

**Environnement Canada
Document d'orientation**

QUESTIONS ET RÉPONSES

PORTANT SUR LE

***RÈGLEMENT FÉDÉRAL SUR LE SOUFRE
DANS LE CARBURANT DIESEL***

**en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999*
(*LCPE 1999*)**

**Division des combustibles
Environnement Canada**

Révisé en décembre 2005

AVIS

Prière d'adresser les commentaires ou questions concernant le contenu de ce document à :

Chef
Division des combustibles
Direction du pétrole, du gaz et de l'énergie
Environnement Canada
351, boul. Saint-Joseph
Gatineau (Québec) K1A 0H3

Télécopieur : 819-953-8903

AVERTISSEMENT

Les lecteurs sont avisés que ce document a été préparé pour être utilisé comme outil de référence. Il n'a aucune valeur ni conséquence juridiques. Ce document ne fait pas partie ou ne remplace ou ne modifie en aucune façon le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* (DORS/2002-253) ni n'en fournit une interprétation juridique. En cas d'incompatibilité entre le présent document et le Règlement, le Règlement aura préséance. Les personnes assujetties au Règlement doivent s'y reporter directement pour déterminer la portée de leurs obligations et responsabilités.

PRÉFACE

Le présent document a été rédigé par Environnement Canada à titre d'outil de référence, pour fournir au lecteur des informations au sujet des exigences du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* (DORS/2002-253). Le lecteur trouvera au début du présent document un bref aperçu du Règlement, suivi de questions et réponses portant sur le Règlement en général et sur ses divers articles. Il est à noter également que ce document de référence a été mis à jour afin d'y inclure les modifications apportées récemment au *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*. Ce règlement a été modifié par le *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* (DORS/2005-290) qui a été publié dans la Gazette du Canada, partie II, le 19 octobre 2005 et qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

RÈGLEMENT SUR LE SOUFRE DANS LE CARBURANT DIESEL

Document d'orientation

Table des matières

Avis	i
Avertissement.....	i
Préface	i
Aperçu du Règlement.....	2
Questions générales.....	4
Questions sur les articles du Règlement	13
1. Interprétation.....	13
2. Application	15
3. Concentration maximale de soufre.....	18
4. Analyse	28
5. Rapport	29
6. Registre.....	39
7. Abrogation.....	43
8. Entrée en vigueur	43
9. Annexes... ..	43
Questions diverses	44
Biodiesel	44
Autre Questions	48
Appendice A – Adresses des bureaux régionaux d'Environnement Canada.....	52
Appendice B – Cartes de la zone d'approvisionnement du Nord	53

Aperçu du Règlement sur le soufre dans le carburant diesel

Article 1 : DÉFINITION

Cet article définit les termes et expressions utilisés dans le Règlement.

Article 2 : APPLICATION

L'article 2 définit les cas dans lesquels les exigences du Règlement ne s'appliquent pas.

Article 3 : CONCENTRATION MAXIMALE DE SOUFRE

Cet article précise la teneur maximale en soufre du carburant diesel pour usage dans des véhicules routiers, des véhicules tout-terrain, des bateaux et des locomotives. Ces limites s'appliquent au carburant diesel produit, importé ou vendu.

Article 4 : ANALYSE

Cet article précise quelles méthodes d'analyse seront utilisées par Environnement Canada et par les tribunaux pour déterminer si les exigences du Règlement en matière de composition sont respectées.

Article 5 : RAPPORT

Cet article stipule que toute personne qui produit ou importe du carburant diesel doit produire :

- des informations ponctuelles sur l'inscription (Annexe 2) comprenant des mises à jour lorsqu'il y a des changements (Annexe 2); et
- des rapports réguliers sur les volumes de carburant diesel et les concentrations de soufre (Annexe 1).

Cet article précise en outre les méthodes alternatives d'analyse qui se sont avérées équivalentes à la méthode d'essai de référence et qui peuvent être utilisées pour rapporter la concentration de soufre dans le carburant diesel.

Article 6 : REGISTRE

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

Cet article exige que les importateurs et producteurs tiennent des registres du carburant diesel (à faible teneur en soufre ou ordinaire). Ces registres doivent être conservés pendant une période de cinq ans à l'installation de production ou à l'établissement de l'importateur au Canada.

Article 7 : ABROGATION

Le *Règlement sur le carburant diesel* (limitant à 500 mg/kg la teneur en soufre du carburant diesel pour usage dans des véhicules routiers), en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1998, est abrogé à l'entrée en vigueur du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*.

Article 8 : ENTRÉE EN VIGUEUR

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003. Le *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* entre en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

Annexe 1 : RAPPORT SUR LA CONCENTRATION EN SOUFRE DANS LE CARBURANT DIESEL

Cette Annexe décrit les informations requises qui doivent être rapportées en vertu de l'alinéa 5(1)

Annexe 2 : RAPPORT DES PRODUCTEURS ET DES IMPORTATEURS DE CARBURANT DIESEL

Cette Annexe décrit les informations requises sur l'inscription qui doivent être rapportées en vertu de l'alinéa 5(4)

**Questions et réponses
portant sur le
Règlement fédéral sur le soufre dans le carburant diesel
en vertu de la *LCPE 1999***

QUESTIONS GÉNÉRALES

G.1 *Quelles sont les sanctions auxquelles je m'expose si je ne me conforme pas au Règlement sur le soufre dans le carburant diesel?*

La conformité au Règlement est impérative. La Politique d'observation et d'application de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999* d'Environnement Canada définit les critères de décision des agents de l'autorité d'Environnement Canada face aux infractions présumées. Aux termes des articles 272 et 273 de *Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999* (LCPE 1999), toute personne trouvée coupable de contravention ou de défaut de respect à la Loi ou à ses règlements est passible d'amendes, de peines de prison ou autres ordonnances du tribunal. Il y aurait également lieu de lire ces articles conjointement avec l'article 276 de la Loi qui prévoit que lorsqu'une infraction est commise ou poursuivie durant plus d'une journée, chaque journée au cours de laquelle l'infraction a été commise peut faire l'objet d'une poursuite distincte.

On peut se procurer sur demande un exemplaire de la Politique d'observation et d'application d'Environnement Canada, à l'adresse ci-dessous :

Directeur
Direction de l'application de la loi
Environnement Canada
351, boul. Saint-Joseph
Gatineau (Québec) K1A 0H3

On peut aussi trouver copie de la politique à l'adresse :

<http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/default.cfm>¹

¹ À partir de la page d'introduction du Registre de la LCPE, cliquer sur le titre « Politiques », sur la gauche de l'écran, puis sur le titre de la Politique d'observation et d'application de la LCPE 1999.

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

En plus des sanctions financières et administratives, s'il y a contravention au Règlement, le Ministre peut exiger d'un producteur, transformateur, importateur, détaillant ou distributeur qu'il prenne l'une ou la totalité des mesures suivantes :

- fournir une déclaration des caractéristiques pertinentes du carburant et de tout risque qu'il pourrait présenter pour l'environnement ou pour la vie et la santé humaines;
- remplacer le carburant par un autre qui satisfasse aux exigences applicables;
- accepter que l'acheteur retourne le carburant et lui rembourser le prix d'achat;
- prendre d'autres mesures pour atténuer les effets de l'infraction sur l'environnement ou sur la vie ou la santé humaines; et
- faire rapport sur les mesures prises.

G.2 Pourquoi le soufre dans le carburant diesel est-il réglementé?

Le soufre est naturellement présent dans le pétrole brut. Il est directement rejeté par les véhicules sous la forme de dioxyde de soufre et de particules sulfatées. Les émissions causées par des teneurs en soufre élevées affectent la santé des Canadiennes et des Canadiens.

Il est nécessaire de ramener à 15 mg/kg la concentration de soufre dans le carburant diesel pour assurer un fonctionnement efficace des technologies avancées de limitation des émissions de gaz d'échappement requises afin de répondre aux normes des nouveaux véhicules diesel et des émissions des véhicules entrent en vigueur. Le niveau inférieur de soufre est requis pour assurer un fonctionnement efficace des technologies avancées de limitation des émissions de gaz d'échappement requises afin de répondre aux nouvelles normes d'émissions.

À l'heure actuelle, le soufre dans le carburant diesel est réglementé par d'autres instances, de nombreux pays ayant déjà fixé des niveaux de 15 mg/kg ou moins. En décembre 2000, l'Environmental Protection Agency (EPA) américaine a adopté un règlement limitant le soufre dans le carburant diesel à 15 mg/kg² pour les véhicules routiers à compter de juin 2006. En juin 2004, l'EPA américaine a adopté un autre règlement pour limiter le soufre dans le carburant diesel des véhicules tout-terrain, des locomotives et des bateaux à 500 mg/kg à compter de juin 2007 et à 15 mg/kg entre 2010 et 2012. En mai 2001, l'Union européenne a proposé d'introduire un carburant diesel pour véhicules routiers à teneur en soufre « nulle » (définie comme moins de 10 mg de soufre/kg) à compter du 1^{er} janvier 2005.

² 100 mg/kg = 100 parties par million (ppm) = 0,0100 % en poids.

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* canadien harmonise les exigences canadiennes quant à la teneur acceptable en soufre du carburant diesel pour les véhicules routiers, les véhicules, tout-terrain, les locomotives et les bateaux avec celles des États-Unis.

G.3 *Pourquoi y a-t-il des limites pour la teneur en soufre du carburant diesel utilisé pour les locomotives et les bateaux?*

Les moteurs diesel des locomotives et des bateaux deviennent des contributeurs de plus en plus importants à la pollution de l'air dans plusieurs secteurs. En 2005, l'EPA américaine a introduit des exigences pour le carburant diesel hors route qui inclut des limites pour les carburant diesel des locomotives et des bateaux, diminuant les niveaux acceptables de soufre de 99 p cent. Ces améliorations apportées au carburant créeront des bénéfices immédiats et importants sur le plan de l'environnement et de la santé publique en réduisant les matières particulaires (MP) des moteurs existants.

L'EPA a également fait part de son intention de proposer des normes d'émissions plus rigoureuses pour les moteurs de locomotives qui sont inspirées de son Clean Air Non-road Diesel Engines Program (Programme des moteurs diesel non routiers propres). De telles normes requerraient l'utilisation de technologies avancées de limitation des émissions similaires à celles déjà adoptées pour les camions et les autobus diesel lourds. La disponibilité de carburant diesel hors route propre requis en vertu des nouvelles normes pour le carburant hors route permettra l'utilisation de ces technologies dans le cas des moteurs de locomotives. L'EPA estime que les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de MP pourraient être réduites de 90 p. cent en appliquant de telles technologies avancées aux moteurs des locomotives.

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* canadien harmonise les exigences canadiennes quant à la teneur acceptable en soufre du carburant diesel pour les véhicules routiers, les véhicules, tout-terrain, les locomotives et les bateaux avec celles des États-Unis.

G.4 *Je comprends que le Règlement a été modifié. Où puis-je trouver ces diverses modifications?*

Les diverses modifications sont disponibles dans le Registre de la LCPE, sous la rubrique « Règlement », à l'adresse :

<http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/default.cfm>

plus particulièrement, à l'adresse :

<http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/règlements/detailReg.cfm?intReg=63>

G.5 *Je trouve cela déroutant de lire ce règlement et les diverses modifications. Où puis-je trouver un règlement codifié?*

Le règlement codifié est disponible en ligne du ministère de la Justice à l'adresse :
<http://lois.justice.gc.ca/fr/index.html>
plus particulièrement, à l'adresse :
<http://lois.justice.gc.ca/fr/C-15.31/DORS-2002-254/index.html>

Veuillez noter que les règlements codifiés sont mis à jour de façon régulière mais qu'il est possible qu'ils ne reflètent pas toujours les modifications les plus récentes.

G.6 À qui s'applique le Règlement?

Il s'applique à toute personne qui produit, importe ou vend du carburant diesel.

G.7 Y a-t-il des carburants diesel qui ne sont pas assujettis au Règlement?

Le carburant diesel qui répond aux critères ci-après est exempté du Règlement, à la condition qu'il soit accompagné d'une preuve attestant qu'il y répond :

- carburant diesel qui est en transit au Canada, en provenance et à destination d'un lieu en dehors du Canada;
- carburant diesel qui est produit ou vendu pour exportation;
- carburant diesel importé dont la concentration de soufre dépasse les limites et qui sera transformé de manière à s'y conformer.

Les personnes souhaitant se prévaloir de ces exemptions doivent veiller à ce que le carburant diesel soit accompagné d'une preuve attestant qu'il satisfait aux critères définis.

Le carburant diesel importé dans le réservoir qui sert à alimenter le moteur d'un moyen de transport n'est pas non plus assujetti au Règlement.

G.8 Quels sont les teneurs limites en soufre fixées par le Règlement et les échéanciers dont elles sont assorties?

