délais de mise en œuvre des limites relatives aux points de vente dans les régions nordiques.....</i>	<i>14</i>
<i>Carburants provenant de l’Alaska</i>	<i>15</i>
COMMENTAIRES SUR LES MÉTHODES D’ESSAI POUR LA TENEUR EN SOUFRE	15
<i>Méthodes d’essai appropriées.....</i>	<i>15</i>
<i>Autres méthodes d’essai à des fins de production de rapports.....</i>	<i>16</i>
COMMENTAIRES SUR LES INCITATIFS FISCAUX FAVORISANT LE CARBURANT DIESEL À FAIBLE TENEUR EN SOUFRE	16
COMMENTAIRES SUR LES AUTRES INSTRUMENTS EMPLOYÉS AILLEURS DANS LE MONDE.....	17
COMMENTAIRES DIVERS.....	17
<i>Coût de la désulfuration.....</i>	<i>18</i>
<i>Limitation du soufre dans les distillats destinés à d’autres usages.....</i>	<i>18</i>
<i>Degré de tolérance de la méthode d’essai.....</i>	<i>19</i>
<i>Estimation des avantages pour la santé.....</i>	<i>19</i>
<i>Lubrlicité.....</i>	<i>19</i>
<i>Approvisionnement et utilisation de carburant contre-indiqué.....</i>	<i>20</i>
<i>Documents de transfert des produits.....</i>	<i>20</i>
<i>Règlement complémentaire sur les émissions des véhicules</i>	<i>20</i>
<i>Approvisionnement d’urgence</i>	<i>21</i>
ANNEXE A.....	22
LISTE DES QUESTIONS PROVENANT DU DOCUMENT DE TRAVAIL D’AOÛT 2003	22
ANNEXE B.....	24
AUTRE CORRESPONDANCE RELATIVE AU DOCUMENT DE TRAVAIL – ENTRÉE EN VIGUEUR POUR LES VENTES DANS LA RÉGION ARCTIQUE.....	24
ANNEXE C.....	34
COMMUNICATIONS SUR LES APPROVISIONNEMENTS D’URGENCE.....	34
ANNEXE D.....	40
LA PRÉSENTATION AU CCMC PAR ENVIRONNEMENT CANADA.....	40

INTRODUCTION

En août 2003, Environnement Canada a distribué un document de travail intitulé « Réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route au Canada » aux parties qui s'intéressent aux questions liées au carburant. La lettre d'accompagnement invitait les parties à présenter leur avis sur l'approche et la conception du nouveau règlement visant à réduire la teneur en soufre du carburant diesel hors route, du carburant diesel pour locomotives et du carburant diesel marin au Canada. L'annexe A dresse la liste des questions abordées dans ce document de travail.

Le présent document répond aux commentaires reçus par Environnement Canada au sujet du document de travail.

Les extraits des commentaires émis par le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec, la Ville de Montréal, Ultramar et l'Association des armateurs du Saint-Laurent qui figurent dans le présent document ont d'abord été traduits du français. Les autres commentaires sont traduits de l'anglais. Pour obtenir la version originale, prière de consulter les copies de lettres comprises dans le recueil de commentaires des intervenants (*Compendium of Stakeholders Comments*) sur le document « Réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route au Canada », recueil distribué en octobre 2003.

PARTIES PRÉSENTANT DES COMMENTAIRES

Les parties suivantes ont soumis des commentaires sur le document de travail :

Gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux

- Ressources naturelles Canada
- Ministère de l'Environnement de l'Ontario
- Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec
- Saskatchewan Environment
- Toronto
- Ville de Montréal
- Ministère de l'Environnement du Yukon

Industrie pétrolière

- Institut canadien des produits pétroliers (ICPP)
- Compagnie pétrolière impériale Ltée
- Petro Canada
- Shell Canada Limitée
- Suncor Energy Products Inc. (Sunoco)

- Ultramar

Constructeurs de véhicules et de catalyseurs

- Engine Manufacturers Association
- Manufacturers of Emission Controls Association

Industrie du transport

- Association des armateurs du Saint-Laurent / St. Lawrence Ship Operators
- Canadian Trucking Alliance / Alliance canadienne du camionnage

Autres

- John C. Clark
- Association pour la santé publique de l'Ontario
- Ronald D. Tharby
- Saint John Citizens Coalition

Des copies des commentaires reçus ont été distribuées aux intervenants en octobre 2003.

Consultations supplémentaires sur les questions du Nord

Plusieurs parties ont émis des commentaires sur des questions particulières de mise en œuvre de la réglementation dans les régions septentrionales du Canada. Environnement Canada et ces parties ont communiqué ensemble par courriel pour discuter de la prolongation du délai accordé pour la vente dans les régions nordiques ainsi que de la modification de la définition que donne le règlement de « zone d'approvisionnement du Nord » (voir annexe B).

Consultations supplémentaires sur les questions marines

À la suite des préoccupations soulevées par l'Association des armateurs du Saint-Laurent, laquelle estime que le secteur maritime n'a pas été adéquatement consulté, Environnement Canada a entrepris de nouvelles consultations avec les associations maritimes par le biais du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Le 5 novembre 2003, lors d'une réunion du CCMC, Environnement Canada a fait une présentation (annexe D) et passé en revue les exigences proposées en vue de la réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route, du carburant diesel pour locomotives et du carburant diesel marin. Les membres du CCMC ont été invités à émettre de nouveaux commentaires sur le document de travail, ce qu'ils n'ont pas fait.

COMMENTAIRES ET RÉPONSES

Commentaires généraux

De nombreux gouvernements et intervenants de l'industrie ont signalé qu'ils soutenaient l'initiative de réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route. Il est intéressant de noter que personne ne s'est opposé à ce qu'un nouveau règlement vienne imposer des limites.

- Ressources naturelles Canada « appuie l'initiative de réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route ».
- Saskatchewan Environment fait remarquer qu'« il semblerait que [...] les avantages d'imposer une limite réglementaire pour assurer la faible teneur en soufre sont importants ».
- « Le Toronto Public Health félicite le gouvernement fédéral pour les progrès réalisés jusqu'à présent dans l'amélioration des moteurs et des carburants afin de protéger la qualité de l'air et la santé. »
- « Le directeur de l'environnement de la Ville de Montréal appuie les efforts déployés par le gouvernement fédéral pour promouvoir l'utilisation de véhicules et de carburants moins polluants. »
- « Le gouvernement du Yukon appuie cette initiative. »
- « Les membres de l'ICPP soutiennent qu'il faut considérer les carburants et les véhicules comme un système. »
- « l'EMA [Engine Manufacturers Association] soutient fermement la désulfuration de tous les carburants en vue d'améliorer le contrôle des émissions des moteurs ».
- L'Association des armateurs du Saint-Laurent affirme : « l'ensemble de notre secteur [maritime] n'a pas été consulté adéquatement pendant l'élaboration du plan réglementaire. Nous vous demandons instamment de reporter l'initiative en cours et de diffuser vos orientations préliminaires auprès de tous les armateurs. » Elle signale en outre qu'« il ne peut certainement pas y avoir d'avantage à déconseiller l'utilisation du mode de transport le plus écologique, c'est-à-dire le transport maritime ».
- L'Association pour la santé publique de l'Ontario déclare qu'« il est essentiel que le gouvernement agisse rapidement et de façon décisive »
- Ronald D. Tharby affirme qu'« il s'agit d'une question importante [...] qu'on aurait dû aborder depuis longtemps pour favoriser la qualité de l'air au Canada ».
- La Saint John Citizens Coalition for Clean Air (SJCCCA) « félicite Environnement Canada et le remercie des efforts déployés jusqu'à présent en vue d'une réduction importante de la teneur en soufre du carburant diesel hors route ».

Réponse : Le règlement canadien proposé prévoit :

- l'imposition en juin 2007 d'une limite initiale de 500 mg/kg pour le carburant diesel hors route, le carburant diesel pour locomotives et le carburant diesel marin;
- l'imposition en juin 2010 d'une limite définitive de 15 mg/kg pour le carburant diesel hors route;
- l'imposition en juin 2012 d'une limite définitive de 15 mg/kg pour la production et l'importation de carburant diesel pour locomotives et de carburant diesel marin.

Commentaires sur l'harmonisation du règlement canadien avec les exigences des États-Unis

De nombreux gouvernements et intervenants de l'industrie soutiennent l'harmonisation de la réglementation du Canada avec celle des États-Unis en ce qui concerne le niveau des émissions et le calendrier d'application.

- Ressources naturelles Canada note « avec satisfaction qu'Environnement Canada a adopté une approche axée sur l'harmonisation du règlement canadien avec les normes relatives au carburant et le calendrier de leur mise en œuvre aux États-Unis (É.-U.) ».
- « Le ministère de l'Environnement de l'Ontario appuie l'intention d'Environnement Canada d'harmoniser le règlement canadien avec les exigences proposées par la U.S. Environmental Protection Agency (U.S. EPA) quant à la teneur en soufre du carburant diesel hors route. »
- « La Saskatchewan appuie l'intention d'harmoniser le règlement canadien [...] sur la teneur en soufre du carburant diesel hors route avec les exigences de la U.S. EPA. »
- La Ville de Toronto soutient « la limite de 15 parties par million de la teneur en soufre du carburant diesel hors route d'ici 2010, comme l'ont suggéré les États-Unis ».
- « Les membres de l'ICPP souscrivent entièrement au principe d'harmonisation » et « appuient l'initiative actuelle d'Environnement Canada de réglementer les normes d'émission des moteurs hors route et la teneur en soufre du carburant diesel hors route en tenant compte des exigences proposées aux É.-U. »
- La Compagnie pétrolière impériale Ltée est d'avis qu'« il est nécessaire que le Canada poursuive sa politique d'harmonisation des normes canadiennes régissant les véhicules et les carburants avec celles des É.-U. » et signale que « si la U.S. EPA apporte des modifications quant au niveau et au calendrier d'application dans sa réglementation finale, il est essentiel que le règlement canadien demeure en pleine harmonisation avec celui des É.-U. ».
- Les Produits Shell Canada Ltée « continuent d'appuyer la politique d'Environnement Canada qui vise à réglementer les normes d'émission des

véhicules et des moteurs et la qualité du carburant en s'harmonisant avec les exigences des É.-U. ».

- *Ultramar signale que la « réglementation devrait : 1) assurer l'harmonisation de la teneur en soufre du carburant diesel hors route (document 40 CFR [Code of Federal Registry], partie 89, de l'Environmental Protection Agency [EPA]), selon le calendrier d'application de l'EPA ».*
- *« L'EMA soutient fermement la proposition d'Environnement Canada d'harmoniser les exigences canadiennes quant à la teneur en soufre du carburant diesel avec celles des É.-U. »*
- *« La MECA [Manufacturers of Emission Controls Association] appuie l'harmonisation du règlement canadien sur le carburant diesel hors route avec les limites de teneur en soufre proposées par les É.-U. »*
- *« L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) ne voit aucune raison pour laquelle Environnement Canada devrait se fonder sur les mesures américaines pour élaborer une politique distincte qui établit une seule qualité de carburant hors route, comme elle l'a fait pour le carburant diesel routier. »*

Réponse : Conformément à la politique élaborée et établie dans le cadre du Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, le règlement proposé s'harmonise avec les exigences de la U.S. EPA quant aux niveaux de soufre et au calendrier d'application.

