

Document de travail : modifications proposées au *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* du Canada

Juillet 2011

Introduction

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* du Canada, pris en application de la *Loi sur la protection de l'environnement* (1999), vise à garantir que la teneur en soufre des carburants diesel utilisés dans des applications routières, hors routes, ferroviaires et marines ne nuise pas au fonctionnement efficace des technologies de réduction des émissions mises en place graduellement dans l'ensemble de l'Amérique du Nord pour ces applications. Les exigences, présentées au tableau 1, ont été initialement harmonisées sur le plan des teneurs et de la date d'entrée en vigueur avec celles de l'Agence pour la protection de l'environnement américaine (*U.S. Environmental Protection Agency* [EPA]).

À la suite de l'adoption par l'Organisation maritime internationale (OMI) de la proposition de zone de contrôle d'émissions (ZCE) désignée pour les zones côtières nord-américaines, Environnement Canada veut modifier son *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*.

L'EPA des États-Unis a revu ses exigences pour le carburant diesel utilisé dans les moteurs de navires. Conformément à la politique d'Environnement Canada visant à harmoniser ses exigences relatives à la qualité du carburant avec celles de l'EPA des États-Unis, nous proposons une modification du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* afin d'harmoniser les limites canadiennes de la teneur en soufre de ces carburants avec celles des États-Unis. Nous proposons également d'autres légères modifications pour améliorer l'administration du Règlement.

Tableau 1 : Limites et dates d'entrée en vigueur actuellement prévues dans le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*

Limite de soufre (mg/kg)	Activité	Carburant diesel routier	Carburant diesel hors route	Carburant diesel ferroviaire et marin
500	Production ou importation	Depuis 1998	1 ^{er} juin 2007	1 ^{er} juin 2007
	Ventes	Depuis 1998	1 ^{er} octobre 2007 ²	1 ^{er} octobre 2007 ²
22	Ventes	1 ^{er} septembre 2006	s.o.	s.o.
15	Production ou importation	1 ^{er} juin 2006	1 ^{er} juin 2010	1 ^{er} juin 2012
	Ventes	16 octobre 2006 ¹	1 ^{er} octobre 2010 ³	s.o.

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

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

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

Environnement Canada désire obtenir le point de vue des parties au sujet des modifications proposées au *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, qui sont examinées dans le présent document.

1. Nouvelles limites de teneur en soufre pour les carburants diesels marin et ferroviaire

1.1 Contexte – Zone de contrôle des émissions et Convention MARPOL

Actuellement, les grands navires qui exercent leurs activités dans les eaux canadiennes utilisent habituellement un combustible résiduel pétrolier à forte teneur en soufre. L'annexe VI de la Convention MARPOL contient les Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, qui établissent les limites générales de teneur en soufre pour les carburants marins et les limites relatives aux oxydes d'azote pour les moteurs marins, de même que des limites de teneur en soufre plus strictes dans les zones de contrôle des émissions (ZCE). De plus, les nouveaux navires construits après 2016 qui exercent leurs activités dans une ZCE seront soumis à de nouvelles normes strictes sur les émissions d'oxydes d'azote (NO_x).

En 2009, les États-Unis, le Canada et la France (pour St-Pierre et Miquelon) ont proposé conjointement à l'Organisation maritime internationale (OMI) que la zone située à l'intérieur des 200 milles marins au large des côtes Est et Ouest du Canada et des États-Unis soit désignée en tant que ZCE. L'OMI a adopté la proposition le 26 mars 2010, et la ZCE nord-américaine entrera en vigueur le 1^{er} août 2012. Le Canada et les États-Unis doivent maintenant mettre en œuvre les exigences de la ZCE à l'aide de leurs règlements nationaux.

Les exigences liées à la ZCE permettront de réduire considérablement la pollution de l'air par les navires et entraîneront d'importants avantages sur le plan de l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique, qui s'étendront sur des centaines de milles à l'intérieur des côtes.