Les limites pour la production, l'importation et la vente des carburants diesel sont résumées dans le tableau ci-dessous :

Document d'orientation – *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* (décembre 2005)

Limite de soufre (mg/kg)		Carburant diesel routier	Carburant diesel hors route	Carburant diesel pour les locomotives et les bateaux
500	Production ou Importation	Depuis 1998	1 ^{er} juin 2007	1 ^{er} juin 2007
	Vente	Depuis 1998	1 ^{er} octobre 2007 ²	1 ^{er} octobre 2007 ²
15	Production ou Importation	1 ^{er} juin 2006	1 ^{er} juin 2010	1 ^{er} juin, 2012
	Vente	1 ^{er} septembre 2006 ¹	1 ^{er} octobre 2010 ³	S/O

¹ 1^{er} septembre 2007 dans la zone d'approvisionnement du Nord

² 1^{er} décembre 2008 dans la zone d'approvisionnement du Nord

³ 1^{er} décembre 2011 dans la zone d'approvisionnement du Nord

G.9 Y a-t-il des limites pour le carburant diesel utilisé hors route, par les locomotives et les bateaux avant 2007?

Non. Les limites pour ces carburants entrent en vigueur en 2007. Le règlement requiert néanmoins de rapporter le carburant diesel utilisé à ces fins.

Veillez noter également qu'il peut exister des règlements provinciaux et/ou municipaux qui établissent des limites pour le soufre dans ces carburants. De plus, il existe des normes commerciales pour ces carburants qui sont établis par l'Office des normes générales du Canada et qui peuvent inclure des niveaux de soufre (disponibles à l'adresse <http://www.pwgsc.gc.ca/ONGC/>).

G.10 Je n'importe ou ne produis que du carburant diesel qui n'est pas destiné à être utilisé dans des véhicules routiers, hors route, des locomotives et des bateaux. Suis-je visé par le Règlement?

Oui; bien que les **teneurs limites** en soufre ne s'appliquent qu'au carburant diesel pour ces usages, vous êtes tenu de fournir les renseignements demandés dans l'Annexe 2 (informations sur l'identification) et de faire rapport tous les trimestres conformément à l'article 5. Il y a aussi des exigences concernant la tenue de registres imposées par l'article 6.

G.11 Est-ce qu'EC prévoit réglementer le carburant diesel pour usage dans des installations fixes?

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

En juin 2005, l'EPA américaine a proposé de nouvelles normes d'émissions pour les moteurs diesel fixes à combustion interne. Le règlement proposé limiterait la quantité de soufre dans le carburant diesel utilisé pour ces moteurs.

<http://www.epa.gov/ttnatw01/nsps/cinsps/cinspspg.html>

Environnement Canada possède une politique générale d'harmonisation avec les exigences de l'EPA américaine concernant la qualité du carburant. Ainsi, si l'EPA américaine réglemente le carburant diesel pour usage dans des installations fixes, EC examinerait la possibilité d'élaborer des normes similaires.

Il est à noter que les moteurs diesel conçus pour être utilisés dans des véhicules hors route, des locomotives et des bateaux peuvent également être utilisés dans des installations fixes. De tels moteurs relèvent de la définition de « moteur hors route » du règlement.

G.12 Si j'achète seulement du carburant diesel mais que je ne le raffine pas ou que je ne l'importe pas moi-même, quelles sont les exigences que le Règlement m'impose?

Si vous achetez du carburant diesel d'autres vendeurs et que vous ne le produisez pas ou ne l'importez pas, alors le Règlement ne s'applique pour vous que si vous revendez le carburant diesel. Référez vous à G.6 pour consulter un sommaire des limites des ventes.

G.13 De quelle manière ce Règlement est-il lié au Règlement n° 1 concernant les renseignements sur les combustibles?

Le *Règlement n° 1 concernant les renseignements sur les combustibles* du gouvernement fédéral exige des raffineurs et importateurs de combustibles qu'ils fassent rapport chaque année sur les concentrations moyennes de soufre dans tous les combustibles liquides, dont le carburant diesel, pour chaque trimestre de l'année. Ils doivent aussi présenter une déclaration unique de tout changement de l'utilisation d'additifs dans les combustibles liquides. Le *Règlement n° 1 concernant les renseignements sur les combustibles* ne limite pas la concentration de soufre dans les carburants. Il est distinct du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, qui comporte à la fois des exigences de présentation de rapport et des limites à la concentration de soufre dans le carburant diesel routier. Les deux règlements doivent être respectés.

G.14 De quelle manière ce Règlement est-il lié au Règlement sur le carburant diesel?

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* du gouvernement fédéral remplacera le *Règlement sur le carburant diesel* à compter du 1^{er} janvier 2003..

G.15 *Comment ce Règlement est-il relié au règlement provincial sur le carburant diesel?*

Certaines provinces exigent que les normes de l'Office des normes générales du Canada (ONGC) sur le carburant diesel soient respectées. Il est nécessaire de se conformer tant aux règlements provinciaux que fédéraux.

G.16 *Le Règlement s'accompagne-t-il d'exigences d'étiquetage à la pompe pour le carburant diesel qui est vendu?*

Non

G.17 *Dans tout le Règlement, on parle du « ministre ». Qui est le « ministre »?*

Le « ministre » est le ministre fédéral de l'Environnement. Il faut noter à ce propos que, lorsque le Règlement demande que de l'information soit présentée au ministre, elle devrait être envoyée au directeur régional du bureau régional approprié d'Environnement Canada, qui représente le ministre à cette fin. Les adresses des bureaux régionaux sont données à l'Appendice A.

G.18 *De quelle manière ce Règlement est-il lié au Règlement sur les émissions des moteurs et des véhicules routiers?*

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* limite la teneur en soufre du carburant diesel au niveau requis qui permettra un fonctionnement efficace des technologies avancées de limitation des émissions de gaz d'échappement requises pour respecter les nouvelles normes d'émissions établies dans le Règlement : (<http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/règlements/detailReg.cfm?intReg=65>)

G.19 *De quelle manière ce Règlement est-il lié au Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression?*

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* limite la teneur en soufre du carburant diesel au niveau requis qui permettra un fonctionnement efficace des technologies avancées de limitation des émissions de gaz d'échappement requises pour respecter les nouvelles normes d'émissions établies dans la prochaine phase de ce règlement.

(<http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/règlements/detailReg.cfm?intReg=88>)

La prochaine phase de ce règlement s'harmonisera aux normes du Volet 4 décrites dans le règlement hors route de l'EPA américaine.

G.20 *De quelle manière le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel est-il lié au Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé?*

<http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/règlements/detailReg.cfm?intReg=81>

Ce Règlement ne s'applique pas aux moteurs diesel. Veuillez vous référer au *Règlement sur le soufre dans l'essence*

<http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/règlements/detailReg.cfm?intReg=18>

et au *Règlement sur le benzène dans l'essence*

<http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/règlements/detailReg.cfm?intReg=1>

pour le règlement sur l'essence.

G.21 *Quelles sont les dates importantes du Règlement?*

Nous présentons ci-dessous une liste des dates importantes du Règlement :

DATES IMPORTANTES DU RÈGLEMENT SUR LE SOUFRE DANS LE CARBURANT DIESEL

1^{er} janvier 2003	<p>Le <i>Règlement sur le soufre dans le carburant diesel</i> entre en vigueur et le <i>Règlement sur le carburant diesel</i> est abrogé.</p> <p>La limite du soufre dans le carburant diesel destiné aux véhicules routiers <u>ne change pas</u>.</p> <p>Des changements sont apportés à certaines dispositions administratives (p. ex. présentation de rapports, tenue de registres).</p>
2 mars 2003	<p>Toute personne qui produit ou importe du carburant diesel doit présenter l'information d'enregistrement demandée dans l'annexe 2 du Règlement.</p>
15 mai 2003	<p>Toute personne qui produit ou importe du carburant diesel doit présenter son premier rapport trimestriel aux termes du nouveau Règlement, et donner l'information prescrite par l'alinéa 5(1). Les rapports suivants doivent être présentés dans les 45 jours suivant la fin du trimestre.</p>
1^{er} janvier 2004	<p>La méthode de référence pour la mesure de la concentration de soufre dans le carburant, qui était CAN/ONGC-3.0 n° 16.0-95, devient la méthode ASTM D 5453-00.</p> <p>La méthode utilisée pour déclarer la concentration de soufre dans le carburant diesel est ASTM D 5453-00, ou une méthode équivalente si les conditions de l'alinéa 5(2)<i>f</i>) sont remplies</p>
19 octobre 2005	<p>Le <i>Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel</i> (DORS/2005-305) est publié dans la partie II de la Gazette du Canada.</p>
1^{er} janvier 2006	<p>Le <i>Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel</i> (DORS/2005-305) entre en vigueur.</p>
2 mars 2006	<p>Chaque personne qui produit ou importe du carburant diesel doit soumettre l'information sur l'enregistrement à jour établie dans l'annexe 2 du nouveau règlement.</p>

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

- 1^{er} juin 2006** La limite de 15 mg/kg pour la concentration de soufre dans le carburant diesel destiné aux véhicules routiers entre en vigueur pour la production et l'importation de carburant diesel.
- 1^{er} septembre 2006** La limite de 15 mg/kg pour la concentration de soufre dans le carburant diesel destiné aux véhicules routiers entre en vigueur pour la vente et l'offre de vente (sauf dans la zone d'approvisionnement du Nord). (Note : Référez-vous à la question 3.13 concernant des changements possible pour cette date)
- 1^{er} juin 2007** La limite de 500 mg/kg pour la concentration de soufre dans le carburant diesel destiné aux moteurs diesel des véhicules hors route, des locomotives et des bateaux entre en vigueur pour la production et l'importation.
- 1^{er} septembre 2007** La limite de 15 mg/kg pour la concentration de soufre dans le carburant diesel destiné aux véhicules routiers entre en pour la vente et l'offre de vente de carburant diesel dans la zone d'approvisionnement du Nord.
- 1^{er} octobre 2007** La limite de 500 mg/kg pour la concentration de soufre dans le carburant diesel destiné aux moteurs diesel des véhicules hors route, des locomotives et des bateau entre en vigueur pour la vente et l'offre de vente (sauf dans la dans la zone d'approvisionnement du Nord.).
- 1^{er} décembre 2008** La limite de 500 mg/kg pour la concentration de soufre dans le carburant diesel destiné aux moteurs diesel des véhicules hors route, des locomotives et des bateaux entre en vigueur pour la vente et l'offre de vente dans la zone d'approvisionnement du Nord.
- 1^{er} juin 2010** La limite de 15 mg/kg pour la concentration de soufre dans le carburant diesel destiné aux moteurs diesel des véhicules hors route entre en vigueur pour la production et l'importation .
- 1^{er} octobre 2010** La limite de 15 mg/kg pour la concentration de soufre dans le carburant diesel destiné aux moteurs diesel des véhicules hors route entre en vigueur pour la vente et l'offre de vente (sauf dans la dans la zone d'approvisionnement du Nord).
- 1^{er} décembre 2011** La limite de 15 mg/kg pour la concentration de soufre dans le carburant diesel destiné aux moteurs diesel des véhicules hors route entre en vigueur pour la vente et l'offre de vente dans la zone d'approvisionnement du Nord.
- 1^{er} juin 2012** La limite de 15 mg/kg pour la concentration de soufre dans le carburant diesel destiné aux moteurs diesel des locomotives et des bateaux entre en vigueur pour la production et l'importation.

QUESTIONS SUR LES ARTICLES DU RÈGLEMENT

Article 1 : INTERPRÉTATION

1.1 Qu'est-ce que la « zone d'approvisionnement du Nord »?

Le règlement utilise l'expression « zone d'approvisionnement nordique » pour indiquer certains endroits nordiques éloignés du Canada qui ont une date de mise en œuvre ultérieure pour la limite de 15 mg/kg qui s'applique aux ventes et aux offres en vente. L'annexe B de ce document d'orientation comprend une carte montrant la zone d'approvisionnement nordique. La zone comprend tout le Nunavut, la majeure partie des Territoires du Nord-Ouest et certaines parties du nord du Yukon, une bande de 50 km le long de la côte de la Baie d'Hudson et de la Baie James dans le nord-est du Manitoba et le nord de l'Ontario, le nord du Québec et tout le Labrador. La zone exclut les routes principales dans le nord.

1.2 Pourquoi le Règlement inclut-il une définition de la « zone d'approvisionnement du Nord »?

En règle générale, il est difficile d'approvisionner les collectivités nordiques, surtout en hiver. Les expéditions vers ces régions se font de la mi-mai à septembre. Les installations de ravitaillement y mettent aussi généralement un certain temps à renouveler leur stock de carburant diesel. C'est pourquoi le Règlement prévoit pour elles une date plus tardive d'application de la concentration de soufre pour les ventes et offres à la vente de carburant diesel.