Commentaires sur la teneur en soufre réglementaire et la date de mise en œuvre

De nombreuses parties ont émis des commentaires sur les limites réglementaires et la date de mise en œuvre. Signalons que personne n'a suggéré de reporter l'application des limites au-delà de 2007 pour la production et de 2010 pour l'importation.

- *Le ministère de l'Environnement de l'Ontario incite « Environnement Canada à aller de l'avant, dans les meilleurs délais, avec un projet de règlement ».*
- *Le Toronto Public Health « croit que la limite de 15 ppm pour la teneur en soufre peut être imposée d'ici 2010 et qu'il ne convient pas d'augmenter les taux admissibles ».*
- *La Ville de Montréal croit que « les échéances proposées [...] semblent trop lointaines » et recommande « l'adoption de l'échéance du 1^{er} juin 2006 et de la limite de 15 mg/kg pour la teneur en soufre du carburant diesel routier et hors route ».*
- *« La Compagnie pétrolière impériale Ltée appuie l'obligation de limiter la teneur en soufre maximale à 500 mg/kg [...], suivie d'une réduction supplémentaire qui la portera à 15 mg/kg au milieu de 2010 pour les moteurs hors route (partie 89). »*

- L'EMA est d'accord avec « *la limite provisoire proposée de 500 mg/kg au plus tard en juin 2007 [...] et la limite proposée de 15 mg/kg pour la teneur en soufre au plus tard en juin 2010* ».
- L'Association pour la santé publique de l'Ontario « *souhaite l'harmonisation des niveaux de soufre dans le carburant diesel hors route avec ceux imposés au carburant diesel routier, le plus rapidement et le plus simplement possible* » et « *appuie fermement l'option stratégique [...] qui préconise l'établissement en une seule étape d'une norme fixant la teneur en soufre à 15 ppm pour tous les carburants diesel hors route, y compris le carburant diesel pour locomotives et le carburant diesel marin, d'ici 2008* ».
- La SJCCCA « *souhaite voir la mise en place d'un règlement simple dans un délai raisonnable* ».

Réponse : Le règlement proposé s'harmonise avec le calendrier d'application et la teneur en soufre du carburant diesel hors route, établis par la U.S. EPA comme suit :

- imposition en juin 2007 d'une limite initiale de 500 mg/kg pour le carburant diesel hors route, le carburant diesel pour locomotives et le carburant diesel marin;
- imposition en juin 2010 d'une limite définitive de 15 mg/kg pour le carburant diesel hors route;
- imposition en juin 2012 d'une limite définitive de 15 mg/kg pour la production et l'importation de carburant diesel pour locomotives et de carburant diesel marin. (Signalons que les ventes de carburant diesel pour locomotives et de carburant diesel marin feraient toujours l'objet d'une limite de 500 mg/kg de façon à rendre possible la vente de carburant qui pourrait être contaminé en cours de distribution.)

Dans le cas de la vente de carburant diesel dans les régions nordiques, la date de mise en œuvre est reportée de quinze mois par rapport à celle fixée pour les autres régions, ce qui illustre les difficultés liées à la logistique et à la distribution du carburant dans le nord du Canada. Le report de la date d'entrée en vigueur dans les régions nordiques est l'une des différences entre la réglementation de la U.S. EPA et le projet de règlement canadien (voir les autres commentaires au sujet des questions du Nord dans la section « Commentaires relatifs aux régions nordiques »).

Commentaires sur la simplicité ou la complexité du règlement

Selon les commentaires reçus des intervenants, ceux-ci préfèrent à l'unanimité un règlement simple à un règlement complexe. On veut éviter les dispositions du genre de celles de la U.S. EPA, lesquelles permettent à une partie du volume total de carburant diesel hors route de dépasser les limites pendant une courte période.

- Le ministère de l'Environnement de l'Ontario suggère « *qu'Environnement Canada continue d'évaluer les coûts et les avantages sur le plan environnemental d'un règlement simple par rapport à un règlement complexe du genre de celui de l'EPA [...]. Le Ministère recommande à Environnement Canada de faire le choix réglementaire le plus favorable à l'environnement* ».
- Le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec « *est en faveur du règlement simple proposé par Environnement Canada* ».
- « *Saskatchewan Environment appuierait également l'adoption d'un règlement simple et direct.* »
- Le Toronto Public Health affirme que « *l'adoption d'un règlement simple est recommandée pour le Canada* ».
- « *La Ville de Montréal a toujours été en faveur d'une approche réglementaire facile à mettre en œuvre. À notre avis, les programmes d'échange de crédits sont trop complexes pour faire partie du règlement canadien et les programmes de ce genre ne sont pas nécessaires.* »
- « *Les membres de l'ICPP appuient le recours à une approche simple et directe.* »
- La Compagnie pétrolière impériale Ltée « *soutient l'adoption d'une approche simple en deux étapes pour la réduction du soufre* ».
- Petro Canada « *recommande l'adoption d'un règlement simple* ».
- « *Shell soutient une approche simple.* »
- « *Suncor soutient une approche simple et directe.* »
- Ultramar « *souhaite que le nouveau règlement fédéral soit rédigé en termes simples* ».
- « *L'EMA appuie l'option d'un règlement simple.* »
- L'Association pour la santé publique de l'Ontario « *appuie le choix d'une option réglementaire simple* ».
- La SJCCA affirme qu'elle « *ne souhaite pas que le Canada adopte une approche semblable à celle de l'EPA, laquelle met en jeu un programme complexe de moyennes, de cumulés et d'échange. Nous souhaitons un règlement simple, efficace et opportun.* »

Réponse : Le projet de règlement canadien propose une approche simple axée sur des limites uniformes pour la production, l'importation et la vente de carburant diesel hors route, de carburant diesel pour locomotives et de carburant diesel marin. Ce projet comprend :

- l'imposition en juin 2007 d'une limite initiale de 500 mg/kg pour le carburant diesel hors route, le carburant diesel pour locomotives et le carburant diesel marin;
- l'imposition en juin 2010 d'une limite définitive de 15 mg/kg pour le carburant diesel hors route;
- l'imposition en juin 2012 d'une limite définitive de 15 mg/kg pour la production et l'importation de carburant diesel pour locomotives et de carburant diesel marin.

Commentaires sur la mise en œuvre en une étape ou progressive

Selon la plupart des commentaires reçus des intervenants, si la U.S. EPA décidait de réglementer en ce sens, le Canada devrait lui aussi imposer en une seule fois une limite de soufre de 15 ppm pour le carburant diesel hors route, limite qui entrerait en vigueur en 2007.

- Le ministère de l'Environnement de l'Ontario mentionne que « *si les É.-U. décident d'imposer une limite de 15 mg/kg en 2008 [...], le règlement canadien devrait suivre l'exemple et harmoniser sa limite de soufre, en une seule étape, avec celle des É.-U.* ».
- Saskatchewan Environment souligne que « *si la U.S. EPA conclut que l'imposition en une seule étape d'une limite de 15 mg/kg s'avère plus pratique et si l'industrie du raffinage l'accepte, le Ministère encourage Environnement Canada à adopter cette même approche* ».
- « *Le Toronto Public Health appuie l'idée d'imposer en une seule étape, d'ici 2008, une limite de soufre de 15 ppm pour le carburant diesel hors route [...] et demande au gouvernement fédéral d'effectuer une analyse des prévisions d'émissions découlant de l'option de mise en œuvre en une étape.* »
- La Ville de Montréal se dit « *en faveur d'une approche directe qui renoncerait à toute période de transition, mais l'objectif de 2008 semble trop lointain* ».
- L'ICPP affirme que si les É.-U. décidaient de mettre en œuvre, en une seule étape, une limite de 15 mg/kg en 2008, le Canada devrait faire de même « *à condition que les raffineries canadiennes disposent d'un délai d'exécution suffisant* ».
- Ultramar fait valoir que « *si l'EPA décide d'aller de l'avant en 2008 avec l'imposition en une seule étape d'une limite de soufre de 15 mg/kg pour le carburant diesel hors route [...], nous recommandons à Environnement Canada d'harmoniser son règlement quant à la date d'entrée en vigueur, à la teneur en soufre et au calendrier* ».
- L'EMA indique que « *si les É.-U. adoptent la limite de 15 mg/kg pour l'ensemble du carburant diesel hors route en 2008, l'EMA appuie l'harmonisation de la réglementation canadienne avec celle des É.-U.* ».
- John C. Clark est d'avis que « *le Canada doit s'en tenir à l'approche en deux étapes* ».

Réponse : Le règlement définitif des É.-U. comprend une approche en plusieurs étapes qui se caractérise par :

- l'imposition en juin 2007 d'une limite initiale de 500 mg/kg pour le carburant diesel hors route, le carburant diesel pour locomotives et le carburant diesel marin;
- l'imposition en juin 2010 d'une limite définitive de 15 mg/kg pour le carburant diesel hors route;

- l'imposition en juin 2012 d'une limite définitive de 15 mg/kg pour la production et l'importation de carburant diesel pour locomotives et de carburant diesel marin.

Le projet de règlement canadien prescrit les mêmes limites et dates.

Commentaires sur l'intégration de dispositions sur les crédits dans le règlement

La plupart des parties qui ont émis des commentaires à ce sujet s'opposent à l'intégration d'un programme d'échange de crédits.

- Le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec *« n'est pas en faveur d'un programme d'échange de crédits »*.
- Saskatchewan Environment rejette l'idée d'un programme temporaire d'échange de crédits.
- La Ville de Montréal est d'avis que *« les programmes d'exception ou d'échange de crédits d'émissions ne devraient pas faire partie de l'approche adoptée par Environnement Canada »*.
- *« Les membres de l'ICPP favorisent l'adoption d'une approche simple plutôt que d'un programme plus souple d'échange de crédits. »*
- John C. Clark croit qu'*« un programme temporaire d'échange de crédits n'est pas nécessaire »*.
- La SJCCA affirme qu'*« il ne devrait y avoir aucun programme temporaire d'échange de crédits »*.

Réponse : Le projet de règlement adopte une approche simple et directe. Il ne comprend aucune disposition sur l'échange des crédits comme le fait le règlement des É.-U.

Commentaires sur les exigences imposées au carburant diesel pour locomotives et au carburant diesel marin

En général, les commentaires des intervenants appuient l'imposition d'une limite de 15 mg/kg à la teneur en soufre du carburant diesel pour locomotives et du carburant diesel marin. Un intervenant recommande de conserver la teneur en soufre à 500 mg/kg pour le carburant diesel marin, tandis que deux autres intervenants suggèrent de reporter la question à plus tard.