1.2 Effets de la mise en œuvre de la ZCE sur les carburants

Du 1^{er} août 2012 à 2015, les navires qui exerceront leurs activités dans la ZCE devront utiliser un carburant d'une teneur en soufre maximale de 1,0 % d'équivalent en poids (10 000 mg/kg). À compter du 1^{er} janvier 2015, ce plafond diminuera de 90 % et passera à 0,10 % d'équivalent en poids (1000 mg/kg).

La limite de soufre de 1000 mg/kg devrait entraîner une modification des carburants utilisés par les grands navires. On s'attend à ce que ceux-ci délaissent les combustibles résiduels lourds qu'ils utilisent actuellement, à la faveur du mazout léger (c.-à-d. le carburant diesel), sauf si les exploitants réussissent à obtenir une réduction équivalente de leurs émissions par d'autres moyens (p. ex. traitement post-combustion du SO_x)

1.3 Mesures prises par les États-Unis pour la mise en œuvre de la ZCE nord-américaine

L'EPA a adopté le 30 avril 2010 de nouvelles exigences visant les émissions et le carburant pour les navires de la catégorie 3 (navires dotés de moteurs dont le déplacement par cylindre est égal ou supérieur à 30 litres) qui exercent leurs activités dans la ZCE. Des normes équivalentes à celles en vigueur dans la ZCE ont également été appliquées dans les eaux américaines des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent, et de la voie maritime du Saint-Laurent. La règle¹ prévoit une limite de teneur en soufre de 1 000 mg/kg pour les carburants marins utilisés à l'intérieur de la ZCE², à moins que les exploitants ne se conforment aux normes visant la ZCE en utilisant des technologies de réduction des émissions; cette exigence entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2015. Pour assurer à l'avance un approvisionnement en carburant, du carburant marin ayant un contenu de 1 000 mg/kg de soufre pourrait être disponible dès le 1^{er} juin 2014 en vue d'être utilisé dans la ZCE.

L'EPA s'attend à ce qu'en 2020, les émissions des navires exerçant leurs activités dans la zone désignée diminuent de 320 000 tonnes pour le NO_x, de 90 000 tonnes pour la MP_{2,5} et de 920 000 tonnes pour le SO_x. Il s'agit là d'une réduction de 23 %, de 74 % et de 86 % respectivement par rapport aux teneurs prévues pour 2020 en l'absence de la ZCE³, ces réductions des émissions entraîneront des avantages pour la santé et l'environnement. Par exemple, au Canada, la ZCE permettra de sauver environ 175 vies en 2020 et réduira d'au plus 15 % les particules fines présentes dans l'air ambiant de certaines régions.

Comme mentionné précédemment, on s'attend à ce que les navires passent au carburant diesel afin de respecter la limite de teneur en soufre de 1 000 mg/kg. La règle de l'EPA prévoit donc une légère modification complémentaire à son règlement sur le carburant diesel, qui permet d'offrir le carburant diesel à teneur en soufre de 1 000 mg/kg destiné à être utilisé dans les navires de catégorie 3⁴. Cette mesure garantit la disponibilité de carburant marin respectant la limite de teneur en soufre imposée par la Convention MARPOL.

Initialement, l'EPA et Environnement Canada avaient établi une limite de teneur en soufre de 500 mg/kg pour le carburant diesel ferroviaire et marin destiné à la vente, afin que ce carburant serve de débouché pour le carburant diesel à teneur supérieure en soufre non conforme. Parallèlement à la récente modification à sa règle sur le carburant diesel, l'EPA a modifié la limite de teneur en soufre pour les ventes de carburant diesel ferroviaire et marin, la faisant passer de 500 mg/kg à 15 mg/kg. Elle reconnaît par cette modification que le carburant diesel destiné à être utilisé dans les navires de catégorie 3 (qui est visé par la limite de 1000 mg/kg) pourrait maintenant servir de débouché pour tout carburant diesel non conforme à forte teneur en soufre.

¹ De l'information sur la version définitive de la règle de l'EPA sur les normes d'émissions pour les navires figure sur le site Web <http://www.epa.gov/otaq/oceanvessels.htm#regs> (site anglophone).