1.3 Comment la région de la « zone d'approvisionnement du Nord » a-t-elle été définie?

La zone d'approvisionnement du Nord comprend les régions du Nord canadien qui sont ravitaillées en carburant par barge. Pour définir la zone, Environnement Canada a consulté des intervenants, dont l'Office des normes générales du Canada (ONGC), Ressources naturelles Canada (RNCan), Industrie Canada, l'Office des transports du Canada, l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP), l'Engine Manufacturers Association, la Société des transports du Nord Limitée, Sunoco, Imperial Oil, Shell, les Ami(e)s de la Terre, les gouvernements du Yukon, des Territoires du Nord-ouest, du Nunavut, du Québec et de Terre-Neuve, et l'Administration régionale crie.

1.4 Pourquoi la définition de « carburant diesel » dans le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel est-elle différent de celle de l'ONGC?

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

L'ONGC définit le carburant diesel comme ayant une valeur basse de plage de points d'ébullition de 150 °C. Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* a modifié cette définition du carburant diesel pour abaisser la valeur basse de la plage de points d'ébullition à 130 °C afin de couvrir une plus large gamme de distillats. La définition du Règlement a été recommandée par l'ICPP.

La définition de carburant diesel dans le Règlement inclut également le biodiesel et les mélanges de biodiesel et de carburant diesel. Le biodiesel est défini comme un « *carburant qui est composé ou qui dérive d'huiles végétales ou animales ou de graisses végétales ou animales et qui est conçu pour être utilisé dans des moteurs diesel* ».

1.5 Pourquoi la définition de « carburant diesel » a-t-elle changé lorsque le Règlement a été modifiée en octobre 2005?

En raison de l'augmentation de l'utilisation du biodiesel in Canada, la définition a été changée pour y inclure le biodiesel et les mélanges de biodiesel.

Une définition du biodiesel a également été ajoutée au Règlement.

« Le biodiesel » se réfère à carburant qui est composé ou qui dérive d'huiles végétales ou animales ou de graisses végétales ou animales et qui est conçu pour être utilisé dans des moteurs diesel..

Veillez noter que la définition de biodiesel dans le cadre de ce Règlement est plus vaste que les normes de l'industrie, par exemple celles de l'Office des normes générales du Canada (ONGC) et de l'ASTM International.

1.6 Le biodiesel est un carburant propre dont les niveaux de soufre sont naturellement peu élevés. Pourquoi est-il inclus dans le Règlement?

Même si le biodiesel est généralement considéré comme un carburant propre, il peut contenir des niveaux de soufre plus élevés que la limite réglementée de 15 mg/kg. La source du soufre pourrait provenir des processus de production, être inhérente aux matières premières ou provenir de la contamination lors de la distribution.

Le carburant diesel avec une teneur en soufre de moins de 15 mg/kg est requis pour un fonctionnement efficace des technologies avancées de limitation des émissions de gaz d'échappement nécessaires en vue de respecter les nouvelles normes d'émissions des moteurs et des véhicules diesel qui entrent en vigueur, sans égard au fait que le carburant soit produit à partir de la biomasse ou de pétrole brut.

Ainsi, le Règlement englobe le biodiesel de même que tout carburant diesel

produit de façon traditionnelle.

Article 2 : APPLICATION

2.1 *Le Règlement s'applique-t-il à tous les carburants diesel?*

Les limites fixées dans le Règlement visent le carburant diesel pour usage dans des moteurs de véhicules routiers, de véhicules hors route, de bateau (marin) et de locomotives (rail). Le carburant diesel qui n'est pas destiné à de tels moteurs n'est pas tenu de satisfaire aux exigences compositionnelles du Règlement en matière de composition, mais est assujéti aux exigences de présentation de rapports et de tenue de registres.

Le Règlement ne s'applique pas dans les cas suivants :

Carburant diesel en transit : Le carburant est en transit au Canada, en provenance et à destination d'un endroit en dehors du Canada, et est accompagné d'une preuve attestant qu'il est en transit;

Carburant diesel destiné à l'exportation : Le carburant est produit ou vendu pour exportation, et est accompagné d'une preuve attestant qu'il sera exporté;

Carburant diesel qui subira un traitement supplémentaire : Le carburant importé est pour utilisation dans les véhicules routiers, les moteurs non routiers, les moteurs de bateau ou de locomotive, sa concentration dépasse la limite en soufre et le carburant est accompagné d'une preuve écrite établissant qu'il satisfera aux exigences du règlement avant qu'il soit vendu ou utilisé;

Les personnes souhaitant se prévaloir de ces exemptions doivent veiller à ce que le carburant diesel soit accompagné d'une preuve attestant qu'il satisfait aux critères définis.

Le Règlement ne s'applique pas non plus au cas suivant :

Carburant diesel dans le réservoir du véhicule : Le carburant diesel est dans le réservoir qui sert à alimenter le moteur d'un moyen de transport terrestre, aérien ou par eau.

2.2 *Je produis/importe/vend du carburant diesel destiné à être utilisé dans des installations fixes. Quelles sont les exigences pour ce carburant en vertu du Règlement?*

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

Présentement, le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* n'a pas de limite concernant le soufre qui s'applique au carburant diesel destiné à être utilisé dans des installations fixes. Il est toutefois possible qu'il existe des règlements municipaux et/ou provinciaux qui limitent le soufre dans un tel carburant diesel. Il est à noter que les moteurs diesel conçus pour les véhicules hors route, les locomotives et les bateaux peuvent également être utilisés comme moteurs fixes. De tels moteurs font partie de la définition des « moteurs hors route » du Règlement.

Le Règlement ne possède pas d'exigences concernant les rapports et la tenue de registres pour tous les producteurs et importateurs de carburant diesel, incluant les moteurs diesel fixes. Veuillez vous référer aux articles 5 (Rapports) et 6 (Registres) pour obtenir plus de détails au sujet de ces exigences. En juin 2005, l'EPA américaine a proposé un règlement visant à contrôler les émissions des moteurs diesel fixes à combustion interne. Ce règlement proposé inclut des exigences pour le carburant qui limitent la quantité de soufre dans le carburant diesel utilisé pour faire fonctionner ces moteurs.

<http://www.epa.gov/ttnatw01/nsps/cinsps/cinspspg.html>

2.3 *J'importe ou je produis du carburant diesel pour la recherche scientifique. Est-ce que ce carburant est exempté des exigences du Règlement?*

Non, toutes les exigences du Règlement s'appliquent.

2.4 *Des barils de carburant diesel sont entreposés à divers endroits dans le Nord canadien pour des situations d'urgence. Est-ce que le Règlement s'applique à de tels entrepôts de carburant diesel?*

Il n'y a pas d'exceptions dans le Règlement pour le carburant diesel entreposé. Le carburant diesel qui est vendu est sujet aux limites résumées à l'alinéa 3.10.

Lors de l'élaboration du Règlement, Environnement Canada a consulté les provinces et les territoires qui pourraient avoir des dépôts stratégiques de carburant diesel pour lesquels des dispositions spéciales seraient requises. On a avisé Environnement Canada qu'aucune disposition spéciale n'était requise.

Puisque de tels volumes de carburant diesel ont été entreposés pour des situations d'urgence, il serait souhaitable que ce carburant respecte les limites les moins élevées de teneur en soufre, soit un maximum de 15 mg/kg, afin d'être compatible avec tout moteur qui utiliserait ce carburant.

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

- 2.5 *Les alinéas 2 (a), (b) et (c) stipulent que le Règlement ne s'applique pas dans certaines circonstances, à la condition que le carburant soit « accompagné d'une preuve écrite ». Que veut-on dire par « preuve écrite »?*

Les circonstances établies à l'alinéa 2 (a), (b) et (c) sont copiées de l'alinéa 139(2) de la LCPE 1999. Les personnes qui tentent de se prévaloir de ces exemptions doivent s'assurer que le carburant diesel est accompagné d'une preuve écrite démontrant qu'il respecte les critères définis. La LCPE 1999 ne définit pas les exigences pour la preuve écrite. S'il devait y avoir des questions au sujet du caractère suffisant de la preuve écrite au cours d'une poursuite en vertu de ce Règlement, le tribunal les trancherait.

- 2.6 *Quelles sont les exigences qui s'appliquent au carburant diesel en transit entre des raffineries situées au Canada et destiné à subir un traitement supplémentaire avant d'être vendu ou transféré?*

Le Règlement n'établit pas de distinction entre le carburant diesel en transit entre des raffineries au Canada et les autres types de carburant diesel. Ce carburant est donc assujéti à toutes les exigences du Règlement.

Article 3 : CONCENTRATION MAXIMALE DE SOUFRE

3.1 Quelles sont les limites fixées pour le soufre?

Les limites de soufre sont résumées ci-dessous.

Limite de soufre (mg/kg)		Carburant diesel routier	Carburant diesel hors route	Carburant diesel pour les locomotives et les bateaux
500	Production et importation	Depuis 1998	1 ^{er} juin 2007	1 ^{er} juin 2007
	Vente	Depuis 1998	1 ^{er} octobre 2007 ²	1 ^{er} octobre 2007 ²
15	Production et importation	1 ^{er} juin 2006	1 ^{er} juin 2010	1 ^{er} juin 2012
	Vente	1 ^{er} septembre 2006 ¹	1 ^{er} octobre 2010 ³	S/O

¹ 1^{er} septembre 2007 dans la zone d'approvisionnement du Nord

² 1^{er} décembre 2008 dans la zone d'approvisionnement du Nord

³ 1^{er} décembre 2011 dans la zone d'approvisionnement du Nord

3.2 Quel carburant diesel n'est pas tenu de satisfaire aux exigences du Règlement en matière de composition?

Le carburant diesel qui n'est pas destiné à être utilisé dans des véhicules routiers, des moteurs de véhicules hors route, des moteurs de locomotives et de bateau n'est pas tenu de satisfaire aux exigences du Règlement en matière de composition.

3.3 Qu'est-ce que du carburant « pour usage dans les véhicules routiers »?

On entend par carburant diesel « pour usage dans les véhicules routiers » tout carburant diesel qui peut être utilisé dans un véhicule routier. Aux termes du Règlement, un « véhicule routier » est défini comme un « véhicule automoteur conçu pour transporter des personnes, des biens ou du matériel, ou de l'équipement fixé au véhicule de façon permanente ou temporaire, sur une route commune ou publique, une rue, une avenue, une promenade ou une autoroute ».

3.4 Qu'est-ce que du carburant « pour usage dans les véhicules hors route »?

Le carburant diesel « pour usage dans les véhicules hors route » est un carburant diesel de tout type qui peut être utilisé dans des moteurs de véhicules hors route. La définition d'un moteur de véhicule hors route dans le Règlement provient du

Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression.

<http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/regulations/detailReg.cfm?intReg=88>

Un « moteur de véhicule hors route » est défini par les deux Règlements comme « *un moteur diesel, sauf dans le cas des moteurs d'avions, des moteurs de locomotives, des moteurs de bateaux et des moteurs utilisés pour propulser des véhicules routiers, qui est utilisé ou conçu pour être utilisé :*

(a) par lui-même et qui est conçu et prévu pour être transporté d'un endroit d'utilisation à un autre; ou

(b) est dans ou sur un véhicule qui :

(i) est conçu ou prévu pour être transporté d'un endroit d'utilisation à un autre;

(ii) est autopropulsé,

(iii) sert à deux fins en se propulsant lui-même et en accomplissant une autre fonction, ou

(iv) est conçu pour être propulsé tout en accomplissant sa fonction.

Ces moteurs seraient utilisés dans des équipements tels que des tracteurs de ferme et d'autres équipements agricoles, des équipements de mines, de foresterie, etc.

Les équipements agricoles, tels que les tracteurs de ferme, les moissonneuses-batteuses et autres équipements pour les récoltes seraient considérés comme ayant des moeurs de véhicules hors route. Les équipements de construction tels que les bulldozers et les pelles rétrocaveuses seraient également considérés comme ayant des moeurs de véhicules hors route. Les équipements spécialisés utilisés en foresterie et dans les mines seraient également considérés comme ayant des moeurs de véhicules hors route.

3.5 *Est-ce que les véhicules amphibies routiers sont des équipements/véhicules hors route ou marins?*

Le Règlement définit un « véhicule routier » comme étant un véhicule autopropulsé conçu pour transporter des personnes, des biens ou du matériel, ou de l'équipement fixé au véhicule de façon permanente ou temporaire, sur une route commune ou publique, une rue, une avenue, une promenade ou une autoroute »

Un « moteur de véhicule hors route » est défini par les deux Règlements comme « *un moteur diesel, sauf dans le cas des moteurs d'avions, des moteurs de*

locomotives, des moteurs de bateaux et des moteurs utilisés pour propulser des véhicules routiers, qui est utilisé ou conçu pour être utilisé :

- (a) par lui-même et qui est conçu et prévu pour être transporté d'un endroit d'utilisation à un autre; ou
- (b) est dans ou sur un véhicule qui :
 - (i) est conçu ou prévu pour être transporté d'un endroit d'utilisation à un autre;
 - (ii) est autopropulsé,
 - (iii) sert à deux fins en se propulsant lui-même et en accomplissant une autre fonction, ou
 - (iv) est conçu pour être propulsé tout en accomplissant sa fonction.