- Le ministère de l'Environnement de l'Ontario incite « *Environnement Canada à envisager d'inclure le carburant diesel pour locomotives et le carburant diesel marin dans les carburants visés par la limite définitive de 15 mg/kg imposée en 2010* ».
- « *Saskatchewan Environment (SE) appuie l'inclusion du carburant diesel pour locomotives et du carburant diesel marin dans les carburants visés par la limite de 15 mg/kg.* »
- La Ville de Toronto incite « *le ministre fédéral de l'Environnement [...] à [...] appliquer cette limite [15 ppm] au carburant diesel utilisé dans les locomotives et dans les applications et les génératrices marines* ».
- « *Le Toronto Public Health recommande le respect d'ici 2010 de la limite de 15 ppm de la teneur en soufre par l'ensemble du carburant diesel hors route, y compris le carburant diesel pour locomotives et le carburant diesel marin.* »
- La Ville de Montréal :
 - « *ne voit pas pourquoi on ne réduirait pas à 15 mg/kg la teneur en soufre du carburant diesel pour locomotives, comme on le fait pour les autres utilisations* » et « *croit également que la teneur en soufre du carburant diesel marin ne devrait faire l'objet d'aucune exception et être aussi soumise à une limite de 15 mg/kg* »;
 - « *est en faveur de l'uniformité de la teneur en soufre du carburant diesel et, comme la teneur en soufre du carburant diesel routier au Canada ne pourra excéder 15 mg/kg à compter du 1^{er} juin 2006, la même limite et le même calendrier d'application devraient s'appliquer au carburant diesel hors route, au carburant diesel pour locomotives et au carburant diesel marin* » et mentionne que « *le Canada pourrait néanmoins permettre aux navires qui ont fait le plein de carburant à l'extérieur du pays de circuler dans les eaux canadiennes même s'ils ne se conforment pas à la norme, à condition qu'au moment de faire le plein au Canada, ils n'utilisent que du carburant respectant la limite de 15 mg/kg* ».
- L'ICPP réagit en affirmant qu'« on en peut justifier une exigence d'utilisation de carburant à teneur en soufre de 15 mg/kg dans ces services. Le fait d'imposer une telle exigence avant les É.-U. [...] enfreindrait le principe de l'harmonisation. »
- Ultramar signale que le règlement doit « *être axé sur l'harmonisation de la teneur en soufre du diesel pour locomotives et du diesel marin [...] avec le calendrier d'application et la limite établis par l'EPA.* »

- *« L'EMA appuie la proposition d'exiger une teneur maximale en soufre de 500 ppm pour le carburant diesel commercial utilisé par les locomotives et les navires à compter de 2007 » et « recommande à Environnement Canada de reporter à des séances de discussion ultérieures la question de l'opportunité d'exiger une limite de soufre de 15 mg/kg dans le carburant diesel pour locomotives et le carburant diesel marin et, le cas échéant, du moment où cette limite devrait entrer en vigueur. »*
- *« La MECA appuie la décision canadienne d'inclure le carburant diesel pour locomotives et le carburant diesel marin dans les carburants visés par la limite définitive de 15 ppm. » Elle « appuie également une éventuelle réglementation en vue d'établir des normes visant une réduction accrue des émissions des navires et des locomotives qui s'harmonisent avec les normes que la U.S. EPA prévoit établir ».*
- *L'Association des armateurs du Saint-Laurent déclare que « plusieurs initiatives sont déjà en cours afin de réduire les répercussions environnementales de l'activité maritime; nous croyons qu'il faut les prendre en considération dans le cadre de votre initiative actuelle, afin de fixer des objectifs réalistes qui tiennent compte des carburants disponibles et de la technologie actuelle dont disposent les navires ».*
- *L'Alliance canadienne du camionnage est d'avis que le carburant diesel pour locomotives et le carburant diesel marin devraient être visés par la limite définitive de 15 mg/kg et affirme qu'« il [...] semble n'y avoir aucune justification opérationnelle pour permettre l'utilisation de carburants à teneur élevée en soufre dans les locomotives » et que « si le gouvernement du Canada permet aux secteurs du transport maritime et du transport ferroviaire de consommer des carburants diesel de 500 ppm alors que tous les autres secteurs routiers et hors route utilisent des carburants à 15 ppm, un régime fiscal devrait être instauré pour faire en sorte que ces deux secteurs du transport de marchandises ne profitent pas d'un avantage financier ».*
- *John C. Clark estime que « la norme relative à la teneur en soufre du carburant diesel pour locomotives et du carburant diesel marin devrait demeurer à 500 mg/kg durant la période visée par le règlement ».*
- *L'Association pour la santé publique de l'Ontario ne voit « aucune raison d'exempter le carburant diesel pour locomotives et le carburant diesel marin de la limite de 15 ppm imposée à la teneur en soufre ».*
- *Ronald D. Tharby estime que le carburant diesel pour locomotives devrait être soumis à la limite de 15 mg/kg mais que « la teneur maximale en soufre du carburant diesel marin devrait demeurer à 500 ppm, puisque le public est très peu exposé aux fumées d'échappement ».*
- *La SJCCCA affirme que « le Canada doit absolument appliquer la limite définitive de 15 mg/kg au carburant diesel pour locomotives et au carburant diesel marin ».*

Réponse : Le projet de règlement s'harmonise avec les exigences de la U.S. EPA, tant pour la teneur que pour le calendrier d'application, en ce qui a trait au carburant diesel pour locomotives et au carburant diesel marin. Ces derniers devront respecter la limite de teneur en soufre de

500 mg/kg en 2007, puis de 15 mg/kg en 2012. (Signalons que, conformément à la norme de l'EPA, la limite de 15 mg/kg en 2012 vise uniquement la production et l'importation. La teneur en soufre reste limitée à 500 mg/kg pour la vente, de façon à rendre possible la vente de carburant qui pourrait être contaminé en cours de distribution.)

Commentaires sur le cétane et les hydrocarbures aromatiques

Les commentaires formulés par les intervenants sont largement en faveur du maintien de l'Office des normes générales du Canada (ONGC) en tant que groupe chargé d'établir les normes relatives au cétane et aux hydrocarbures aromatiques dans le carburant diesel. Deux intervenants estiment que les limites devraient être harmonisées avec celles des É.-U. (un indice de cétane minimum de 40 ou une concentration volumétrique maximale de 35 pour cent pour les hydrocarbures aromatiques). Un des intervenants a suggéré un indice de cétane minimum de 45 et un autre, un indice de cétane minimum de 40.

- Le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec signale que *« la question de la limite de l'indice de cétane et de la teneur en hydrocarbures aromatiques dans le contexte canadien devrait être résolue par l'ONGC »*.
- La Ville de Montréal est *« en faveur de l'adoption d'un indice de cétane minimum et d'une teneur maximale en hydrocarbures aromatiques semblables à ceux adoptés par les États-Unis »*.
- *« L'ICPP n'est pas favorable à des exigences relatives à un indice de cétane minimum et à une teneur en hydrocarbures aromatiques maximale [...]. La procédure d'établissement des normes régissant les propriétés des carburants relève et doit continuer à relever des Normes nationales de l'Office des normes générales du Canada (ONGC). »*
- La Compagnie pétrolière impériale Ltée *« recommande de demander à l'Office des normes générales du Canada (ONGC) d'envisager la nécessité d'apporter d'autres modifications aux spécifications des produits »*.
- Petro Canada recommande que, comme le prévoit *« le règlement canadien sur le diesel routier à faible teneur en soufre [qui ne prévoit aucun indice de cétane minimum], les exigences quant à l'indice de cétane du carburant diesel relèvent en fait des comités techniques de l'Office des normes générales du Canada (ONGC) »*.
- Ultramar signale que le *« règlement devrait : 3) confier à l'Office des normes générales du Canada (ONGC) le mandat qu'il détient déjà [...] en matière d'établissement de la teneur en cétane et de la concentration permise pour chaque usage »*.
- L'EMA *« incite Environnement Canada à adopter ces exigences [celles adoptées aux É.-U. à l'égard du cétane et des hydrocarbures aromatiques] »*.
- John C. Clark estime qu'*« un indice de cétane minimum de 45 est souhaitable. Pour des raisons de flexibilité, une norme de remplacement*

pourrait fixer les indices minimum de cétane à 40 et à 45 selon l'usage du carburant ». Pour ce qui est des hydrocarbures aromatiques, il a indiqué qu'il « ne voyait pas la nécessité de les réglementer ».

- Ronald D. Tharby est d'avis que le cétane et les hydrocarbures aromatiques des carburants diesel hors route doivent être réglementés. *« L'imposition d'un indice de cétane minimum de 40 [...] limite l'aromaticité maximale des carburants. »*

Réponse : Le projet de règlement ne prévoit aucune limite applicable au cétane ou aux hydrocarbures aromatiques.

Commentaires relatifs aux régions nordiques

Quatre parties ont soumis des commentaires sur différentes questions relatives aux régions nordiques du Canada. Deux courriels de suivi ont été envoyés à des fins de discussion. On les retrouve aux annexes B et C.

Délais de mise en œuvre des limites relatives aux points de vente dans les régions nordiques

L'expédition de carburants vers les collectivités du Nord a lieu de la mi-mai à septembre sur le fleuve Mackenzie et le long de la côte de l'Arctique. Au milieu de l'hiver, le carburant est expédié vers des emplacements uniquement accessibles par route de glace. Comme les expéditions de carburant ne sont pas fréquentes, le contenu des réservoirs se renouvelle lentement.

- Le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec signale que *« les conditions doivent être adaptées à chaque situation »*.
- La Ville de Montréal *« ne voit aucune raison de prolonger le délai d'application de la norme dans l'Arctique »*.
- L'ICPP répond qu'*« il faut du temps supplémentaire pour mettre en place le système de distribution dans l'Arctique »*.
- L'EMA est d'avis que *« la prolongation des délais dans les régions nordiques n'est pas nécessaire »*. L'organisme s'y oppose.

Réponse : Voilà une des principales questions qui ont été abordées dans les consultations subséquentes par courriel avec les membres de l'ICPP et les provinces et territoires touchés. Comme l'indiquent les courriels, le projet de règlement alloue un délai supplémentaire de 15 mois aux régions nordiques du Canada pour la vente du carburant diesel pour locomotives et du carburant diesel marin.

Carburants provenant de l'Alaska

En vertu du règlement de la U.S. EPA, les régions de l'Alaska qui ne sont pas desservies par le réseau routier financé par le gouvernement fédéral sont exemptées des exigences relatives au carburant diesel hors route, au carburant diesel pour locomotives et au carburant diesel marin. Par conséquent, seule une partie du carburant diesel hors route, du carburant diesel pour locomotives et du carburant diesel marin est visée par les exigences.

- Le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec considère que « *le carburant diesel hors route provenant d'Alaska doit se conformer aux normes canadiennes* ».
- L'ICPP affirme : « *Tous les carburants importés, y compris ceux d'Alaska, doivent respecter les exigences réglementaires canadiennes.* »

Réponse : La LCPE prévoit des pouvoirs très limités d'établissement de programmes distincts dans les régions du Canada extrêmement vulnérables sur le plan de l'environnement ou de la santé, à condition que ces programmes soient plus stricts que ceux qui existent ailleurs au Canada.

Le projet de règlement ne prévoit aucune disposition spéciale pour les carburants provenant de l'Alaska.

Commentaires sur les méthodes d'essai pour la teneur en soufre

Méthodes d'essai appropriées

Tous les intervenants qui ont répondu recommandent d'utiliser la méthode ASTM D-5453.

- Le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec indique que « *la méthode d'essai employée dans le cas du diesel routier devrait également s'appliquer au carburant diesel hors route* ».
- La Ville de Montréal déclare que, « *pour tous les distillats légers, il faut conserver la méthode actuelle (ASTM 5453) prescrite par le règlement canadien* ».
- L'ICPP recommande « *l'ASTM D-5453* ».
- « *L'EMA recommande qu'Environnement Canada conserve sa méthode actuelle, l'ASTM 5453.* »

- Ronald D. Tharby recommande « l'ASTM 5453 ».

Réponse : Le projet de règlement prévoit la méthode ASTM D 5453 comme méthode d'essai de référence.