² Certains assouplissements additionnels s'appliquent aux navires qui circulent sur les Grands Lacs et dans la voie maritime du Saint-Laurent.

³ Pour obtenir de plus amples renseignements sur les coûts et avantages, veuillez consulter le document EPA-420-R-09-019 de décembre 2009, à la page <http://www.epa.gov/otaq/oceanvessels.htm#23regs> (en anglais seulement)

⁴ Désigne les navires qui sont propulsés par un moteur de navire de catégorie 3.

1.4 Mesures canadiennes de mise en œuvre de la ZCE nord-américaine

Le Canada est un membre signataire de la Convention MARPOL et il est internationalement tenu de respecter les exigences de la ZCE nord-américaine en prenant des règlements nationaux.

Transports Canada possède actuellement des règlements aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada (2001)*, qui limitent les émissions des navires qui exercent leurs activités dans les eaux canadiennes. Le Ministère modifiera ses règlements pour y inclure les exigences de la ZCE nord-américaine⁵. Ces modifications, qui établiront une limite de teneur en soufre de 1 000 mg/kg pour le carburant utilisé à bord des navires visés par la Convention MARPOL, entraîneront une diminution importante des émissions de ces navires.

Les modifications qu'Environnement Canada propose d'apporter au *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* permettront d'harmoniser les exigences du Canada et de l'EPA relatives au soufre contenu dans le diesel. Cette mesure favorisera la disponibilité de carburant diesel marin à faible teneur en soufre respectant les limites imposées par la Convention MARPOL.

De plus, en raison de la forte intégration du marché du carburant en Amérique du Nord, il est important que les limites concernant la qualité du carburant soient uniformes au Canada et aux États-Unis. Les négociants en carburant canadiens ont demandé que le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* d'Environnement Canada soit modifié, afin de permettre une mise en œuvre en douceur des politiques d'approvisionnement en carburant marin conforme aux limites imposées par la Convention MARPOL et au programme de l'EPA visant le carburant diesel. Avec la mise en œuvre de la ZCE nord-américaine, le Canada et les États-Unis sont internationalement tenus de favoriser la disponibilité du carburant marin conforme qui sera offert dans leurs marchés respectifs.

⁵ De plus amples renseignements sont accessibles à la page <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-environnement-sources-air-1778.htm>.

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* du Canada prévoit une limite de teneur en soufre de 15 mg/kg pour le carburant diesel marin; cette exigence entrera en vigueur le 1^{er} juin 2012. Parallèlement aux modifications de l'EPA à sa règle sur les carburants diesel, Environnement Canada propose de modifier son Règlement afin de :

1. Permettre la production, l'importation et la vente de carburant diesel à teneur en soufre de 1 000 mg/kg destiné à être utilisé dans les navires de catégorie 3⁶ à compter du 1^{er} juin 2014, et d'ainsi garantir la disponibilité de carburant marin respectant la limite de teneur en soufre imposée par la Convention MARPOL;
2. Faire passer de 500 mg/kg à 15 mg/kg la limite de teneur en soufre pour la vente de carburant diesel ferroviaire et marin destinés à une utilisation autre que dans les navires de catégorie 3; cette exigence entrera également en vigueur le 1^{er} juin 2014. Par cette modification, Environnement Canada reconnaît que le carburant diesel à teneur en soufre de 1 000 mg/kg destiné à être utilisé dans les navires de catégorie 3 pourrait maintenant servir de débouché pour tout carburant diesel non conforme à trop forte teneur en soufre. (Remarque : la limite de teneur en soufre pour la production et l'importation des carburants diesel ferroviaire et marin pour les navires autres que ceux de la catégorie 3 sera maintenue à 15 mg/kg à compter du 1^{er} juin 2012).

2. Diverses modifications de nature administrative

Les intervenants ont demandé que le Règlement soit modifié pour qu'ils puissent mieux régir le carburant diesel utilisé pour la recherche scientifique. Ce genre de carburant est actuellement visé par l'ensemble des exigences, y compris les limites de teneur en soufre et l'établissement de rapports trimestriels. Ces exigences empêchent les essais de moteur utilisant de hautes teneurs en carburant diesel et imposent un fardeau administratif démesuré aux entreprises qui n'importent que de petits volumes de carburant à des fins de recherche.