Si un véhicule amphibie est conçu pour être utilisé sur une route, il serait un véhicule routier.

3.6 *Qu'est ce qu'un « carburant diesel destiné à être utilisé dans des moteurs de bateaux »?*

Un moteur de bateau est défini dans le Règlement comme « un moteur diesel installé sur un bateau pour le propulser ou le diriger sur l'eau ou pour être utilisé comme source d'énergie auxiliaire. Un bateau est défini dans le Règlement comme « un navire, bâtiment ou embarcation conçu, utilisé ou utilisable pour la navigation sur l'eau ou au-dessous de celle-ci mais qui n'est pas conçu pour se déplacer hors de l'eau. »

Ainsi, tous les moteurs diesel sur un bateau, un navire, un bâtiment ou une embarcation seraient considérés comme des moteurs de bateau.

En ce qui a trait à la définition du carburant diesel, le carburant diesel est défini dans le Règlement comme « un carburant qui peut s'évaporer à la pression atmosphérique et dont le point d'ébullition se situe dans l'intervalle de 130 °C à 400 °C, ou combustible vendu ou présenté comme du carburant diesel, du carburant biodiesel ou un mélange de carburant diesel et de carburant biodiesel ».

Les carburants marins qui commencent à bouillir en deçà de 400 °C mais qui ont un point d'ébullition finale au-dessus de cette température ne seraient pas considérés comme un carburant diesel en vertu du Règlement à moins qu'ils ne soient vendus ou présentés comme un carburant diesel. De tels carburants feraient partie des catégories des autres carburants marins tels que le souter, le mazout marin, etc. et ne sont pas réglementés dans le cadre de ce Règlement.

3.7 *Comment puis-je savoir si le carburant que j'utilise pour le moteur diesel de mon bateau (marin) fait partie de la définition de carburant diesel destiné à être utilisé dans un moteur de bateau?*

Un moteur de bateau peut fonctionner avec une grande variété de carburants, du carburant diesel jusqu'au souter lourd, avec diverses qualités de carburant entre les deux.

Le Règlement définit le carburant diesel comme « un carburant qui peut s'évaporer à la pression atmosphérique et dont le point d'ébullition se situe dans l'intervalle de 130 °C à 400 °C, ou combustible vendu ou présenté comme du carburant diesel, du carburant biodiesel ou un mélange de carburant diesel et de carburant biodiesel ».

Le souter et les carburants marins intermédiaires auraient normalement un point d'ébullition finale au-dessus de 400 C. De tels carburants ne seraient pas considérés comme un carburant diesel en vertu du Règlement à moins qu'ils ne soient vendus ou présentés comme un carburant diesel.

3.8 *Qu'est-ce qu'un « carburant diesel destiné à être utilisé dans des moteurs de locomotives »?*

Un moteur de locomotive est défini dans le Règlement comme un « véhicule autopropulsé conçu pour rouler sur des rails et pour déplacer des wagons conçus pour le transport de marchandises ou d'autre matériel ou de passagers, mais qui n'est pas conçu pour transporter des personnes sauf celles chargées de le faire fonctionner. La présente définition exclut les engins qui sont conçus pour rouler sur la route et sur des rails, le matériel ferroviaire spécialisé utilisé pour l'entretien, la construction, la réparation et la récupération du matériel après un accident ainsi que les véhicules propulsés par des moteurs d'une puissance nominale inférieure à 750 kW ».

Ainsi, tous les moteurs diesel installés dans une locomotive seraient considérés comme des moteurs de locomotives.

En ce qui a trait à la définition du carburant diesel, le Règlement définit le carburant diesel comme « un carburant qui peut s'évaporer à la pression atmosphérique et dont le point d'ébullition se situe dans l'intervalle de 130 °C à 400 °C, ou combustible vendu ou présenté comme du carburant diesel, du carburant biodiesel ou un mélange de carburant diesel et de carburant biodiesel ».

Veillez noter qu'en vertu du Règlement, le mazout léger destiné à être utilisé dans un moteur de locomotive est considéré comme un carburant diesel destiné à être utilisé dans des moteurs de locomotives.

3.9 *Je vis dans une collectivité éloignée du Nord où il n'y a pas de routes pavées. Quelles sont les exigences du Règlement concernant le carburant vendu que j'utilise dans ma camionnette à moteur diesel?*

En vertu du Règlement, un véhicule routier est défini comme « *tout véhicule automoteur conçu pour transporter des personnes, des biens ou du matériel, ou de l'équipement fixé au véhicule de façon permanente ou temporaire, sur une route commune ou publique, une rue, une avenue, une promenade ou une autoroute* ».

Les limites de teneur en soufre pour le carburant diesel vendu ou offert pour la vente et destiné à être utilisé par un véhicule routier sont les suivantes :

- Pour l'ensemble du Canada sauf la zone d'approvisionnement du Nord (une zone définie dans le Règlement) :
 - 500 mg/kg jusqu'au 31 août 2006; et
 - 15 mg/kg après le 31 août 2006, et
- pour la zone d'approvisionnement du Nord :
 - 500 mg/kg jusqu'au 31 août 2007; et
 - 15 mg/kg après le 31 août 2007.

3.10 *Pourquoi y a-t-il une limite de 500 mg/kg en vigueur jusqu'en 2006 pour les véhicules routiers?*

La limite de 500 mg/kg est en vigueur depuis 1998. Elle a été introduite surtout parce que les moteurs des véhicules diesel de 1997 et subséquents ne pouvaient pas alors fonctionner convenablement avec du carburant diesel à forte teneur en soufre.

3.11 *Comment en est-on arrivé à la teneur limite en soufre de 15 mg/kg?*

La réduction du soufre à 15 mg/kg dans le carburant diesel routier est requise surtout pour permettre le fonctionnement efficace des nouvelles technologies avancées de limitation des émissions qui permettront de répondre aux exigences du nouveau règlement sur les émissions de véhicules diesel lourds qui entrent en vigueur. L'EPA américaine a déterminé que la teneur maximale en soufre de 15 mg/kg était requise pour permettre le fonctionnement efficace des nouvelles technologies avancées requises pour répondre à ses nouvelles normes pour les émissions des véhicules et des moteurs. Le Canada requiert la même qualité de

carburants puisque les mêmes véhicules et moteurs sont mis en marché au Canada.

La teneur de soufre du carburant diesel est actuellement réglementée dans d'autres administrations. Plusieurs pays ramènent la teneur en soufre des carburants diesel sous la limite de 15 mg/kg. En décembre 2000, l'Environmental Protection Agency (EPA) américaine a adopté un règlement qui réduit la teneur en soufre des carburants destinés à l'utilisation routière à 15 mg/kg³ dans l'ensemble des États-Unis à compter de juin 2006. En juin 2004, l'EPA américaine a adopté d'autres règlements pour réduire la teneur en soufre des carburants destinés à l'utilisation hors route, pour les locomotives et les bateaux à 500 mg/kg et, finalement, à 15 mg/kg à compter de juin 2007. En mai 2001, l'Union européenne a proposé d'introduire le soufre « nul » (défini comme moins de 10 mg/kg de soufre) pour le carburant diesel routier à compter du 1^{er} janvier 2005.

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* harmonise les exigences canadiennes pour ce qui est de la teneur admissible en soufre du carburant diesel pour les moteurs des véhicules routiers, des véhicules hors route, des locomotives et des bateaux avec celles des États-Unis.

3.12 *Pourquoi la limite de 15 mg/kg applicable aux ventes entre-t-elle en vigueur plus tard que celle qui vise la production et les importations?*

Il faut un certain temps pour que le « diesel plus propre » fasse son chemin dans le système de distribution. La concentration maximale de soufre de 15 mg/kg dans le carburant diesel entre en vigueur trois mois après le plafond pour la production et l'importation. On permet ainsi au carburant diesel produit ou importé conformément aux exigences réglementaires antérieures de circuler dans le système de distribution jusqu'au consommateur.

3.13 *Est-ce que le Règlement sera modifié pour refléter les changements que l'EPA américaine a proposé pour faciliter la transition en 2006 transition à la limite de 15 mg/kg pour le carburant diesel routier (c.-à-d. une limite de 22 mg/kg de teneur en soufre du 1^{er} septembre 2006 au 15 octobre 2006)?*

Un document de travail examinant une période de transition similaire au Canada pour une teneur en soufre du carburant diesel routier de 15 mg/kg a été publié le 23 août 2005

http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/documents/regs/sdfr_amend/p_amend.cfm.

Consultez la page Web du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* dans le Registre de la LCPE pour connaître le statut de ces modifications possibles.

³ 100 mg/kg = 100 parts per million (ppm) = 0.0100% by weight.

<http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/regulations/detailReg.cfm?intReg=63>

- 3.14 *Pourquoi y a-t-il un délai plus long avant que la limite de 15 mg/kg de teneur en soufre ne soit obligatoire dans la zone d'approvisionnement du Nord?*

En règle générale, il est difficile d'approvisionner les collectivités nordiques, surtout en hiver. Les expéditions vers ces régions se font de la mi-mai à septembre. Les installations de ravitaillement y mettent aussi généralement un certain temps à renouveler leur stock de carburant diesel. C'est pourquoi le Règlement prévoit pour elles une date plus tardive d'application de la concentration de soufre pour les ventes et offres à la vente de carburant diesel.

- 3.15 *Pourquoi y a-t-il des limites maximales, plutôt que des moyennes comme dans le cas du Règlement sur le benzène dans l'essence et du Règlement sur le soufre dans l'essence?*

L'objectif du Règlement est de faire en sorte que la teneur en soufre du carburant diesel utilisé dans des véhicules routiers au Canada ne nuise pas à l'efficacité des technologies avancées de limitation des émissions que l'on prévoit introduire pour les véhicules de modèle 2007 et postérieurs (c.-à-d. au milieu de 2006) pour que ces véhicules se conforment aux nouvelles réglementations plus strictes sur les émissions. C'est pour cela que l'on abaisse la teneur maximale admissible en soufre du carburant diesel routier à 15 mg/kg de carburant. Des concentrations de soufre dépassant cette limite peuvent avoir des effets négatifs sur la performance des technologies avancées de limitation des émissions.

Le recours à des valeurs moyennes augmenterait en outre la complexité du Règlement, en exigeant des plans de conformité et des vérifications annuelles.

- 3.16 *Je suis producteur ou importateur de carburant diesel. Comment puis-je savoir si le carburant que je produis ou que j'importe est pour un certain usage?*

Vous pouvez ne pas savoir à quel usage est destiné le carburant diesel. Cependant, si le carburant diesel dépasse la concentration déterminée à l'article 3 du Règlement pour la période respectivo, il faut l'enregistrer adéquatement et conserver le registre pour chaque lot qui est produit ou importé, conformément à l'article 6 du Règlement. Un résumé de la formulation requise pour l'enregistrement est fourni dans le tableau ci-dessous :

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

Concentration de soufre	Dates de production/importation	Registre
excédant 500 mg/kg	Jusqu'au 31 mai 2006	« ne convient pas à un usage dans les véhicules routiers »
excédant 500 mg/kg	Du 1 ^{er} juin 2007 au 31 mai 2012	« ne convient pas à un usage dans les véhicules routiers, les moteurs de véhicules hors route, les moteurs de locomotives ou les moteurs de bateaux »
excédant 15 mg/kg et inférieure à 500 mg/kg	Du 1 ^{er} juin 2006 au 31 mai 2010	« ne convient pas à un usage dans les véhicules routiers »
excédant 15 mg/kg et inférieure à 500 mg/kg	Du 1 ^{er} juin 2010 au 31 mai 2012	« ne convient pas à un usage dans les véhicules routiers ou les moteurs de véhicules hors route »
excédant 15 mg/kg	Après le 31 mai 2012	« ne convient pas à un usage dans les véhicules routiers, les moteurs de véhicules hors route, les moteurs de locomotives ou les moteurs de bateaux »

3.17 *Je suis vendeur de carburant diesel. Comment puis-je savoir si le carburant que je vends est utilisé aux fins prévues?*

Vous pouvez ne pas savoir à quel usage est destiné le carburant diesel. Cependant, si le carburant diesel possède une concentration de soufre excédant les limites pour la vente établies à l'article 3, il ne peut pas être vendu pour les usages respectifs. Les limites pour les ventes sont résumées ci-dessous.