Autres méthodes d'essai à des fins de production de rapports

Les intervenants qui ont commenté l'usage d'autres méthodes d'essai ont des opinions diverses :

- « Le MRNFP (ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec) est d'accord avec la méthode [ASTM 5453] mentionnée dans le document d'Environnement Canada. Toutefois, il n'a pas encore étudié la question suffisamment pour se prononcer sur l'utilisation de méthodes de rechange. » La Ville de Montréal « n'est pas favorable à l'utilisation d'autres méthodes que celles prescrites ».
- L'ICPP répond que « les dispositions relatives à la demande et à l'obtention d'autorisation pour utiliser d'autres méthodes d'essai devraient être les mêmes que celles énoncées dans l'article 6 du Règlement sur le benzène dans l'essence ».
- Ronald D. Tharby estime qu'« il n'est pas nécessaire d'employer des méthodes fondées sur la performance ».

Réponse : Fondamentalement, le projet de règlement ne modifie pas les dispositions existantes quant à l'utilisation de méthodes d'essai de rechange à des fins de production de rapports.

Commentaires sur les incitatifs fiscaux favorisant le carburant diesel à faible teneur en soufre

Certains intervenants ont commenté l'utilisation éventuelle d'instruments économiques pour accélérer l'adoption de carburants diesel à faible teneur en soufre.

- Saskatchewan Environment indique que « le Canada devrait envisager la notion de l'incorporation de programmes (de taxation différentielle) avec un esprit ouvert ». Il s'est montré intéressé à comprendre les coûts prévisibles.
- La Ville de Toronto appuie l'idée de « mettre en place des mesures incitatives visant l'adoption rapide du carburant diesel à faible teneur en soufre ».
- Le Toronto Public Health recommande que « la taxation différentielle, le report d'impôt ou d'autres outils économiques soient employés pour aider les secteurs du transport ferroviaire et maritime à se conformer à la limite de 15 ppm de soufre d'ici 2010 » et que « le gouvernement fédéral se penche sur l'usage des incitatifs ».

- « L'ACC a toujours été et continuera d'être partisan de l'établissement d'incitatifs fiscaux visant à pousser les entreprises à choisir des solutions respectueuses de l'environnement. L'ACC s'oppose aux politiques de taxation négative visant l'équipement ou les carburants lorsqu'il n'existe aucune solution de rechange pratique. »
- L'Association pour la santé publique de l'Ontario « aimerait [...] voir la mise en œuvre d'outils économiques favorisant l'adoption rapide ».
- Selon la SJCCA, « les instruments fiscaux pourraient avoir leur raison d'être ».

Réponse : Environment Canada a déjà collaboré avec la Table ronde nationale sur l'économie et l'environnement (TRNEE) afin d'examiner les possibilités d'instaurer des instruments fiscaux pour compléter le programme des véhicules et des carburants, en favorisant notamment l'adoption rapide du carburant diesel à faible teneur en soufre. De nombreux intervenants, y compris des gouvernements, des industries et des organisations non gouvernementales, ont pris part à ce processus. Le Groupe de travail sur l'assainissement du transport (GTAT) de la TRNEE n'a pas réussi à faire le consensus sur une recommandation de taxation différentielle visant à accélérer l'adoption du carburant diesel à faible teneur en soufre. Actuellement, il n'existe aucun projet d'instrument fiscal favorisant l'utilisation du carburant diesel à faible teneur en soufre.

Commentaires sur les autres instruments employés ailleurs dans le monde

Trois parties ont commenté l'usage d'autres instruments de réduction de la teneur en soufre des carburants diesel. Aucun instrument particulier n'a été nommé.

- « Le MRNFP [ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec] ne considère pas que ce genre de mesures est justifié sur le plan des finances publiques. »
- La Ville de Montréal signale que « En général, les instruments en usage dans d'autres pays ne sont pas nécessaires. »
- L'ICPP répond que « les stratégies axées sur l'incitation qui favorisent l'adoption rapide devraient être soigneusement évaluées ».

Réponse : Actuellement, il n'existe aucun projet d'instrument autre que le projet de règlement sur le carburant diesel à faible teneur en soufre.

Commentaires divers

Coût de la désulfuration

- Ressources naturelles Canada indique qu'il « se soucie du fait que les coûts [...] ne sont pas bien définis » et qu'il « procédera à une analyse afin de bien déterminer les coûts d'investissement et d'exploitation liés à l'élimination du soufre du carburant diesel et du mazout léger ».

Réponse : Environnement Canada supervisera l'étude entreprise par Ressources naturelles Canada.

Limitation du soufre dans les distillats destinés à d'autres usages

- Le Toronto Public Health recommande ce qui suit : « À des fins de clarté, nous suggérons que le règlement exige expressément que tous les types de générateurs d'électricité à moteur diesel fixes et portables soient conformes à la limite de soufre de 15 ppm d'ici 2010. »
- Le directeur de l'environnement de la Ville de Montréal recommande « une limite de 15 mg/kg pour le mazout léger » et estime que « la même qualité de carburant devrait être disponible et exigée partout et au même moment ».
- John C. Clark est favorable à « une approche réglementaire qui entraîne un nombre minimum de qualités de distillats moyens de type diesel » et estime que « le mazout devrait respecter le même cadre réglementaire que le carburant diesel de locomotive et le carburant diesel marin ».

Réponse : Le projet de règlement régira l'utilisation du carburant diesel pour le transport routier, hors route, ferroviaire et maritime et s'harmonisera avec les exigences du règlement définitif de la U.S. EPA. Pour le moment, il n'est pas question de réglementer le carburant diesel destiné à d'autres usages. Signalons qu'en avril 2003, Environnement Canada a entrepris des consultations publiques sur la réduction de la teneur en soufre des mazouts¹. Les deux processus sont menés séparément.

¹ Établissement de normes canadiennes pour le soufre dans le mazout lourd et le mazout léger, *Document de travail relatif au respect des engagements de l'Avis d'intention pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants*, Division des carburants, Direction du pétrole, du gaz et de l'énergie, Environnement Canada, avril 2003.

http://www.ec.gc.ca/energ/fuels/reports/cnslt_rpts/disc_paper/disc_paper_f.pdf

Degré de tolérance de la méthode d'essai

- l'ICPP indique que « la disposition réglementaire proposée par l'EPA accorde un niveau de tolérance de 2 mg/kg » et « demande que le même niveau de tolérance soit inscrit dans le règlement canadien ».

Réponse : Le degré de tolérance des essais est inhérent à la méthode d'essai mentionnée dans le projet de règlement. Il n'y a pas lieu de préciser un degré de tolérance des essais dans le règlement.

Estimation des avantages pour la santé

- « L'ICPP a été étonné et déçu de constater que l'estimation des avantages pour l'environnement et la santé n'a pas été prise en compte dans les évaluations des É.-U., étant donné les nouvelles incertitudes associées à l'état actuel de l'analyse fondée sur le MEQA. »

Réponse : Selon l'Étude d'impact de la réglementation associée au projet de règlement :

Certains éléments indiquent que [...] les estimations pourraient être légèrement surévaluées. « En juin 2002, l'Université John Hopkins a publié une analyse révisée des effets de la matière particulaire sur la mortalité. Selon cette nouvelle analyse, les bienfaits [mentionnés], qui sont associés à la réduction des émissions provenant des véhicules à moteur diesel, sont peut-être surestimés. Les scientifiques qui ont trouvé les erreurs statistiques dans certaines études sur la qualité de l'air ont souligné que la relation de cause à effet entre la pollution et le décès prématuré demeure hors de tout doute. »

On y indique que l'analyse coûts-avantages réalisée par l'EPA a révélé que les avantages du programme des moteurs et des carburants l'emportent sur les coûts dans une proportion de 40 pour 1.

Lubrlicité

- « L'EMA recommande que le pouvoir lubrifiant atteigne au minimum 3100 g, calculé selon la méthode SLBOCLE, ou au maximum 450 um, calculé selon la méthode HFRR à 60 °C[...]. Environnement Canada doit veiller à ce que les effets de la réduction de la teneur en soufre du carburant sur le pouvoir lubrifiant et la compatibilité des élastomères soient adéquatement pris en compte. »

Réponse : Ni le règlement de l'EPA, ni le projet de règlement canadien ne comprennent des exigences en matière de pouvoir lubrifiant. Environnement Canada signale que l'Office des normes générales du

Canada possède une spécification relative au pouvoir lubrifiant, laquelle est en cours de révision.

Approvisionnement et utilisation de carburant contre-indiqué

- La MECA « *enjoint le Canada 1) de s'assurer que les carburants diesel à faible teneur en soufre sont disponibles en quantité suffisante; 2) de réduire au minimum les risques de contamination et d'utilisation d'un produit contre-indiqué; 3) de mettre en place un programme visant à éviter toute confusion sur le marché* ».

Réponse : Le projet de règlement, qui ne se caractérise pas par la même souplesse que le règlement de l'EPA, réduit le nombre de catégories de carburant diesel sur le marché et le risque d'utilisation d'un produit contre-indiqué. Dès 2010, tout carburant diesel destiné à un usage routier ou hors route devra respecter la limite de soufre de 15 mg/kg. Le projet de règlement renferme également des dispositions exigeant l'identification du carburant diesel en fonction de l'usage auquel il est destiné avant qu'on l'expédie des installations de production ou d'un point d'importation.

Documents de transfert des produits

- Le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec indique qu'« *un règlement simple devrait réduire au minimum les exigences relatives à ce secteur [documentation sur le transfert des produits]* ».
- Saskatchewan Environment veut savoir « *si les exigences administratives de l'approche axée sur la taxation différentielle seraient moins élevées que les exigences administratives du programme de suivi des produits* » et indique qu'« *il est peut-être plus pratique d'envisager un programme de taxation différentielle afin de favoriser l'utilisation de carburants diesel à faible teneur en soufre [au lieu d'une exigence relative au transfert des produits]* ».
- L'ICPP répond que « *si on adopte un règlement simple, la documentation sur le transfert des produits ne semble pas nécessaire* ».
- La Ville de Montréal est d'avis que « *l'harmonisation des niveaux de soufre pour les différents types de carburants diesel éliminerait le besoin de transfert des produits et des documents associés* ».

Réponse : Le projet de règlement n'est pas caractérisé par la même souplesse que le règlement de l'EPA. Les exigences relatives aux documents de transfert des produits ne sont pas intégrées au projet de règlement canadien, plus simple que son pendant américain.

Règlement complémentaire sur les émissions des véhicules

- La Compagnie pétrolière impériale Ltée indique qu'il est « *donc impératif que le ministre présente un règlement [sur les moteurs], concurremment avec la proposition de règlement sur le carburant diesel hors route, pour établir des normes d'émissions équivalentes à celles proposées aux É.-U.* »

Réponse : La réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route est nécessaire, considérant la nouvelle technologie anti-émissions exigée par les normes d'émissions nord-américaines qui s'appliqueront sous peu aux moteurs diesel hors route. Le *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, prévu pour 2005, réduira considérablement les émissions d'un large éventail de polluants provenant des moteurs hors route.

Approvisionnement d'urgence

Au départ, l'ICPP a exprimé certaines préoccupations quant à la vente de carburant diesel en barils dans le Nord.

- L'ICPP suggère « *que le carburant diesel en barils fasse l'objet d'une prolongation du délai ou, de préférence, soit exempté de l'application du règlement, s'il est mis en baril avant une date déterminée* ».