Le volume de carburant diesel utilisé au Canada pour la recherche scientifique est négligeable et on ne s'attend pas à ce que les conséquences d'un assouplissement des exigences de la réglementation visant ce carburant soient néfastes pour l'environnement ou la santé des Canadiens.

Ni le *Règlement sur le soufre dans l'essence*, ni le *Règlement sur le benzène dans l'essence* ne prescrivent de limite dans le cas du carburant utilisé pour la recherche scientifique. Environnement Canada propose d'adopter une approche semblable pour le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* et d'ainsi abolir l'exigence relative à la production de rapports dans le cas du carburant diesel destiné à la recherche scientifique.

⁶ Désigne les navires qui utilisent un moteur de navire de catégorie 3.

Les fournisseurs de carburant diesel utilisé exclusivement pour la recherche scientifique seront toujours visés par les dispositions sur l'enregistrement et la tenue de dossiers du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*. Ces dispositions garantiront le maintien d'un suivi suffisant du carburant diesel utilisé à cette fin.

Aux termes du Règlement, une personne doit actuellement présenter les renseignements sur l'enregistrement (annexe 2) 15 jours avant la date à laquelle elle produira ou importera du carburant pour la première fois. Les modifications proposées feront passer le délai de préavis de 15 jours à une journée. Ce changement permettra des importations plus rapides en cas de pénurie dans l'approvisionnement de carburant et il est conforme aux dates limites de présentation de tels rapports prévues dans le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* récemment adopté.

En outre, Environnement Canada propose d'ajouter une exigence relative à un préavis de 12 heures précédant les importations de carburant diesel, tel que prévu dans l'actuel *Règlement sur le benzène dans l'essence* du Canada. Environnement Canada propose également de revoir l'annexe 2, afin que les producteurs et les importateurs soient tenus de déclarer l'adresse municipale de leur principal établissement (et l'adresse postale si elle est différente) plutôt que l'adresse postale seulement. Les agents de l'autorité d'Environnement Canada seront ainsi mieux informés de l'adresse des lieux pouvant faire l'objet d'une inspection.

Enfin, Environnement Canada propose que la norme utilisée pour comparer les méthodes d'essai, la norme ASTM D4855-97, soit remplacée par la norme ASTM D6708-08. Cette mesure a été examinée dans le document de travail de mars 2010 proposant le remplacement de la norme ASTM D 4855-97 mentionnée dans le *Règlement sur le benzène dans l'essence* et le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* du Canada (voir l'annexe 1 du présent document).

3. Résumé

Tableau 2 : Résumé des limites et des dates d'entrée en vigueur proposées en vertu du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*

Limite de soufre (mg/kg)	Activité	Carburant diesel routier	Carburant diesel hors route	Carburant diesel ferroviaire et marin utilisé dans les navires autres que les grands navires ⁴	Carburant diesel marin utilisé dans les grands navires ⁴
1000	Production ou importation	s.o.	s.o.	s.o.	1 ^{er} juin 2014
	Ventes	s.o.	s.o.	s.o.	1 ^{er} juin 2014
500	Production ou importation	Depuis 1998	1 ^{er} juin 2007	1 ^{er} juin 2007	s.o.
	Ventes	Depuis 1998	1 ^{er} octobre 2007 ²	1 ^{er} octobre 2007 ²	s.o.
22	Ventes	1 ^{er} septembre 2006	s.o.	s.o.	s.o.
15	Production ou importation	1 ^{er} juin 2006	1 ^{er} juin 2010	1 ^{er} juin 2012	s.o.
	Ventes	16 octobre 2006 ¹	1 ^{er} octobre 2010 ³	1 ^{er} juin 2014	s.o.

s.o. – sans objet

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

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

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

4 – On entend par « grands navires » les navires propulsés par des moteurs dont le déplacement par cylindre est égal ou supérieur à 30 litres

Voie à suivre

Environnement Canada désire obtenir le point de vue des parties au sujet des modifications proposées. Nous vous invitons donc à nous faire part de vos commentaires à ce sujet au plus tard le 26 août 2011. Vous pouvez nous les communiquer par courriel, à l'adresse fuels-carburants@ec.gc.ca.