Limite de soufre	Carburant diesel routier	Carburant diesel hors route	Carburant diesel pour les locomotives et les bateaux
500	Depuis 1998	1^{er} octobre 2007²	1^{er} octobre 2007²
15	1^{er} septembre 2006¹	1^{er} octobre 2010³	S/O

¹ 1^{er} septembre 2007 dans la zone d'approvisionnement du Nord

² 1^{er} décembre 2008 dans la zone d'approvisionnement du Nord

³ 1^{er} décembre 2011 dans la zone d'approvisionnement du Nord

3.18 *Supposons que, pour des raisons de contamination ou de mélange pendant la distribution, du carburant diesel qui a été produit ou importé avec une concentration de soufre inférieure à 15 mg/kg se retrouve avec une concentration supérieure à 15 mg/kg. Qu'est-ce que je fais de ce carburant diesel? Est-ce que je peux le vendre?*

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

Si le carburant diesel ne satisfait pas à l'exigence réglementaire d'une concentration maximale de soufre de 15 mg/kg ou de 500 mg/kg, alors il ne peut pas être vendu pour usage dans les catégories respectives de véhicules ou de moteurs. Veuillez vous référer à la question 3.10 pour avoir un résumé des limites des ventes pour divers usages du carburant diesel.

- 3.19 *Un lot de carburant diesel pour usage routier avec une teneur en soufre de < 15 mg/kg a été expédié par une raffinerie. Le lot a capté du soufre au cours de la distribution et a maintenant une teneur en soufre de > 15 mg/kg. Je prévois mélanger ce carburant diesel qui ne correspond plus aux spécifications avec d'autres carburants diesel à mon terminal afin de respecter la limite de vente de 15 mg/kg. Est-ce que ce mélange serait une production de carburant diesel hors route en vertu du Règlement? Dois-je rapporter les informations établies à l'Annexe 1 du Règlement pour ce mélange?*

Non aux deux questions. L'opération de mélange décrite n'a pas conduit à la production de carburant diesel.

- 3.20 *Quelles unités utilise-t-on aux fins de la conformité?*

Les unités utilisées pour les limites de concentration maximale de soufre sont les milligrammes de soufre par kilogramme de carburant diesel, ou mg/kg.

- 3.21 *Pourquoi les unités des limites, qui étaient de 0,05 % en masse dans le Règlement sur le carburant diesel, ont-elles été remplacées par 500 mg/kg dans le Règlement de 2002?*

Ce sont les unités utilisées dans la méthode d'essai ATSM D5453-00, qui est stipulée par le nouveau Règlement. Ces unités, qui font partie du système métrique, sont aussi la norme pour les autres règlements sur les carburants.

- 3.22 *Aux États-Unis, il y a une « marge de tolérance » qui prend en compte la variabilité des techniques d'essai, quand on évalue la conformité du carburant. Quelle est la marge de tolérance acceptable aux termes du Règlement pour les limites de 500 mg/kg et de 15 mg/kg?*

Il n'y a pas de marge de tolérance de prévue dans le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*.

- 3.23 *Je vends du carburant diesel routier au détail. Je n'ai pas de contrôle sur la teneur en soufre du carburant diesel qui m'est livré. Suis-je en contravention avec le Règlement si je vends du carburant diesel qui contient une teneur en soufre de > 15 mg/kg?*

Oui, si vous avez vendu ce carburant pour usage routier après le 31 août 2006,

sauf dans la Zone d'approvisionnement du Nord où la limite entre en vigueur le 1^{er} septembre 2007,

- 3.24 *Je vends du carburant pour usage marin qui est un mélange de carburant diesel et de mazout plus lourd. Est-ce que ce Règlement s'applique à ce carburant?*

Si le carburant respecte la définition de carburant diesel de l'article 1, Interprétation, du Règlement, alors oui. L'élément essentiel à noter est le point d'ébullition du carburant. En vertu du Règlement, le carburant diesel est défini comme un carburant dont le point d'ébullition se situe dans l'intervalle de 130 °C à 400 °C. Si le carburant commence à bouillir à moins de 400 °C et continue de bouillir au-dessus de 400 °C, alors ce carburant ne serait pas considéré comme un carburant diesel en vertu du Règlement.

Veillez noter que ce Règlement n'est pas conçu pour tenir compte du carburant de soute ou du mazout marin utilisé dans les gros moteurs diesel marins.

- 3.25 *Je suis un distributeur de carburant et je livre du carburant diesel aux détaillants. Y a-t-il de nouvelles modifications que je dois apporter à mon camion pour distribuer le carburant diesel dont la teneur en soufre est de 15 mg/kg? Si oui, où puis-je trouver les informations sur les procédures opérationnelles mises à jour?*

L'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) a publié un guide intitulé « Pratiques de gestion recommandées, système de distribution du diesel à faible teneur en soufre (DFTS) » pour aider les distributeurs de carburant diesel à teneur en soufre de 15 mg/kg. Veuillez contacter l'ICPP pour obtenir une copie de ce Guide à l'adresse suivante :

<http://www.cppi.ca/fr/about.htm>

- 3.26. *Je suis un détaillant de carburant diesel. Y a-t-il de nouvelles exigences ou procédures spéciales pour vendre du carburant diesel de 15 mg/kg? Devrais-je me débarrasser du carburant diesel que j'ai dans mes réservoirs de stockage?*

L'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) a publié un guide intitulé « Pratiques de gestion recommandées, système de distribution du diesel à faible teneur en soufre (DFTS) » pour aider les distributeurs de carburant diesel à teneur en soufre de 15 mg/kg. Veuillez contacter l'ICPP pour obtenir une copie de ce Guide :

<http://www.cppi.ca/fr/about.htm>

Article 4 : ANALYSE

4.1 *Pourquoi le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel stipule-t-il des méthodes d'essai précises?*

On précise les méthodes d'essai à utiliser pour assurer la certitude et la cohérence de l'application du Règlement.

4.2 *Que se passe-t-il si une méthode d'essai est modifiée?*

Toute modification à une méthode d'essai est automatiquement intégrée au Règlement (voir l'alinéa 1(2)).

4.3 *Pourquoi la méthode d'essai CAN/ONGC-3.0 n° 16.0-95 est-elle remplacée par la méthode ASTM D 5453-00 après le 31 décembre 2003?*

La méthode *ASTM D 5453-00* est plus précise pour les basses teneurs en soufre, et a été recommandée à Environnement Canada par l'ONGC.

4.4 *Comment puis-je obtenir une copie de la méthode d'essai?*

Il est possible d'acheter la méthode auprès de l'American Society for Testing and Materials (ASTM) :

ASTM International
100 Barr Harbor Drive
PO Box C700
West Conshohocken, Pennsylvania
USA
19428-2959

www.astm.org

Article 5 : RAPPORTS

Identification Information (alinéas 5(4) et 5(5))

5.1 *Qui est tenu de présenter de l'information aux termes de l'alinéa 5(4)?*

Toute personne qui produit ou importe du carburant diesel.

5.2 *Quand dois-je fournir les informations aux termes de l'alinéa 5(4)?*

Si vous produisez ou importez du carburant diesel, vous devez présenter les renseignements dans les 60 jours suivant l'entrée en vigueur du Règlement (c.-à-d. au plus tard le 2 mars 2006). Si vous commencez à produire ou à importer du carburant diesel après cette date, vous devez présenter l'information 15 jours avant la date à laquelle vous produirez ou importerez du carburant diesel pour la première fois.

5.3 *Comment dois-je présenter les informations?*

Vous présentez l'information demandée dans l'Annexe 2 du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* au bureau régional approprié d'Environnement Canada. Les adresses de ces bureaux figurent à l'Appendice A des présents conseils d'application. Vous devez fournir les renseignements pour toutes vos installations de production et tous vos points d'importation habituels.

5.4 *Est-ce qu'Environnement Canada m'attribuera un numéro d'enregistrement ou d'identification une fois que j'aurai fourni les informations demandées à l'Annexe 2?*

Oui, à moins que vous n'en ayez déjà reçu un aux termes du *Règlement sur le benzène dans l'essence*.

5.5 *Que dois-je faire s'il survient des changements aux informations que j'ai fournies?*

Vous devez aviser par écrit le ministre de tout changement à l'information que vous avez fournie dans l'Annexe 2, dans les cinq jours qui suivent le changement. La seule exception à cette exigence est un changement aux renseignements sur les volumes annuels types. Si le volume annuel type change, aucune mise à jour n'est requise.

Envoyer les avis de changements au bureau régional approprié d'Environnement Canada. Les adresses figurent à l'Appendice A.

5.6 *Pourquoi les producteurs et importateurs doivent-ils fournir des informations d'identification?*

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

On demande de présenter à Environnement Canada ces renseignements d'identification pour faciliter l'administration du Règlement. Ils permettent à Environnement Canada d'identifier les personnes qui produisent ou importent du carburant diesel, et fournissent l'information de base nécessaire pour administrer le Règlement.

- 5.7 *Devrais-je inclure en vertu de l'annexe 2 du Règlement (information sur l'enregistrement) les points d'entrée qui ne sont pas mes lieux d'importation normaux mais qui sont des points où je pourrais importer un jour?*

À moins que ces lieux deviennent votre « point d'entrée habituel », il n'est pas nécessaire de soumettre le lieu dans votre annexe 2. Il est à noter que vous avez le choix de mettre à jour l'information de l'annexe 2 pas plus de cinq jours après un changement selon le paragraphe 5(5) du Règlement.

- 5.8 *Qu'est-ce qu'un point d'entrée habituel au Canada?*

Le « point d'entrée habituel au Canada » peut être une frontière terrestre ou le premier port sur la côte canadienne où le carburant importé est habituellement déchargé. Des points d'entrée alternatifs d'urgence ne seraient pas considérés comme un « point d'entrée habituel ».

- 5.9 *Je possède un terminal où il est possible que des lots de carburant diesel de différentes teneurs en soufre (p. ex. < 15 mg/kg et > 15 mg/kg) soient mélangés ensemble. Dois-je enregistrer le terminal comme « une installation produisant du carburant diesel »?*

Non. L'opération de mélange décrite ne conduit pas à la production de carburant diesel.

- 5.10 *Dois-je utiliser le formulaire de l'annexe 2 tel que prévu dans le Règlement ou le document de promotion de la conformité?*

Le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel ne précise pas quels formulaires peuvent être utilisés. Il demande que l'entité réglementée soumette l'information figurant dans l'annexe 2.

Rapports réguliers (Trimestriels jusqu'en 2015 puis annuels)

5.11 *Je produis ou j'importe du carburant diesel. D'après le Règlement, quelle information dois-je communiquer?*

Vous devez fournir les informations demandées dans l'Annexe 1 du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*.

5.12 *À quelle fréquence et à quel moment dois-je communiquer des rapports?*

Trimestriellement jusqu'en 2015; la fréquence devient annuelle à compter du 1^{er} janvier 2015.

5.13 *Quelles unités doit-on utiliser aux fins des rapports?*

L'alinéa 6(1) de l'Annexe 1 du Règlement stipule que la concentration de soufre doit être déclarée en mg/kg.

5.14 *Je ne fais que vendre du carburant diesel; d'après le Règlement, que dois-je déclarer?*

Si vous n'êtes ni producteur ni importateur de carburant diesel, et ne faites que vendre du carburant diesel, vous n'êtes pas tenu à faire une déclaration aux termes du Règlement.

5.15 *À quel moment les rapports réguliers doivent-ils être soumis?*

Les rapports trimestriels doivent être présentés dans les 45 jours suivant la fin de chaque trimestre civil jusqu'en 2015. À compter du 1^{er} janvier 2015, ces rapports deviennent annuels et doivent être présentés dans les 45 jours suivant la fin de l'année civile.

Le dernier rapport trimestriel serait dû pour le 14 février 2015, couvrant le quatrième trimestre de 2014. Le rapport suivant couvrirait l'année civile 2015 et serait dû le 14 février 2016.

5.16 *Pour quelles installations dois-je soumettre le rapport régulier?*

Le rapport trimestriel (annuel à compter de 2015) sur la concentration de soufre dans le carburant diesel (Annexe 1) doit être soumis séparément pour chaque installation où une personne produit du carburant diesel et pour chaque province ou territoire où une personne importe du carburant diesel.

- 5.17 *Est-ce que des rapports sont requis pour des installations du réseau de distribution qui peuvent occasionnellement mélanger du diesel avec d'autres substances distillées?*

Généralement, non. L'alinéa 5 (1) (b) du Règlement requiert que vous soumettiez un rapport pour chaque installation où vous produisez (ou importez) du carburant diesel. Le mélange des lots de carburant diesel ne produit pas du carburant diesel.

Si un carburant non diesel de distillat moyen était mélangé avec le carburant diesel pour produire un lot de carburant diesel, alors le volume résultant de carburant diesel devrait être rapporté en vertu du Règlement en tant que carburant diesel qui a été produit dans cette installation.

- 5.18 *À mon terminal, je mélange du carburant diesel qui a une teneur en soufre de > 15 mg/kg avec un autre lot de carburant diesel et le produit résultant a une teneur en soufre de < 15 mg/kg. Dois-je rapporter cette activité en vertu de l'alinéa 5(1) et préparer des registres en vertu de l'article 6?*

Non, l'opération de mélange décrite n'a pas conduit à la production de carburant diesel.