Réponse : Les discussions menées avec les provinces et les territoires touchés (voir l'annexe C) et l'ICPP ont permis de déterminer que cette question ne posait pas de problème. Ce type d'approvisionnement n'est pas visé par le projet de règlement.

ANNEXE A

Liste des questions provenant du document de travail d'août 2003

1. *Faut-il inclure dans le règlement canadien un programme temporaire d'échange de crédits, compte tenu de toute la complexité qu'il ajoutera au règlement?*
2. *Si un programme d'échange de crédits est établi pendant une période de transition :*
 - (a) *L'échange doit-il se faire exclusivement à l'intérieur d'une région géographique? Dans l'affirmative, comment définir les régions?*
 - (b) *Y aura-t-il suffisamment de raffineries et d'importateurs dans ces régions pour qu'un programme d'échange de crédits soit efficace?*
 - (c) *Sera-t-il possible d'obtenir des crédits de production hâtive pendant la période de transition?*
 - (d) *La distribution de carburant diesel à 500 mg/kg partout au Canada pendant la période de transition risque-t-elle de poser un problème? Dans l'affirmative, quelles dispositions faut-il inclure au programme d'échange canadien pour assurer la distribution?*
 - (e) *Quels sont les problèmes liés à la compétitivité en ce qui a trait à l'échange de crédits d'émissions de soufre dans les marchés relativement petits?*
 - (f) *Quelles exigences faudrait-il mettre en place pour prévenir les problèmes de contamination et d'utilisation de produits contre-indiqués causés par la présence sur le marché de plusieurs qualités de carburant diesel hors route (autre que le carburant pour locomotives ou le carburant diesel marin) selon la teneur en soufre?*
3. *Le Canada doit-il soumettre le carburant diesel pour locomotives et le carburant diesel marin à la limite définitive de 15 mg/kg (ce qui établirait à 15 mg/kg la limite applicable à tout le carburant routier et hors route)?*
4. *Si les États-Unis décident de mettre en œuvre une limite de 15 mg/kg applicable à tout le carburant diesel hors route en 2008, au lieu d'adopter l'approche en deux étapes, le Canada doit-il emboîter le pas?*
5. *Le règlement canadien doit-il prescrire un indice de cétane et une teneur en hydrocarbures aromatiques s'harmonisant avec les exigences de l'EPA?*
6. *Quelles exigences le règlement canadien devrait-il prescrire en ce qui concerne la documentation sur le transfert des produits?*
7. *Le réseau de distribution du carburant diesel dans l'Arctique aura-t-il besoin de temps supplémentaire pour se préparer à appliquer l'exigence relative aux*

normes de 500 mg/kg et de 15 mg/kg (en plus des trois mois qui seront probablement accordés ailleurs au Canada)?

- 8. L'importation éventuelle de carburant diesel hors route de l'Alaska pendant la période de transition prévue par le règlement américain pose-t-elle un problème? (Dans l'affirmative, quelles sont les inquiétudes et comment un règlement de la LCPE 1999 pourrait-il y répondre?)*
- 9. Quelle méthode le règlement canadien doit-il prescrire pour la mesure de la teneur en soufre du carburant diesel hors route à des concentrations inférieures à 500 mg/kg et à 15 mg/kg?*
- 10. Faut-il autoriser d'autres méthodes aux fins de la production de rapports? Dans l'affirmative, quelles autres méthodes faut-il autoriser? Faut-il envisager des méthodes axées sur la performance?*
- 11. Y a-t-il lieu d'envisager aussi l'adoption de certains instruments employés dans d'autres pays?*

ANNEXE B

Autre correspondance relative au document de travail – Entrée en vigueur pour les ventes dans la région arctique

Courriel d'origine

-----Original Message-----
Subject: Off-road diesel in the North - effect on upcoming federal regulations
Importance: High

(Version française ci-dessous)

Environment Canada is preparing amendments to the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* that will add in new requirements for sulphur in off-road diesel. In August 2003, we distributed a discussion document on the proposal for the regulations. We have received comments from stakeholders. **One issue that was identified was the supply low-sulphur off-road diesel in Arctic regions.**

Comments on this issue came from the Canadian Petroleum Products Institute (CPPI), which represents most refiners in Canada, and the Engine Manufacturers Association (EMA), which represents most engine manufacturers in North America.

- CPPI recommends an additional 15 months for the implementation of the sales limit in the Arctic (i.e., until December 1, 2008. The rationale is that "A number of Arctic locations receive a single marine shipment of diesel fuel each year. If this shipment is not able to reach its destination prior to September 2007 (for the 500 mg/kg sulphur diesel) or September 2010 (for the 15 mg/kg diesel sulphur), it could not be made available for sale." CPPI further states "The dilution of the higher sulphur diesel in these tanks can take a lengthy period."
- EMA "opposes any delay for Northern Regions because of the impacts discussed above [in their letter]". These impacts are for the 500 mg/kg case, "Nonroad engines with EGR [exhaust gas recirculation] will not meet either the manufacturers' or customers' durability requirements if the current sulfur level of nonroad diesel [2000-5000 mg/kg] is maintained." For the 15 mg/kg case, "In order to use those [advanced emission control] technologies effectively, and ensure the durability of nonroad engine and aftertreatment systems over their required useful lives, diesel fuel sulfur must be near zero and no higher than 15 [mg/kg]." Further, "current levels of sulfur in commercially available diesel fuel preclude the use of advanced aftertreatment technologies that will be necessary to comply with the very stringent Tier 4 NOx and PM levels ..."

In 2001-2002, a similar issue was identified for the supply of low-sulphur on-road diesel. This issue was initially described in a paper distributed in July 2001 (attached) and discussed at a teleconference in July 2001 and again via e-mails in March 2002. The result of these discussions was that the current on-road diesel regulation provide a 12-months extension for sales of on-road diesel to meet the sulphur requirements (i.e., Sept. 2007 in the Arctic, instead of Sept. 2006 for the rest of Canada). The regulations define the Northern Supply Areas as the following:

"northern supply area" means the area corresponding to the following geographical areas:

- (a) that part of Yukon that is north of latitude 67 degrees N;
- (b) the Northwest Territories, except

Réponse aux commentaires reçus au sujet du document de travail « Réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route au Canada »

- (i) those areas within 1 km of the centre line of (A) Highways 2 to 7, and (B) that portion of Highway 1 south of Fort Simpson, and
- (ii) those areas within the municipalities of Yellowknife, Detah, Hay River, Fort Simpson, Rae, Edzo, Entreprise, Fort Resolution, Fort Smith and Fort Liard;
- (c) Nunavut;
- (d) those parts of Manitoba, Ontario and Quebec within 50 km from the coast of Hudson Bay or James Bay;
- (e) that part of Quebec north of latitude 51 degrees N if west of longitude 63.5 degrees W, and north of latitude 50 degrees N if east of longitude 63.5 degrees W; and
- (f) Newfoundland and Labrador, except the island of Newfoundland.

The question that is before us is: should a similar extension (say, 15 months, as CPPI recommends) be permitted for the sale of higher sulphur diesel used in off-road applications in the Northern Supply Area? If so, should the definition of the Northern Supply Area be modified in the case of off-road diesel?

Please provide your comments and views to me by November 17, 2003. If you have any questions, please contact me at Mark.Tushingam@ec.gc.ca or at 819-994-0510.

As you are potentially affected provinces/territories, we would appreciate your thoughts and comments on this issue.

FYI: July 2001 paper on on-road diesel in the Arctic:

—

Environnement Canada se prépare à modifier le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* pour y ajouter des exigences à l'égard de la teneur en soufre du carburant diesel pour usage non routier. En août 2003, nous avons diffusé un document de travail sur les modifications proposées. Les intéressés nous ont soumis leurs commentaires. **Une des préoccupations soulevées concerne l'approvisionnement en carburant diesel à faible teneur en soufre pour usage non routier dans les régions arctiques.**

Elle a été exprimée par l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP), qui représente la plupart des raffineurs au pays, et l'Engine Manufacturers Association (EMA), qui représente la plupart des constructeurs de moteurs en Amérique du Nord.

- 1 L'ICPP recommande de donner 15 mois de plus avant de limiter la concentration de soufre du carburant vendu dans l'Arctique (soit d'attendre au 1^{er} décembre 2008). Il invoque la raison suivante : [Traduction] « À de nombreux endroits dans l'Arctique, on reçoit un seul envoi maritime de carburant diesel par an. Si le carburant n'arrivait pas à destination avant septembre 2007 (dans le cas du carburant contenant 500 mg/kg de soufre) ou septembre 2010 (dans le cas du carburant contenant 15 mg/kg de soufre), il ne pourrait être mis en vente ». L'ICPP ajoute : « La dilution du carburant diesel à plus forte teneur en soufre dans ces réservoirs peut prendre plus de temps. »
- 2 L'EMA [Traduction] « s'oppose à tout report dans les régions nordiques en raison des impacts indiqués plus haut [dans sa lettre] ». Ces impacts sont, dans le cas du carburant à

Réponse aux commentaires reçus au sujet du document de travail « Réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route au Canada »

500 mg/kg de soufre : « Les moteurs à usage non routier avec RGE [recirculation des gaz d'échappement] ne répondront pas aux exigences de durabilité du constructeur ni à celles du consommateur si la concentration actuelle de soufre dans le carburant diesel à usage non routier [2000-5000 mg/kg] est maintenue ». Et dans le cas du carburant à 15 mg/kg de soufre : « Pour que ces technologies [antipollution perfectionnées] fonctionnent efficacement et pour que le moteur à usage non routier et les systèmes de traitement postcombustion durent leur vie utile prévue, la teneur en soufre du carburant diesel doit être presque nulle et ne pas dépasser 15 [mg/kg] ». De plus, « les concentrations actuelles de soufre dans le carburant diesel offert sur le marché empêche l'emploi des technologies perfectionnées de traitement postcombustion qui seront nécessaires pour respecter les concentrations strictement limitées de NOx et de particules au niveau 4 [...] ».

En 2001-2002, une préoccupation analogue avait été soulevée à l'égard de l'approvisionnement en carburant diesel à faible teneur en soufre pour usage routier. Le problème avait d'abord été décrit dans un document diffusé en juillet 2001 (joint) et débattu à une téléconférence le même mois, puis encore par courriels en mars 2002. Par suite de ces échanges, il a été prévu dans le règlement en vigueur visant le carburant diesel à usage routier de retarder de 12 mois l'imposition des exigences concernant le soufre dans ce carburant vendu dans l'Arctique (soit septembre 2007 dans l'Arctique, contre septembre 2006 dans le reste du Canada). Le règlement définit ainsi la zone d'approvisionnement du Nord :

« zone d'approvisionnement du Nord » Zone comprenant les zones géographiques suivantes :

- a) la zone du Yukon située au nord de 67° de latitude N;
- b) les Territoires du Nord-Ouest, à l'exception des zones suivantes :
 - (i) les zones en deçà d'un kilomètre de la ligne médiane des autoroutes suivantes : (A) les autoroutes 2 à 7, (B) l'autoroute 1 au sud de Fort Simpson,
 - (ii) les territoires des municipalités de Yellowknife, Detah, Hay River, Fort Simpson, Rae, Edzo, Entreprise, Fort Resolution, Fort Smith et Fort Liard;
- c) le Nunavut;
- d) les zones du Manitoba, de l'Ontario et du Québec s'étendant en deçà de 50 kilomètres de la côte de la baie d'Hudson et de la baie James;
- e) la zone du Québec située au nord de 51° de latitude N et à l'ouest de 63,5° de longitude O et à celle située au nord de 50° de latitude N et à l'est de 63,5° de longitude O;
- f) Terre-Neuve-et-Labrador, à l'exception de l'île de Terre-Neuve.

La question qui se pose à nous est la suivante : Devrait-on prévoir un report analogue (disons 15 mois, comme le recommande l'ICPP) pour le carburant diesel à plus forte teneur en soufre destiné à un usage non routier qui est vendu dans la zone d'approvisionnement du Nord? Dans l'affirmative, faudrait-il modifier la définition de la zone d'approvisionnement du Nord dans le cas du carburant diesel pour usage non routier?

Prière de me faire parvenir vos commentaires et opinions d'ici le 17 novembre 2003. Si vous avez des questions, veuillez me les adresser par courriel, à Mark.Tushingam@ec.gc.ca, ou par téléphone, au 819 994-0510.

Comme vos provinces et territoires peuvent être touchés, vos réflexions et commentaires sur la question nous seront précieux.

Réponse aux commentaires reçus au sujet du document de travail « Réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route au Canada »

Pour information : Document de juillet 2001 sur le carburant diesel à usage routier dans l'Arctique.

Réponses au courriel d'origine

Yukon

-----Original Message-----

Subject: RE: Off-road diesel in the North - effect on upcoming federal regulations

(version française ci-dessous)

Thanks for the opportunity to comment.

The "Northern Supply Area" identified for the Yukon is fine as it is written. The only Yukon community captured by this is Old Crow.

The 15-month exemption would allow for blending of existing fuel stocks over one complete cycle and would likely ensure that fuel would meet standard at the end of the exemption period. For this reason the Yukon Government would support the 15-month exemption period.

I hope this is helpful.

(Traduction française)

Merci de me donner l'occasion de me prononcer.

La zone d'approvisionnement du Nord définie pour le Yukon est très bien telle que décrite. La seule collectivité du Yukon qui en fait partie est la municipalité d'Old Crow.

L'exemption de 15 mois permettrait la dilution des stocks de carburant existants pendant un cycle complet et garantirait selon toute probabilité que le carburant respectera les normes à la fin de la période d'exemption. Pour cette raison, le gouvernement du Yukon appuie l'exemption de 15 mois.

J'espère que cette information saura vous être utile.

Territoires du Nord-Ouest

-----Original Message-----

Subject: Off-Road Diesel in the North:

Réponse aux commentaires reçus au sujet du document de travail « Réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route au Canada »

(version française ci-dessous)

The GNWT tank farms throughout the NWT have space for only one diesel product. As soon as the refineries start making diesel with the 15ppm sulphur content I will be ordering the fuel to that Specification. I understand that will be the product of chose by the refineries.

All the communities that I order fuel for are off-road.

The only concern might be the communities where I order the fuel for the NWTPC, they will have to use the 15ppm in their gensets.

Also: The barging company (NTCL) does not clean their barge holds after each trip as it is impossible to do this in Tuktoyaktuk, with the amount of traffic through there. Has their been any testing done to see how long the blending process will take (500ppm to 15ppm) and what impact this will have on equipment engines etc.

NTCL carries diesel for other clients as well (ESSO, Shell, Exploration Companies, NWTPC, etc.) so their could be a small amount of blending if everyone does not order the 15ppm. The NWTPC also uses the PPD resupply pipelines in a few communities. The lines will have to be flushed by the barging company.

I hope this will help

(traduction française)

Les parcs de stockage du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest disséminés dans toute la zone des T.N.-O. ne peuvent contenir qu'un seul produit diesel. Dès que les raffineries commenceront à produire du carburant diesel à teneur en soufre de 15 ppm, je commanderai le carburant selon ces spécifications. Selon moi, ce sera le produit de choix des raffineries.

Toutes les collectivités pour lesquelles je commande du carburant sont situées hors route.

Le seul problème pourrait provenir des collectivités où je commande le carburant pour la NWTPC. Là, ils devront utiliser le carburant à 15 ppm dans leurs moteurs Genset.

De plus, la compagnie de chargement (STNL) ne nettoie pas les soutes de ses barges après chaque voyage : il est impossible de le faire à Tuktoyaktuk, étant donné la densité de la circulation à cet endroit. A-t-on effectué des essais pour savoir combien de temps prendra le procédé de dilution (de 500 ppm à 15 ppm) et quelle sera l'incidence de la dilution sur les moteurs de l'équipement, etc.?

Comme la STNL transporte aussi du carburant diesel pour d'autres clients (ESSO, Shell, des sociétés d'exploration, la NWTPC, etc.), il pourrait y avoir une certaine dilution si tous n'utilisent pas le carburant à 15 ppm. La NWTPC se sert également des pipelines de réapprovisionnement de la Division des produits pétroliers dans quelques collectivités. Ces conduits devront être vidangés par la compagnie de chargement.

Réponse aux commentaires reçus au sujet du document de travail « Réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route au Canada »

J'espère que cette information saura vous être utile.

Terre-Neuve et Labrador

-----Original Message-----

Subject: Re: Off-road diesel in the North - effect on upcoming federal regulations

(version française ci-dessous)

I have had no time to really consider this however what are the real logistics here? Will there be no fuel meeting the specs available in the country say 2 years ahead of the date so that the high Arctic could be supplied proactively at an earlier date?

(traduction française)

Je n'ai pas eu le temps de vraiment étudier cette question, mais quels en sont les aspects logistiques réels? Doit-on comprendre qu'il n'y aura pas de carburant respectant ces critères, disons deux ans avant la date prévue, auquel cas il faudrait approvisionner l'Extrême-Arctique de façon proactive à une date antérieure?

Québec

-----Original Message-----

Subject: Approvisionnement en carburant diesel à faible teneur en soufre pour usage non routier dans les régions arctiques

Bonjour,

Dans ses commentaires au sujet de l'établissement de normes canadiennes pour réduire la teneur en soufre des carburants diesel hors route, le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (MRNFP) a traité du sujet mentionné en objet.

À la question 7 « Le réseau de distribution du carburant diesel dans l'Arctique aura-t-il besoin de temps supplémentaire pour se préparer à appliquer l'exigence relative aux normes de 500 mg/kg et de 15 mg/kg (en plus des trois mois qui seront probablement accordés ailleurs au Canada) ? » Réponse: Le réseau de distribution du carburant diesel dans l'Arctique, comme d'ailleurs celui qui dessert la Moyenne et la Basse-Côte-Nord au Québec et le Nunavik (Grand Nord québécois), a des contraintes très spéciales et des exigences particulières. Il faut remarquer notamment que les livraisons sont peu fréquentes et que le parc de réservoirs pour les mélanges et le stockage du carburant dans ces régions est généralement fort limité. Comme dans le cas du diesel routier, il faut prévoir des conditions adaptées à leur situation particulière.

Il importe donc de reconfirmer l'accord du MRNFP à appliquer les mêmes règles et conditions, de même que la même définition de la « zone d'approvisionnement du Nord » que celles adoptées dans la réglementation

Réponse aux commentaires reçus au sujet du document de travail « Réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route au Canada »

concernant le diesel routier à basse teneur en soufre. Le MRNFP est d'accord avec l'adoption d'une période de report de la mise en vigueur d'une réglementation sur la teneur en soufre du carburant diesel hors route qui accorde un délai qui soit même supérieur à celui choisi dans la réglementation pour la teneur en soufre du carburant diesel routier.

N'hésitez pas à communiquer avec nous si des précisions supplémentaires sont requises.

Meilleures salutations!

Réponse d'Environnement Canada

-----Original Message-----

>
> Subject: Results from Consultations on Off-road diesel
requirement
> in the Arctic
>
> (*Version française ci-dessous*)
>
> This e-mail is following up on the November 3rd e-mail that I sent to
> you on the issue of the timing of sulphur requirement for off-road
> diesel fuel in Arctic areas (original e-mail is attached). We have
> received comments from the governments of Newfoundland, NWT, and Yukon
> (attached), plus from Quebec (who asked that their comments remain
> confidential). The majority of the comments are supportive of
> providing an extended implementation date for the Arctic areas.
>
> Based on these comments, plus the comments submitted by CPPI and EMA
> on the earlier discussion document, we plan to include the following
> for publication in Part I of the Canada Gazette:
>
> * The definition of the "northern supply area" will remain the same
as
> currently found in the Sulphur in Diesel Regulations.
> * Timing for production and importation throughout Canada, including
> in the northern supply area, will be aligned with the EPA rule; i.e.,
> June 1, 2007 for 500 mg/kg and June 1, 2010 for 15 mg/kg.
> * The implementation date for the 500 mg/kg limit for sulphur in
> off-road diesel fuel at the point of sale in the northern supply area
> is to be December 1, 2008 (as opposed to October 1, 2007 for sales in
> the southern areas of Canada) -- a 14 month delay as recommended by
CPPI.
> * The implementation date for the 15 mg/kg limit for sulphur in in
> off-road diesel fuel at the point of sale in the northern supply area
> is to be December 1, 2011 (as opposed to September 1, 2010~~07~~ for sales
> in the southern areas of Canada) -- a 15 month delay as recommended by
> CPPI.
>
>
> These extensions for sales will permit additional time for diesel fuel
> stock in tanks in the northern supply area to turn over.
>

Réponse aux commentaires reçus au sujet du document de travail « Réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route au Canada »

> We expect the proposed amendments to be published in Part I of the
> Canada Gazette next spring. There will be a 60 day period for
> commenting on those proposed amendments.

>
>
>

> Le présent courriel fait suite au courriel du 3 novembre que je vous
> ai envoyé récemment et qui traite du calendrier concernant les
> exigences pour le soufre dans le carburant diesel pour les véhicules
> hors route dans la zone de l'Arctique (le courriel initial est
> annexé). Nous avons obtenu les commentaires (annexés) des
> gouvernements de Terre-Neuve, des T.N.-O et du Yukon, ainsi que ceux
> du Québec (qui a demandé qu'ils demeurent confidentiels). La majorité
> des commentaires sont en faveur d'un prolongement de la date d'entrée
> en vigueur pour la zone de l'Arctique.

>
> D'après ces commentaires, en plus de ceux provenant de l'ICPP et de
> l'EGE dans le document de travail antérieur, nous prévoyons, lors de
> la publication dans la Partie I de la Gazette du Canada, inclure les
> éléments suivants :

>
> 1. La définition de « zone d'approvisionnement du Nord » demeurera la
> même que celle qui figure actuellement dans le Règlement sur le soufre
> dans le carburant diesel.

> 2. Le calendrier pour la production et l'importation partout au
Canada,
> y compris dans la zone d'approvisionnement du Nord, sera aligné sur
> celui du règlement de l'EPA, soit le 1er juin 2007 pour 500 mg/kg et
> le 1er juin 2010 pour 15 mg/kg.

> 3. La date d'entrée en vigueur de la limite de 500 mg/kg pour le
> carburant diesel des véhicules horsroute au point de vente dans la
> zone d'approvisionnement du Nord sera le 1er décembre 2008 (alors
> qu'elle a été fixée au 1er octobre 2007 pour les ventes dans les zones
> du sud du Canada)

> - soit un délai de 14 mois, selon la recommandation de l'ICPP.