- 5.19 *À ma raffinerie, je mélange du carburant diesel qui a une teneur en soufre de > 15 mg/kg avec un autre lot de carburant diesel et le produit résultant a une teneur en soufre de < 15 mg/kg. Dois-je rapporter cette activité en vertu de l'alinéa 5(1) et préparer des registres en vertu de l'article 6?*

Si l'un ou l'autre des lots était produit à votre raffinerie, alors vous devriez préparer des registres en ce qui a trait au produit résultant et l'inclure dans vos rapports.

- 5.20 *Je recycle des huiles moteur usagées ou naturelles pour créer un carburant qui peut s'évaporer à la pression atmosphérique et dont le point d'ébullition se situe dans l'intervalle de 130 °C à 400 °C et qui est destiné à être utilisé dans les moteurs diesel (conformément à la définition du carburant diesel en vertu de l'article 1, Interprétation, du Règlement). Suis-je considéré comme un producteur de carburant diesel en vertu du Règlement?*

Oui, l'activité décrite est une production de carburant diesel en vertu du Règlement.

- 5.21 *Je produis du kérosène ou du mazout léger à ma raffinerie. Après que le produit ait quitté la raffinerie, je veux lui donner une nouvelle désignation et le vendre en tant que carburant diesel. Comment dois-je traiter cette situation en vertu du Règlement?*

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

Le produit que vous avez fabriqué à votre raffinerie devrait normalement être un carburant qui peut s'évaporer à la pression atmosphérique et dont le point d'ébullition se situe dans l'intervalle de 130 °C à 400 °C. Le produit est également destiné à être utilisé dans les moteurs diesel (conformément à la définition du carburant diesel en vertu de l'article 1, Interprétation, du Règlement). Ainsi, le produit fabriqué à votre raffinerie est un carburant diesel en vertu du Règlement.

Le produit est sujet aux limites de teneur en soufre établies dans l'article 3. En vertu de l'article 6, des registres doivent être préparés pour le carburant diesel; l'alinéa 6(2) requiert qu'un registre soit préparé avant l'expédition d'un lot de carburant diesel. De tels volumes de carburant diesel doivent également être rapportés en vertu de l'alinéa 5(1), Annexe 1 du Règlement.

5.22 *J'ai de nombreux points d'importation dans une province ou un territoire. Est-ce que je dois présenter un rapport régulier pour chaque point d'importation?*

On ne demande qu'un rapport par province ou territoire d'importation.

5.23 *À qui dois-je envoyer le rapport?*

Les rapports doivent être envoyés au bureau régional approprié d'Environnement Canada. Les adresses de ces bureaux sont données à l'annexe A.

5.24 *Qu'est-ce qu'un « agent autorisé »?*

En ce qui concerne une personne morale, un « agent autorisé » est un dirigeant de cette personne morale qui est autorisé à agir au nom de celle-ci. En ce qui concerne toute autre personne (que ce soit un particulier, une entité commerciale ou un organisme gouvernemental), l'agent autorisé est la personne autorisée à agir au nom du particulier, de l'entité commerciale ou de l'organisme gouvernemental.

5.25 *Est-ce qu'un dirigeant d'une compagnie peut désigner un cadre supérieur de la compagnie pour agir en son nom comme « agent autorisé »?*

Non. Si le producteur ou l'importateur est une compagnie, le Règlement exige que ce soit un dirigeant de celle-ci qui signe les formulaires demandés.

5.26 *Ces rapports sont-ils les mêmes que ceux que je présente aux termes du Règlement n° 1 concernant les renseignements sur les combustibles?*

Non. Les rapports demandés aux termes du *Règlement n° 1 concernant les renseignements sur les combustibles* contiennent des données trimestrielles sur les teneurs en soufre d'un certain nombre de combustibles liquides, dont le carburant diesel. Ils doivent être présentés au plus tard le 31 janvier de l'année suivante.

- 5.27 *En vertu de l'ancien Règlement sur le carburant diesel, je pouvais utiliser les mêmes formulaires que ceux utilisés pour présenter l'information requise par le Règlement n° 1 concernant les renseignements sur les combustibles. Est-ce que je peux encore utiliser ces formulaires avec le nouveau Règlement sur le soufre dans le carburant diesel?*

Le *Règlement sur le carburant diesel* ne précise pas quels formulaires peuvent être utilisés. Il demande que l'entité réglementée présente les informations demandées à l'Annexe 1. Ces informations visent des points qui ne sont pas couverts dans le formulaire actuel des rapports trimestriels en vertu du *Règlement n° 1 concernant les renseignements sur les combustibles*.

- 5.28 *Dois-je utiliser le formulaire de l'annexe 1 tel que prévu dans le Règlement ou le document de promotion de la conformité?*

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* ne précise pas quels formulaires peuvent être utilisés. Il demande que l'entité réglementée soumette l'information figurant dans l'annexe 1.

- 5.29 *Si je ne produis ni n'importe pas de carburant diesel au cours d'une période de déclaration, est-ce que je dois quand même présenter un rapport?*

Non. Cependant, nous apprécierons de recevoir un rapport nul s'il s'agit d'une situation inhabituelle, ce qui évitera au d'Environnement Canada de devoir faire des appels de vérification.

- 5.30 *Pourquoi demande-t-on des rapports réguliers?*

Environnement Canada estime qu'une quantité minimale d'informations doit être fournie à des fins de surveillance. Comme la nouvelle limite de 15 mg/kg entre en vigueur, ces informations sont requises sur une base trimestrielle. En 2015, lorsqu'on aura suffisamment d'années d'expérience avec la plupart des groupements de carburant diesel avec une limite de 15 mg/kg, la fréquence des rapports changera pour devenir annuelle en 2015.

- 5.31 *Puis-je présenter un rapport sous forme électronique?*

Un rapport signé par un agent autorisé est exigé.

- 5.32 *Où dois-je présenter les rapports à Environnement Canada?*

Les rapports sont envoyés aux bureaux régionaux appropriés d'Environnement Canada (les adresses figurent à Appendice A).

- 5.33 *Les exigences de déclaration incluent des informations commerciales confidentielles. Comment Environnement Canada empêchera-t-il ces informations d'être divulguées?*

L'information fournie sera assujettie aux dispositions de la *Loi sur l'accès à l'information*, et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. En outre, l'article 313 de la LCPE 1999 prévoit que les personnes qui présentent des renseignements au ministre de l'Environnement peuvent demander qu'ils soient traités comme confidentiels. La demande de confidentialité doit être présentée par écrit au ministre, mais l'article 315 de la Loi permet au ministre d'y déroger dans des circonstances particulières définies dans ce même article.

- 5.34 *Si les informations fournies en vertu des exigences de déclaration du Règlement sont utilisés par Environnement Canada dans des rapports ou autres publications, les données des compagnies individuelles seront-elles agrégées au niveau régional pour assurer la confidentialité des données?*

Environnement Canada considère que les renseignements sur le volume de carburant produit ou importé par une entreprise doivent demeurer confidentiels. Les renseignements sur la qualité du carburant déclarés par une entreprise peuvent être présentés dans des rapports publics.

- 5.35 *Comment les informations fournies en vertu des déclarations seront-elles utilisées?*

Elles seront utilisées par Environnement Canada à des fins de rapport et de surveillance de la qualité du carburant diesel..

- 5.36 *J'importe du carburant diesel. Dois-je informer Environnement Canada de telles importations 12 heures à l'avance, tel que requis par le Règlement sur le benzène dans l'essence ?*

Non.

- 5.37 *Je produis ou j'importe du carburant diesel. Avant les modifications au Règlement d'octobre 2005, l'alinéa 5(1)(a) m'obligeait à rapporter le carburant diesel que je vendais dans chaque province. Dois-je rapporter les informations sur les ventes après le 1^{er} janvier 2006?*

Seulement pour le dernier trimestre de 2005.

- 5.38 *Je produis ou j'importe du carburant diesel. Dois-je faire un rapport sur les ventes provincial de 2005?*

Oui.

- 5.39 *Les modifications d'octobre 2005 au Règlement sur le soufre dans le carburant diesel introduisent des changements à l'annexe 1 qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Que dois-je déclarer en 2006?*

Le dernier rapport régulier en vertu de la modification de l'annexe 1 avant octobre couvrirait le dernier trimestre de 2005 et devrait être remis le 14 février 2006. Le premier rapport en vertu de l'annexe 1 révisée et selon les modifications d'octobre 2005 couvrirait le premier trimestre de 2006 et devrait être remis le 15 mai 2006.

Méthodes d'essai alternatives

- 5.40 *L'alinéa 5(3) stipule que « ...La conformité aux exigences de concentration qui sont prévues à l'article 3 ne peut être déterminée selon la méthode prévue à l'alinéa (2)b), celle-ci ne pouvant être utilisée que pour établir le rapport. ». Qu'est-ce que cela signifie?*

Les méthodes mentionnées à l'alinéa 5(2)(b) de l'article peuvent être utilisées aux fins de la déclaration. Les méthodes d'essai précisées à l'article 4 sont utilisées pour déterminer la conformité au Règlement. En cas de conflit entre les résultats obtenus par les diverses méthodes, ce sont ceux des méthodes d'essai de référence mentionnées à l'article 4 qui prévaudront.

- 5.41 *Puis-je utiliser une méthode d'essai alternative pour déterminer si le carburant diesel que je produis, importe ou vend respecte la limite de soufre?*

Non. Le Règlement précise qu'on ne peut utiliser une autre méthode d'essai, qui serait équivalente à celle stipulée dans le Règlement, que pour établir le rapport.

- 5.42 *Que dois-je faire pour utiliser une méthode d'essai équivalente?*

Au moins 60 jours avant que la méthode soit utilisée, vous devez envoyer à Environnement Canada, par courrier recommandé ou service de messagerie, (i) une description de la méthode équivalente proposée, et (ii) une preuve que la méthode d'analyse proposée est « équivalente » à la méthode spécifiée à l'article 4 du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*. Cette information doit être présentée au bureau régional approprié d'Environnement Canada. Les adresses de ces bureaux figurent à l'Appendice A.

- 5.43 *Comment puis-je démontrer que la méthode de remplacement est équivalente à celle spécifiée à l'article 4 du Règlement sur le soufre dans le carburant diesel?*

L'équivalence des méthodes doit être validée conformément à la méthode ASTM D-4855-97 de l'American Society of Testing and Materials.

- 5.44 *Si une autre entité réglementée a fait la preuve de l'équivalence de la méthode d'essai, puis-je m'en prévaloir?*

Un fournisseur principal peut utiliser d'autres méthodes d'analyse pour répondre aux exigences en matière de rapport, à condition qu'il en informe Environnement Canada et fasse la preuve de l'équivalence au moins 60 jours avant de commencer à l'utiliser. Les autres méthodes d'essai doivent être validées comme équivalentes aux termes du sous-alinéa 5(2)f(i).

Les fournisseurs principaux qui souhaitent utiliser une autre méthode d'essai dont l'utilisation a été approuvée pour une autre entité réglementée peuvent donner en référence la preuve soumise par cette autre entité réglementée pour en démontrer l'équivalence. Le fournisseur principal doit quand même informer Environnement Canada qu'il a l'intention d'utiliser une autre méthode d'essai au moins 60 jours avant de commencer à le faire (sous-alinéa 5 (2)f(ii)).

- 5.45 *Est-ce qu'une méthode d'essai pour la mesure du soufre qui aurait été approuvée pour usage aux termes d'une réglementation des États-Unis sur les combustibles est automatiquement équivalente aux termes de l'article 5?*

Non. Pour pouvoir être utilisée, une autre méthode d'essai doit avoir été prouvée équivalente aux termes de l'alinéa 5(2)f. Voir la question 5.44.

- 5.46 *Puis-je utiliser une méthode équivalente qui a été approuvée aux termes du Règlement sur le benzène dans l'essence?*

Vous ne pouvez utiliser qu'une méthode qui satisfasse aux dispositions de l'alinéa 5(2)f du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, lequel exige que l'équivalence des méthodes d'essai soit validée, et que vous fournissiez au ministre l'information demandée.

- 5.47 *Pourquoi le Règlement permet-il d'utiliser des méthodes équivalentes d'analyse de la teneur en soufre aux fins de l'établissement des rapports?*

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* permet d'utiliser aux fins des rapports des méthodes d'essai dont l'équivalence a été validée. Il s'agit par là de réduire les coûts administratifs imposés à l'industrie pour l'application du Règlement.

- 5.48 *Dans quelles circonstances Environnement Canada refusera-t-il une méthode de remplacement?*

Environnement Canada peut rejeter une méthode de remplacement aux fins des rapports en tout temps, s'il est déterminé que cette méthode ne donne pas des résultats équivalents à ceux de la méthode à appliquer. Environnement Canada informera les fournisseurs principaux si une méthode est rejetée.