> 4. La date d'entrée en vigueur de la limite de 15 mg/kg pour le
soufre
> dans le carburant diesel des véhicules horsroute au point de vente
dans la

> zone d'approvisionnement du Nord sera le 1er décembre 2011 (alors
qu'elle
> a été fixée au 1er septembre 2007 dans les zones du sud du Canada) -
soit

> un délai de 15 mois, selon la recommandation de l'ICPP.

>
>

> Ces extensions des dates des ventes permettront de laisser du temps
> supplémentaire pour le renouvellement des stocks de carburant diesel
> dans les citernes de la zone d'approvisionnement du Nord.

>
> Nous prévoyons que les modifications proposées seront publiées le
> printemps prochain dans la Partie I de la Gazette du Canada. Une
> période de 60 jours est prévue pour la consultation et les
> commentaires concernant les modifications proposées.

>

ANNEXE C

Communications sur les approvisionnements d'urgence

Courriel original

-----Original Message-----

Subject: FW: Results from Consultations on Off-road diesel requirement in the Arctic

(Version française ci-dessous)

Further to the earlier correspondence below, Environment Canada is moving to finalize details of the proposed regulations for off-road diesel fuel.

We seek your advice as to whether there might be a need to include provisions in the regulation addressing the sale of diesel fuel to persons in emergency situations in northern areas.

When limits on benzene in gasoline were developed, special provisions were included in the regulation to address the sale of gasoline to persons in emergency situations in northern areas. (Our understanding is that there are caches of gasoline in remote locations for emergency uses. If such gasoline is used, the jurisdiction is later paid for it (so a sale takes place). Such gasoline may have been produced before the regulatory limits came into effect and so may not meet the limits.)

Does this also occur for diesel fuel in your jurisdiction? (If so, should provisions be included in the amended regulation to address it?)

If special provisions were recommended, we need additional information. Specifically:

- 1 would such fuel be only for off-road use, or would it also be used in on-road vehicles?
- 2 a specific description to place in the regulation of how the fuel is stored / where it is located (eg. in xx size barrels labeled 'for emergency use only'?)
- 3 whether such emergency supplies are set out under the specific program of a jurisdiction (eg. 'the emergency fuels program' of a jurisdiction)
- 4 an end date to specify for such a provision.

We would appreciate your advice on this matter by December 17th.

Regards,

—

À la suite de la correspondance précédente, reproduite ci-dessous, Environnement Canada s'apprête à mettre la dernière main au projet de règlement sur le carburant diesel pour les véhicules hors route.

Réponse aux commentaires reçus au sujet du document de travail « Réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route au Canada »

Nous désirons avoir votre avis sur la question suivante : faudrait-il ajouter au règlement des dispositions sur la vente de carburant diesel aux personnes qui se trouvent dans des situations d'urgence dans des régions nordiques?

Lorsque les limites sur la teneur en benzène de l'essence ont été établies, des dispositions particulières ont été intégrées au règlement pour traiter de la question de la vente d'essence à des personnes se trouvant dans des situations d'urgence dans des régions nordiques. (Il existerait en effet, dans certains lieux éloignés, des caches d'essence pour utilisation en cas d'urgence. Lorsque cette essence est utilisée, la province ou le territoire est payé par la suite (de sorte qu'une vente a bel et bien lieu). Cette essence peut avoir été produite avant la date où les limites réglementaires sont entrées en vigueur, de sorte qu'elle ne respecte peut-être pas les limites.)

Ce genre de situation existe-t-il aussi dans votre province ou territoire pour le carburant diesel? (Si oui, le règlement modifié devrait-il comprendre des dispositions qui traitent de cette situation?)

Si vous recommandez l'inclusion de dispositions particulières, nous aurions besoin des renseignements supplémentaires suivants :

- 1 Ce carburant serait-il uniquement pour utilisation hors route ou serait-il aussi utilisé dans des véhicules routiers?
- 2 Pourriez-vous nous donner une description précise, pour insertion dans le règlement, du mode et du lieu d'entreposage du carburant (p.ex. dans des barils de taille xx étiquetés "pour utilisation d'urgence seulement")?
- 3 Ces approvisionnements d'urgence sont-ils visés par un programme précis de la province ou du territoire (p.ex. un programme provincial des carburants d'urgence)?
- 4 Une telle disposition devrait-elle comporter une date limite?

Nous aimerions beaucoup recevoir votre avis sur cette question d'ici le 17 décembre.

Salutations,

-----Original Message-----

Subject: Results from Consultations on Off-road diesel requirement in the Arctic

(Version française ci-dessous)

This e-mail is following up on [the](#) November 3rd e-mail that I sent to you on the issue of the timing of sulphur requirement for off-road diesel fuel in Arctic areas (original e-mail is attached). [We have](#) received comments from the governments of Newfoundland, NWT, and Yukon (attached), plus from Quebec (who asked that their comments remain confidential). The majority of the comments are supportive of providing an extended implementation date for the Arctic areas.

Based on these comments, plus the comments submitted by CPPI and EMA on the earlier discussion document, we plan to include the following for publication in Part I of the *Canada Gazette*:

- 5 The definition of the "*northern supply area*" will remain the same as currently found in the *Sulphur in Diesel Regulations*.

Réponse aux commentaires reçus au sujet du document de travail « Réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route au Canada »

- 6 Timing for production and importation throughout Canada, including in the northern supply area, will be aligned with the EPA rule; i.e., June 1, 2007 for 500 mg/kg and June 1, 2010 for 15 mg/kg.
- 7 The implementation date for the 500 mg/kg limit for sulphur in off-road diesel fuel at the point of sale in the northern supply area is to be December 1, 2008 (as opposed to October 1, 2007 for sales in the southern areas of Canada) -- a 14 month delay as recommended by CPPI.
- 8 The implementation date for the 15 mg/kg limit for sulphur in in off-road diesel fuel at the point of sale in the northern supply area is to be December 1, 2011 (as opposed to September 1, 2007 for sales in the southern areas of Canada) -- a 15 month delay as recommended by CPPI.

These extensions for sales will permit additional time for diesel fuel stock in tanks in the northern supply area to turn over.

We expect the proposed amendments to be published in Part I of the *Canada Gazette* next spring. There will be a 60 day period for commenting on those proposed amendments.

Le présent courriel fait suite au courriel du 3 novembre que je vous ai envoyé récemment et qui traite du calendrier concernant les exigences pour le soufre dans le carburant diesel pour les véhicules hors route dans la zone de l'Arctique (le courriel initial est annexé). Nous avons obtenu les commentaires (annexés) des gouvernements de Terre-Neuve, des T.N.-O et du Yukon, ainsi que ceux du Québec (qui a demandé qu'ils demeurent confidentiels). La majorité des commentaires sont en faveur d'un prolongement de la date d'entrée en vigueur pour la zone de l'Arctique.

D'après ces commentaires, en plus de ceux provenant de l'ICPP et de l'EGE dans le document de travail antérieur, nous prévoyons, lors de la publication dans la Partie I de la Gazette du Canada, inclure les éléments suivants :

- La définition de « zone d'approvisionnement du Nord » demeurera la même que celle qui figure actuellement dans le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*.
- Le calendrier pour la production et l'importation partout au Canada, y compris dans la zone d'approvisionnement du Nord, sera aligné sur celui du règlement de l'EPA, soit le 1^{er} juin 2007 pour 500 mg/kg et le 1^{er} juin 2010 pour 15 mg/kg.
- La date d'entrée en vigueur de la limite de 500 mg/kg pour le carburant diesel des véhicules hors route au point de vente dans la zone d'approvisionnement du Nord sera le 1^{er} décembre 2008 (alors qu'elle a été fixée au 1^{er} octobre 2007 pour les ventes dans les zones du sud du Canada) - soit un délai de 14 mois, selon la recommandation de l'ICPP.
- La date d'entrée en vigueur de la limite de 15 mg/kg pour le soufre dans le carburant diesel des véhicules hors route au point de vente dans la zone d'approvisionnement du Nord sera le 1^{er} décembre 2011 (alors qu'elle a été fixée au 1^{er} septembre 2007 dans les zones du sud du Canada) - soit un délai de 15 mois, selon la recommandation de l'ICPP.

Ces extensions des dates des ventes permettront de laisser du temps supplémentaire pour le renouvellement des stocks de carburant diesel dans les citernes de la zone d'approvisionnement du Nord.

Nous prévoyons que les modifications proposées seront publiées le printemps prochain dans la Partie I de la Gazette du Canada. Une période de 60 jours est prévue pour la consultation et les commentaires concernant les modifications proposées.

Réponses au courriel original

Manitoba

-----Original Message-----

Subject: RE: Results from Consultations on Off-road diesel requirement in the Arctic

(Version française ci-dessous)

Jeffrey, thanks for following up with us on this matter. I have checked again with our Transportation people. They seem to be accepting of your proposed regulation and have not raised any issues with the timing/situation for northern areas. Thanks.

Jeffrey, merci du suivi que vous nous avez envoyé à ce sujet. J'ai vérifié à nouveau auprès de notre personnel du Transport. Ils semblent accepter le règlement que vous proposez et n'ont soulevé aucune objection quant aux délais d'application ou à la situation des régions nordiques. Merci.

Yukon

-----Original Message-----

Subject: RE: Results from Consultations on Off-road diesel requirement in the Arctic

(Version française ci-dessous)

We're not aware that this is happening with diesel fuel in the Yukon. There are caches of Jet B around the countryside that are intended as refuelling stops for helicopters. However, my understanding is that aviation fuels are not captured here.

There may be caches of diesel fuel in remote location but these are likely associated with mining exploration activities and thus would be there for operational purposes rather than emergency purposes. If that fuel were used for an emergency situation after the effective date of the new off-road diesel standard, it is unlikely that anyone would be looking at the fuel's date of manufacture and origin.

I don't think any special special provisions are warranted in this case.

Cheers, I hope this is helpful.

Réponse aux commentaires reçus au sujet du document de travail « Réduction de la teneur en soufre du carburant diesel hors route au Canada »

Nous ne sommes pas au courant que ce genre de situation existe pour le carburant diesel au Yukon. Il existe dans la campagne des caches de Jet B qui servent de postes de ravitaillement pour les hélicoptères. Cependant, je crois bien que le carburant aviation n'est pas visé par le règlement.


Il existe peut-être des caches de carburant diesel dans certains endroits éloignés, mais il est fort probable qu'elles sont associées à des activités d'exploration minière et visent des fins opérationnelles plutôt que d'urgence. Si ce carburant était utilisé dans une situation d'urgence après la date d'entrée en vigueur de la nouvelle norme régissant le diesel hors route, il est peu probable que qui que ce soit regarde la date de fabrication et d'origine du carburant.

Je pense qu'aucune disposition particulière n'est nécessaire dans ce cas.

Salutations! J'espère que mes remarques te seront utiles.

ANNEXE D

La présentation au CCMC par Environnement Canada

 Environnement Canada Environment Canada

Carburant diesel à faible teneur en soufre

(non combustible de soute, non Organisation maritime internationale)

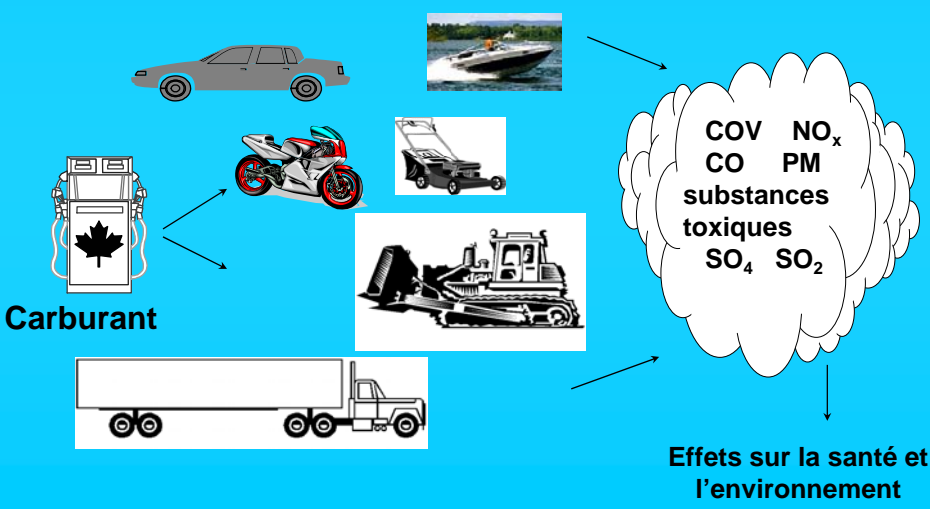
Le Canada emboîte le pas aux États-Unis et à l'Union européenne



*Présentation au Conseil consultatif maritime canadien
Le 5 novembre 2003*

 Environnement Canada Environment Canada

Les transports sont une source de pollution atmosphérique



Carburant

COV NO_x
CO PM
substances toxiques
SO₄ SO₂

Effets sur la santé et l'environnement



Environnement Canada
Environment Canada

La pollution atmosphérique a des répercussions sur la santé des Canadiens



Environnement Canada
Environment Canada

Les transports constituent la plus importante source de pollution

Polluant	Contribution des transports aux émissions produites en 1995
NOx	57 %
COV	28 %
SOx	5 %
PM₁₀ (excluant les sources à ciel ouvert)	17 %
CO	67 %
équivalent CO₂	26 % (données de 2000)

L'inventaire provisoire pour l'année 2000 (qui sera publié bientôt) indique que cette contribution a augmenté de 1995 à 2000.



Environnement Canada
Environment Canada

Le Canada passe à l'action :

Émissions des véhicules routiers et normes sur les carburants

Véhicules (réglementés depuis 1971)

- Normes resserrées progressivement au cours des dernières années
- Véhicules légers – normes plus strictes pour les années-modèles 2004 à 2009
- Véhicules lourds – normes plus strictes pour les années-modèles 2004 à 2010
- Harmonisation avec les normes américaines

Carburants

- Plomb dans l'essence – interdit en 1990
- Benzène dans l'essence – teneur réduite en 1999
- Soufre dans l'essence – teneur réduite de 90 % d'ici 2005
- Soufre dans le diesel routier – teneur réduite de 90 % en 1998, autre réduction de 97 % en 2006



Environnement Canada
Environment Canada

Le Canada passe à l'action :

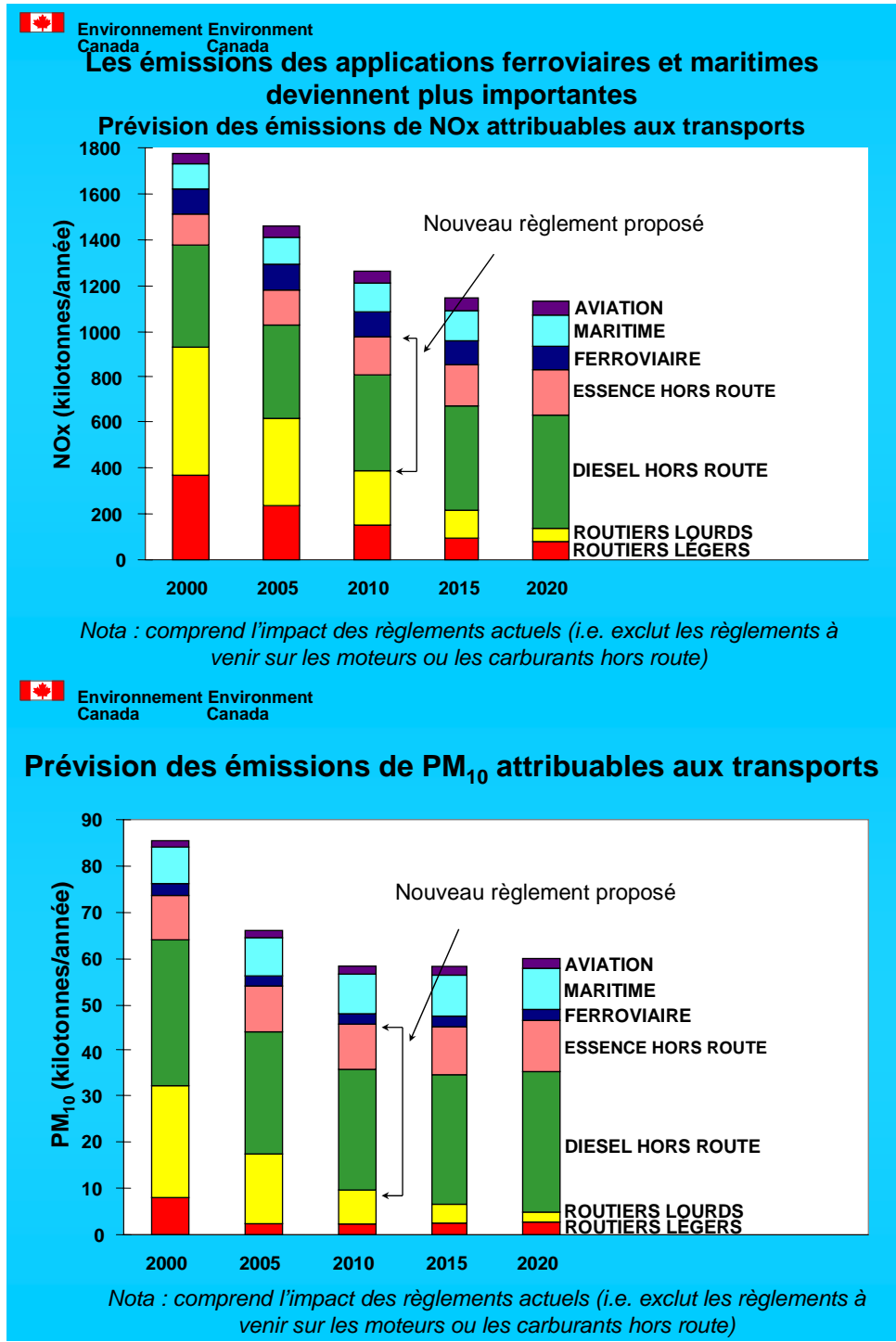
Émissions des véhicules routiers et normes sur les carburants

Véhicules et moteurs (non réglementés actuellement)

- Petits moteurs hors route à allumage commandé (p. ex. pelouses et jardins)
 - Normes proposées pour l'année-modèle 2005
 - Protocole d'entente en vigueur
- Diesel hors route (p. ex. appareils pour la construction et l'agriculture)
 - Normes proposées pour l'année-modèle 2006
 - Protocole d'entente en vigueur
- Moteurs d'embarcations de plaisance (p. ex. hors-bords et motomarines)
 - Protocole d'entente en vigueur
- Autres – en développement
 - Véhicules récréatifs (p. ex. motoneiges, VTT et motocyclettes tout terrain)
 - Gros moteurs à allumage commandé (p. ex. équipement industriel)
- Harmonisation avec les normes américaines

Carburant diesel hors route (non réglementé actuellement)

- Limites de soufre proposées pour 2007





Qu'en est-il du soufre dans le diesel au Canada?

Routier

- Réglementé depuis 1998
 - 500 mg/kg
 - autre réduction : limite de 15 mg/kg à partir de 2006
- Harmonisé avec les exigences américaines

Hors route

- Non réglementé à l'heure actuelle
 - Maximum commercial (ONGC) = 5 000 mg/kg
 - Plus de 50 % des carburants diesel hors route ont une teneur en soufre inférieure à 500 mg/kg
 - Moyenne des autres produits : environ 2 400 mg/kg



Environnement Canada
Environment Canada

Exigences modelées par la politique du Canada sur la qualité des carburants

- En général, harmonisation avec les normes américaines
- Mais
 - Mesures de l'Union européenne à prendre en considération
 - Le Canada pourrait adopter d'autres mesures visant à protéger la santé et l'environnement.



Environnement Canada
Environment Canada

Contrôle du diesel hors route aux États-Unis

- Proposition en avril 2003, règlement final attendu en avril 2004
- Mêmes limites de soufre que pour le diesel routier, mais à un moment différent
 - 500 mg/kg, incluant les applications ferroviaires et maritimes en 2007
 - 15 mg/kg, excluant les applications ferroviaires et maritimes en 2010
- L'EPA recueille les commentaires sur la limite de 15 mg/kg relative aux applications ferroviaires et maritimes
 - Si la limite de 15mg/kg n'est pas incluse dans le règlement maintenant, l'EPA s'attend à élaborer un autre règlement en 2004, qui entrerait en vigueur en 2012-2014.

L'Union européenne exige 350 mg/kg (2000), 50 mg/kg (2005) et 10 mg/kg (2009).



Environnement Canada Environment Canada

Diesel hors route : Canada

- Le Canada emboîte le pas aux États-Unis (et à l'Union européenne)
- Il est prévu que le règlement s'harmonise avec les exigences américaines
 - 500 mg/kg, incluant les applications ferroviaires et maritimes en 2007
 - 15 mg/kg, excluant les applications ferroviaires et maritimes en 2010
 - comprend la production, l'importation et la vente de diesel pour l'utilisation hors route
- Environnement Canada (EC) recueille aussi les commentaires concernant l'inclusion, dans un deuxième temps, de la limite de 15 mg/kg relative aux applications ferroviaires et maritimes
 - Opinions divisées des intervenants sur cette question



Environnement Canada Environment Canada

Quels sont les coûts?

- Coût unitaire pour les raffineurs :
 - De la teneur actuelle à 500 mg/kg = 1,6 cents/litre
 - De 500 à 15 mg/kg = 1,5 à 2,6 cents/litre
 - Ces coûts comprennent une utilisation accrue d'additifs de lubrification
- L'augmentation du prix (le cas échéant) dépend de la capacité des raffineurs de transmettre les coûts aux consommateurs



Environnement Canada
Environment Canada

Prochaines étapes

- EC examine les commentaires formulés par les intervenants
 - Les commentaires d'associations maritimes sont les bienvenus
- Le règlement proposé est attendu au printemps 2004
- Le règlement final est prévu pour la fin 2004 ou le début 2005
- Si (lorsque) l'EPA limite à 15 mg/kg la teneur en soufre du diesel utilisé par des applications ferroviaires et maritimes, le Canada harmonisera probablement sa limite avec celle-ci.
 - Une proposition de l'EPA est attendue en 2004.



Environnement Canada
Environment Canada

Ce qui veut dire...

- Actuellement, les applications maritimes utilisent du diesel dont la teneur en soufre est de 500 mg/kg.
 - La Garde côtière a indiqué qu'elle achetait des quantités considérables de diesel à 500 mg/kg.
- Il faut s'attendre à ce qu'une quantité considérable de diesel à 15 mg/kg entre dans le bassin de diesel hors route à partir de 2006.
 - La disponibilité du diesel à 500 mg/kg pourrait être limitée, dépendamment du système de distribution.