- 5.49 *Est-ce qu'Environnement Canada publiera une liste des méthodes dont il a été prouvé qu'elles sont équivalentes à la méthode d'essai aux fins des rapports?*

Environnement Canada tient à jour une liste des méthodes d'essai qui ont été validées comme équivalentes à la méthode d'essai indiquée dans le Règlement aux fins de la présentation de rapports. Cette liste est affichée à l'adresse suivante :

http://www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/CAOL/OGEB/fuels/reports/Equ_report_diesel/Equivalency_rep_diesel_f.cfm

- 5.50 *Y a-t-il des méthodes d'essai pour lesquelles l'équivalence a déjà été démontrée quant à sa conformité au Règlement?*

Il y a des méthodes pour lesquelles l'équivalence à la méthode d'essai de référence à des fins de présentation de rapports a été démontrée quant à la conformité au Règlement. On peut consulter une liste de ces méthodes sur le site Web d'Environnement Canada et on peut s'y référer en ce qui a trait à la démonstration de l'équivalence.

Veillez noter que le sous-alinéa 5(2)(f)(ii) du Règlement requiert qu'un producteur ou un importateur proposant d'utiliser une méthode d'essai équivalente fasse parvenir à Environnement Canada, au moins 60 jours avant d'utiliser la méthode, une description de la méthode et les preuves de son équivalence.

<http://www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/default.asp?lang=Fr&n=5B4D506F-1>

- 5.51 *Quelles sont les méthodes d'essai dont l'équivalence a déjà été démontrée?*

Référez-vous à la question 5.49.

- 5.52 *Puis-je simplement commencer à utiliser des méthodes d'essai dont l'équivalence a été démontrée?*

Le sous-alinéa 5(2)(f)(ii) du Règlement requiert qu'un producteur ou un importateur proposant d'utiliser une méthode d'essai équivalente fasse parvenir à Environnement Canada, au moins 60 jours avant d'utiliser la méthode, une description de la méthode et les preuves de son équivalence.

Veuillez noter qu'il est possible qu'une *méthode d'essai alternative* inscrite sur la liste du site Web d'Environnement Canada ne soit pas nécessairement valide pour tous les produits (p. ex. il est possible que l'équivalence de certaines méthodes ne soit pas valide pour le biodiesel.)

Article 6 : REGISTRE

6.1 Combien de temps les registres doivent-ils être conservés?

En vertu du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, les registres doivent être conservés pendant 5 ans après la date d'inscription au registre.

6.2 Pourquoi demande-t-on aux producteurs/importateurs d'identifier les lots de carburant diesel dont la teneur en soufre est différente?

L'identification des lots par teneur en soufre est fondée sur les teneurs réglementées en soufre. Le *Règlement* exige de présenter des rapports et d'enregistrer trois niveaux de teneur en soufre : <15 mg/kg; > 15 mg/kg et < 500 mg/kg; et >500 mg/kg.

6.3 Quelles sont les exigences concernant l'enregistrement des niveaux de soufre et comment ces changements tels que les limites réglementées ont-ils évolués au fil du temps?

Chaque personne qui produit ou importe du carburant diesel doit conserver un registre de chaque lot de carburant diesel produit ou importé qui indique le volume du lot et,

- a) jusqu'au 31 mai 2006, si la concentration de soufre du lot excédait 500 mg/kg; et
- b) après le 31 mai 2006, si la concentration de soufre du lot excédait 15 mg/kg.

Chaque personne qui produit ou importe carburant diesel dont la concentration de soufre excède la concentration à laquelle il est fait référence ci-dessus (a et b) doit, avant d'expédier ce carburant du lieu de production ou d'importation de ce carburant, identifier dans un registre tout lot qui doit être expédié ou qui a été importé comme « non convenable [usage désigné] », en incluant la date de l'expédition ou de l'importation du lot. Veuillez vous référer au tableau ci-dessous pour les détails concernant le registre d'identification:

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

Concentration de soufre	Dates de production/importation	Registre
excédant 500 mg/kg	Jusqu'au 31 mai 2006	« ne convient pas à un usage dans les véhicules routiers »
excédant 500 mg/kg	Du 1 ^{er} juin 2007 au 31 mai 2012	« ne convient pas à un usage dans les véhicules routiers, les moteurs de véhicules hors route, les moteurs de locomotives ou les moteurs de bateaux »
excédant 15 mg/kg et inférieure à 500 mg/kg	Du 1 ^{er} juin 2006 au 31 mai 2010	« ne convient pas à un usage dans les véhicules routiers »
excédant 15 mg/kg et inférieure à 500 mg/kg	Du 1 ^{er} juin 2010 au 31 mai 2012	« ne convient pas à un usage dans les véhicules routiers ou les moteurs de véhicules hors route »
excédant 15 mg/kg	Après le 31 mai 2012	« ne convient pas à un usage dans les véhicules routiers, les moteurs de véhicules hors route, les moteurs de locomotives ou les moteurs de bateaux »

6.4 *Suis-je tenu d'indiquer si le carburant diesel est pour usage routier ou hors route?*

Référez-vous à la question 6.3.

6.5 *Combien de temps dois-je conserver les registres en vertu du Règlement sur le carburant diesel ?*

Le *Règlement sur le carburant diesel* a été abrogé en 2003 par le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*. Le *Règlement sur le carburant diesel* demandait que les registres soient conservés durant une période de cinq ans après leur création. Toutes les obligations concernant la conservation des registres en vertu du *Règlement sur le carburant diesel* sont maintenues pour une période de cinq ans même après l'abrogation de ce *Règlement*.

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* a également les mêmes exigences de conserver les registres pour une période de cinq ans.

6.6 *Où les registres doivent-ils être conservés?*

L'alinéa 6(3) demande que les registres soient conservés à l'installation de production au Canada ou à l'établissement de l'importateur au Canada, tels qu'identifiés à l'annexe 2. Tous les registres doivent être conservés au Canada, et les agents de l'autorité et les analystes désignés aux termes de l'article 217 de la LCPE 1999 doivent y avoir accès facilement.

6.7 *Comment les registres seront-ils demandés par Environnement Canada?*

L'accès aux registres sera normalement demandé par les agents de l'autorité d'Environnement Canada et/ou les analystes de la LCPE inspectant une installation.

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

Au cours d'une inspection, les agents ou analystes peuvent aussi demander des échantillons du carburant diesel.

6.8 *Je ne fais que vendre du carburant diesel. Aux termes du Règlement, quels registres dois-je tenir?*

Aucun.

6.9 *Quand les inscriptions au registre doivent-elles être faites?*

Un registre indiquant le type de carburant diesel (alinéa 6(2)) doit être fait avant l'expédition ou l'importation d'un lot. Les autres registres requis par le Règlement doivent être faits le plus tôt possible, de sorte que le registre soit accessible à un agent de l'autorité et/ou analyste qui ferait une inspection de votre installation.

6.10 *Le mélange en continu et le mélange en ligne peuvent faire intervenir une combinaison d'essais et de calculs pour déduire la qualité et la concentration de soufre d'un mélange, au lieu d'une concentration unique mesurée conformément à l'article 4. Comment est-ce que j'identifie le lot pour satisfaire aux exigences de l'article 6 en matière de registre?*

L'article 6 exige qu'une personne qui produit du carburant diesel consigne dans un registre tout lot qui dépasse les limites prescrites en l'identifiant par la mention « ne convient pas pour usage dans des véhicules routiers » avant de l'expédier depuis l'installation de production. Aux termes du Règlement, un lot est un volume identifiable de carburant diesel ayant une seule concentration de soufre, mesurée conformément à l'article 4. Veuillez vous référer à la question 6.3 pour connaître les exigences.

6.11 *Qu'est-ce que je dois faire si je n'ai pas identifié un lot par la mention « diesel qui ne convient [usage désigné] » et que je découvre par la suite qu'il ne respectait pas les limites par le Règlement pour la note utilisée?*

Vous seriez en contravention avec le Règlement. Le lot doit être identifié correctement avant l'expédition.

6.12 *Puis-je identifier le lot comme « ne convenant pas pour usage [usage désigné], sous réserve des résultats de l'analyse », puis le désigner à nouveau au besoin comme carburant diesel routier, selon les résultats des essais?*

Non. Si vous êtes producteur ou importateur, vous devez identifier tout lot de carburant diesel dont la concentration de soufre dépasse 500 mg/kg ou 15 mg/kg (après le 31 mai 2006) par la mention « ne convient pas pour usage [usage

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

désigné] », conformément aux alinéas 6(2), (3) et (4) avant de l'expédier depuis votre installation ou avant l'importation.

- 6.13 *Aux fins des articles 6(2), (3) et (4), est-ce que des formulations autres que celles établies dans le Règlement (et telles que résumées dans le tableau de la question 6.3) seraient acceptables?*

Non. Vous devez utiliser la formulation fournie dans le Règlement.

- 6.14 *Quelle date est considérée comme la date d'expédition pour les lots qui se poursuivent sur plus d'une journée civile?*

Le Règlement ne précise pas la date d'expédition pour les lots qui se poursuivent sur plus d'une journée.

- 6.15 *Quelles sont les exigences en matière d'identification pour les transferts de carburant diesel entre raffineries?*

Les exigences de l'alinéa 6(2) s'appliquent à tout le carburant diesel qu'une personne produit ou importe.

- 6.16 *Comment puis-je identifier le biodiesel?*

Le biodiesel est défini dans le cadre du Règlement comme étant un carburant diesel. Il doit être identifié de la même manière que le carburant diesel. Référez-vous aux questions ci-dessus pour obtenir des détails sur l'étiquetage approprié fondé sur la teneur en soufre et la date.

Il n'y a pas d'exigence spécifique pour étiqueter le biodiesel différemment du carburant diesel. Toutefois, il y a des exigences pour rapporter les informations dans les Annexes 1 et 2 concernant le biodiesel et les mélanges de biodiesel et de carburant diesel. Tenant compte de ce qui précède, ce serait une bonne pratique d'identifier ainsi le biodiesel.

Article 7 : ABROGATION

- 7.1 *Pourquoi le Règlement sur le carburant diesel est-il abrogé?*

Le *Règlement sur le carburant diesel* sera remplacé par le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* quand celui-ci entrera en vigueur.

Article 8 : ENTRÉE EN VIGUEUR

8.1 *Quand les exigences du Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (DORS/2002-253) sont-elles entrées en vigueur?*

Le Règlement original est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

8.2 *Quand les exigences du Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (DORS/2005-290), lequel comprend le carburant diesel dans les moteurs des véhicules hors route, les moteurs des locomotives et les moteurs des bateaux, entreront-elles en vigueur?*

Le Règlement de modification entre en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

Annexes

S.1 *Comment puis-je obtenir des copies des Annexes 1 et 2?*

Les Annexes sont disponibles sur le site Web d'Environnement Canada à l'adresse :

http://199.212.18.94/cleanair-airpur/Sulphur_in_Diesel_Fuel_Regulations-WS5B4D506F-1_Fr.htm

Elles sont également disponibles auprès des bureaux régionaux d'Environnement Canada (les adresses sont fournies dans l'Appendice A).

S.2 *Y a-t-il des versions électroniques disponibles de l'Annexe?*

Environnement Canada fournit chaque année des documents de promotion de la conformité pour connaître les personnes réglementées, habituellement à la fin de l'automne. Les documents incluent les formulaires tant en version imprimable qu'en version électronique.

Veillez noter que les rapports doivent être signés par un agent autorisé et envoyés au bureau approprié d'Environnement Canada. Contactez les bureaux régionaux d'Environnement Canada (voir l'Appendice A) pour obtenir plus d'informations sur la documentation complète de promotion de la conformité.

QUESTIONS DIVERSES

QUESTIONS SUR LE BIODIESEL

B.1 Le biodiesel est bon pour l'environnement. Pourquoi le Règlement lui impose-t-il des exigences?

Même si le biodiesel est généralement considéré comme un carburant propre, certains types peuvent contenir des teneurs en soufre supérieures à la limite réglementée de 15 mg/kg. La source de soufre pourrait provenir des processus de production, être inhérente à la matière première ou provenir d'une contamination durant la distribution.

Un carburant diesel dont la teneur en soufre est inférieure à 15 mg/kg est nécessaire pour un fonctionnement efficace des technologies avancées de limitation des émissions de gaz d'échappement requises pour respecter les nouvelles normes d'émissions pour les moteurs et les véhicules diesel qui entrent en vigueur, sans égard au fait que le carburant soit produit à partir de la biomasse ou de pétrole brut.

Ainsi, le Règlement englobe le biodiesel de même que tout carburant diesel produit de façon traditionnelle.

B.2 Le biodiesel ne contient pas de soufre ou de très faibles niveaux de soufre. Pourquoi le Règlement inclut-il le biodiesel?

Certains types de biodiesel peuvent contenir des niveaux de soufre plus élevés que la limite réglementée de 15 mg/kg. La source du soufre pourrait provenir des processus de production, être inhérente aux matières premières, ou provenir de la contamination lors de la distribution..

B.3 Le Règlement définit le biodiesel comme un « carburant qui est composé ou qui dérive d'huiles végétales ou animales ou de graisses végétales ou animales et qui est conçu pour être utilisé dans des moteurs diesel ». D'où vient cette définition?

La définition du biodiesel a été élaborée pour englober tout biodiesel qui peut être utilisé dans un moteur diesel. Ceci résulte en une définition qui est plus large que celle de l'ONGC ou de l'ASTM pour le biodiesel. Cette définition élargie est nécessaire puisqu'un carburant en faible teneur de soufre est requis pour permettre un fonctionnement efficace des technologies avancées de limitation des émissions de gaz d'échappement, sans égard à l'origine ou aux propriétés du carburant.

B.4 Qu'est-ce qui est inclut dans la définition du biodiesel?

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

La définition inclut tout carburant qui est composé ou qui dérive d'huiles végétales ou animales ou de graisses végétales ou animales et qui est conçu pour être utilisé dans des moteurs diesel. Même si ce ne sont pas toutes les formulations qui sont recommandées pour usage dans les moteurs diesel, elles incluent les huiles végétales vierges, les huiles végétales usées, les graisses animales, les huiles de graines, les esters et les oxydes de diéthyle dérivés d'huiles végétales ou de graisses animales ou d'autres produits chimiques qui sont dérivés d'huiles ou de graisses de végétaux, de graines ou d'animaux. (La liste ci-dessus n'est pas exhaustive.)

B.5 Est-ce que le Règlement s'applique au biodiesel qui ne répond pas aux normes de l'ONGC ou de l'ASTM pour le biodiesel? Pourquoi?

Oui, un carburant ayant une teneur en soufre de moins de 15 mg/kg est requis pour permettre un fonctionnement efficace des technologies avancées de limitation des émissions de gaz d'échappement afin de se conformer aux nouvelles normes pour les émissions des véhicules et des moteurs diesel qui entrent en vigueur. C'est le cas ici, sans égard au fait que le carburant réponde ou non aux normes de l'ONGC ou de l'ASTM.

B.6 Je produis du biodiesel. Quelles sont les exigences auxquelles je dois me conformer en vertu du Règlement?

Tous les aspects de ce Règlement s'appliquent à votre cas. Ceux-ci incluent :

- respecter les limites (article 3)
- enregistrer votre installation de production (Annexe 2), et
- soumettre des rapports réguliers sur les volumes de diesel et les niveaux de soufre (Annexe 1).

B.7 Je produis une très petite quantité de biodiesel pour mon usage personnel. Dois-je quand même me plier à toutes les exigences du Règlement?

Oui.

B.8 J'importe ou je produis du biodiesel pour la recherche scientifique. Est-ce que ce carburant est exempté des exigences du Règlement?

Tous les aspects du Règlement s'appliquent à votre cas.

B.9 J'importe du biodiesel. Que dois-je faire en vertu du Règlement?

Tous les aspects du Règlement s'appliquent à votre cas. Ceci inclut :

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

- respecter les limites (article 3)
- fournir des informations sur l'inscription en ce qui a trait à chaque province d'importation (Annexe 2), et
- soumettre des rapports réguliers sur les volumes de diesel et les niveaux de soufre (Annexe 1).

B.10 Pourquoi le Règlement exige-t-il des producteurs et des importateurs de biodiesel de soumettre des informations sur l'inscription (Annexe 2)?

Les informations sur l'inscription fournissent les informations de base requises par Environnement Canada pour administrer le Règlement.

B.11 Pourquoi le Règlement exige-t-il des producteurs et des importateurs de biodiesel de soumettre des rapports réguliers (Annexe 1)?

Le biodiesel est un type de carburant diesel en vertu du Règlement. Il est nécessaire de rapporter une quantité minimale d'informations à des fins de surveillance. Puisque la limite de 15 mg/kg entre en vigueur, ces informations sont requises sur une base trimestrielle. En 2015, lorsqu'on aura suffisamment d'années d'expérience avec la plupart des groupements de carburant diesel avec une limite de 15 mg/kg, la fréquence des rapports changera pour devenir annuelle en 2015.

B.12 Je produis ou j'importe du biodiesel, est-ce que le Règlement exige que je mesure sa teneur en soufre?

Le Règlement n'exige pas spécifiquement que vous mesuriez la teneur en soufre de chaque lot de biodiesel. Toutefois, vous devez rapporter des informations sur le soufre qui incluent une moyenne pondérée du maximum, du minimum et du volume dans l'Annexe 1.

B.13 Comment dois-je procéder pour mesurer la teneur en soufre du biodiesel?

La méthode d'essai de référence pour mesurer la teneur en soufre du carburant diesel, incluant le biodiesel, est l'ASTM D5453 de l'American Society for Testing and Materials (ASTM):

ASTM International
100 Barr Harbor Drive
PO Box C700
West Conshohocken, Pennsylvania
USA
19428-2959

www.astm.org

B.14 Combien coûtera une analyse de la teneur en soufre?

En 2005, le coût d'une analyse effectuée par un laboratoire était de 100 \$ à 150 \$ par échantillon.

B.15 Est-ce que la méthode d'essai de l'ASTM 5453-03a s'applique au biodiesel?

Oui

B.16 Puis-je utiliser une autre méthode que l'ASTM D5453?

Veillez vous référer à la question 5.40 à 5.52 pour obtenir des informations sur les méthodes d'essai alternatives.

B.17 Y a-t-il des méthodes d'essai pour lesquelles une équivalence a été démontrée conformément au Règlement et qui peut être utilisée pour le biodiesel?

Pas au moment de la publication du présent document. Veuillez vous référer à la question 5.49 pour obtenir des informations sur les méthodes d'essai alternatives.

B.18 Puis-je demander à quelqu'un d'autre de mesurer la concentration en soufre du biodiesel que le produit ou importe?

Oui. Toutefois, il est important de noter que le producteur ou l'importateur de carburant diesel est responsable de se conformer au Règlement. Ainsi, s'il s'avère que les méthodes utilisées n'étaient pas des méthodes autorisées en vertu du Règlement ou validées par le ministère, l'importateur ou producteur pourrait se retrouver dans une situation de non conformité s'il s'avérait que la concentration en soufre excédait les limites réglementaires lors des essais avec les méthodes indiquées dans l'article 4 du Règlement,

B.19 Est-ce que le Règlement s'applique à l'usage de l'huile à friture usée utilisée dans les véhicules diesel?

Une telle huile à friture correspond à la définition du biodiesel et est un carburant diesel en vertu du Règlement. Même si, généralement, les fabricants ne recommandent pas d'utiliser de l'huile à friture usée non traitée dans un moteur diesel, toute personne produisant ou vendant de l'huile à friture usée qui est prévue pour être utilisée dans un moteur diesel est sujette au Règlement. Si un tel carburant ne respecte pas les limites réglementaires de soufre, le producteur /vendeur/importateur serait alors en contravention avec le Règlement.

B.20 Je recueille de l'huile à friture usée auprès d'entreprises locales et je l'utilise dans mon véhicule diesel. Que dois-je faire en vertu du Règlement?

Le Règlement ne vise pas les acheteurs ou les utilisateurs de carburant. Si vous n'importez pas, ne produisez pas ou ne vendez pas de carburant, vous n'êtes pas assujetti au Règlement.

B.21 Je vends du biodiesel. Que dois-je faire en vertu du Règlement?

Si vous vendez du biodiesel, le biodiesel que vous vendez doit alors respecter les limites réglementaires de teneur en soufre, tel qu'établies à l'article 3 du Règlement.

AUTRES QUESTIONS

A.1 Quand les inspections auront-elles lieu?

Les inspections des agents de l'autorité peuvent être des visites annoncées ou non.

A.2 Dois-je me soumettre aux inspections?

Oui. Aux termes de la LCPE 1999, les agents de l'autorité sont autorisés à procéder à des inspections, en vue de vérifier la conformité à la Loi et à ses règlements d'application. La Loi exige aussi que le propriétaire ou la personne responsable donne une aide raisonnable aux agents de l'autorité dans l'exercice de leurs fonctions.

A.3 Aux termes du Règlement, suis-je tenu de conserver des échantillons?

Non.

A.4 Suis-je tenu de fournir des échantillons?

Oui, sur demande d'un agent de l'autorité d'Environnement Canada ou d'un analyste de la LCPE. De plus, l'article 219 de la LCPE, 1999 permet au ministre de l'Environnement de faire une telle demande à la personne réglementée par lettre recommandée ou signification à personne.

A.5 Comment les échantillons seront-ils demandés par Environnement Canada?

Au cours d'une inspection, les agents de l'autorité d'Environnement Canada ou un analyste de la LCPE peut demander des échantillons de carburant diesel. On

Document d'orientation – Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (décembre 2005)

pourrait aussi demander des échantillons dans d'autres circonstances, comme pendant l'exécution d'un mandat d'inspection ou d'un mandat de perquisition.

De plus, comme on l'a indiqué plus haut, le ministre de l'Environnement peut demander des échantillons à la personne réglementée, par lettre recommandée ou signification à personne.

A.6 *Serai-je informé à l'avance qu'on me demandera un échantillon?*

Non.

A.7 *Où puis-je me procurer copie du Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (DORS/ 2002-254)?*

Le Règlement a été publié à l'origine le 31 juillet 2002 dans la Gazette du Canada, partie II, pages 1668 – 1703. (Celui-ci établit les limites de soufre dans le carburant diesel pour les véhicules routiers.)

Les modifications qui visent le soufre dans le carburant diesel pour les moteurs de véhicules hors route, les moteurs des locomotives et les moteurs des bateaux ont été publiées le 19 octobre 2005 dans la Gazette du Canada, partie II, pages 2349 – 2381.

On peut télécharger le Règlement à partir du site Web du Registre environnemental de la LCPE à l'adresse suivante ::

<http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/default.cfm>

(Lorsque vous accédez au site, cherchez l'entête « Règlement » sur le côté gauche de la page. Cliquez sur cet entête et, si vous faites défiler la page, vous noterez qu'il y a un choix à faire entre le Règlement actuel et le Règlement proposé. Cliquez sur le Règlement actuel et vous verrez les titres Règlement actuel apparaître à l'écran. Choisissez « *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* » et cliquez sur « Go ».)

Un autre site Web utile est la section des combustibles fossiles du site Web d'Environnement Canada sur l'air pur. L'Adresse du site est la suivante :

<http://www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/default.asp?lang=Fr&n=2A8AAD25-1>

NOUVELLES QUESTIONS

NOUVELLES QUESTIONS

N.1 Où puis-je poser d'autres questions sur le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel?

Vous pouvez adresser vos autres questions, par courriel ou par fax, à Environnement Canada, à l'adresse et au numéro de fax ci-dessous :

Chef
Division des combustibles
Direction du pétrole, du gaz et de l'énergie
Environnement Canada
351, boul. Saint-Joseph
Gatineau (Québec) K1A 0H3

Fax : 819-953-8903

On vous répondra verbalement ou par écrit. Vous pouvez nous indiquer votre adresse de courriel. La question et sa réponse pourront être publiées dans une version future des présents conseils d'application.

Direction du pétrole, du gaz et de l'énergie
Environnement Canada
Original : Octobre 2002
Mise à jour : Décembre 2005

Appendice A

ADRESSES DES BUREAUX RÉGIONAUX D'ENVIRONNEMENT CANADA

Terre-Neuve, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et île-du-Prince-Édouard

Directeur
Protection de l'environnement – Région de l'Atlantique
Environnement Canada
45, prom. Alderney
16^{ième} étage, Queen Square
Dartmouth, Nouvelle-Écosse
B2Y 2N6

Québec

Directeur
Protection de l'environnement – Région du Québec
Environnement Canada
105, rue McGill, 4^{ième} étage
Montréal, Québec
H2Y 2E7

Ontario

Gestionnaire, Division des urgences et de l'application de la loi
Protection de l'environnement – Région de l'Ontario
Environnement Canada
4905, rue Dufferin
Downsview, Ontario
M3H 5T4

Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Nunavut et Territoires du Nord-ouest

Directeur
Protection de l'environnement – Région des Prairies & du Nord
Environnement Canada
Twin Atria #2, 2^e étage
4999 – 98^e Avenue
Edmonton, Alberta
T6B 2X3

Colombie-Britannique et Yukon

Chef des inspections
Division de l'application de la loi environnementale
Région du Pacifique et du Yukon
Environnement Canada
401, rue Burrard – suite 201
Vancouver, Colombie-Britannique
V6C 3S5

Appendice B

CARTES DE LA ZONE D'APPROVISIONNEMENT DU NORD