Vous pouvez aussi nous faire parvenir vos commentaires par la poste, à l'adresse suivante :

Leif Stephanson

Règlement sur le soufre dans le carburant diesel – Modifications proposées

Environnement Canada

9^e étage, 351, boulevard St-Joseph

Gatineau (Québec) K1A 0H3

Nous vous remercions à l'avance pour vos commentaires sur cette question.

Annexe 1 :
Document de travail proposant de remplacer la méthode ASTM D 4855-97
mentionnée dans le Règlement sur le benzène dans l'essence et
le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel du Canada « Mars 2010
»

Résumé

Le document de travail fournit des renseignements généraux et vise à obtenir l'avis des parties concernant le remplacement proposé d'une norme utilisée pour déterminer l'équivalence d'une méthode de rechange, référencée dans le *Règlement sur le benzène dans l'essence* et le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*.

L'American Society for Testing and Materials (ASTM) ne se sert plus de la norme ASTM D 4855-97 *Standard Practice for Comparing Test Methods*, dans la mesure où le comité responsable de la norme ne possédait plus l'expertise nécessaire à son maintien et qu'aucun remplacement n'était programmé⁷. Cette norme de l'ASTM figure dans le *Règlement sur le benzène dans l'essence* et le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* du Canada. Par conséquent, Environnement Canada pense à réviser les normes susmentionnées afin de remplacer la norme ASTM D 4855-97 (abandonnée par l'ASTM) par la norme ASTM D 6708-08 *Standard Practice for Statistical Assessment and Improvement of Expected Agreement Between Two Test Methods that Purport to Measure the Same Property of a Material*.

Environnement Canada a demandé l'avis de plusieurs experts techniques sur une norme de remplacement appropriée. Les recommandations fournies définissent la norme ASTM D 6708-08 comme étant la norme la plus appropriée pour remplacer la norme ASTM D 4855-97. Environnement Canada ne pense pas que cette modification aura une quelconque incidence sur les personnes qui choisissent d'utiliser des méthodes équivalentes d'échantillonnage et d'analyse, conformément au Règlement.

⁷ Détails disponibles à : <http://www.astm.org/Standards/D4855.htm>

Exigences du *Règlement sur le benzène dans l'essence*

Le *Règlement sur le benzène dans l'essence* du Canada interdit de fournir de l'essence ayant une teneur en benzène supérieure à 1,0 % en volume et un indice d'émission de benzène dépassant 71 pour le cas d'un lot fourni en été, et de 92 pour le cas d'un lot fourni en hiver. Le *Règlement* interdit également la vente ou la mise en vente d'essence ayant une teneur en benzène supérieure à 1,5 % en volume. Il est également possible de satisfaire aux exigences en se basant sur la moyenne annuelle.

Le paragraphe 5(1) du *règlement* précise les méthodes de référence à utiliser pour l'échantillonnage et l'analyse de l'essence. Lorsque la méthode d'échantillonnage précisée dans le paragraphe 5(1) ne peut pas être utilisée, une autre méthode d'échantillonnage peut être utilisée par le fournisseur principal. L'alinéa 6(2)a) du *règlement* exige que la méthode équivalente à la méthode de rechange proposée soit validée conformément à la norme ASTM D 4855-97, *Standard Practice for Comparing Test Methods*, ou à la norme ASTM D 3764-01, *Standard Practice for Validation of Process Stream Analyzer Systems*.

Le *Règlement sur le benzène dans l'essence* est disponible sur le site Web suivant :

<http://laws.justice.gc.ca/fr/C-15.31/SOR-97-493/index.html>

Les dispositions suivantes concernent les méthodes équivalentes d'échantillonnage et d'analyse (article 6 du *Règlement sur le benzène dans l'essence*), les modifications proposées étant soulignées.

Méthodes équivalentes d'échantillonnage et d'analyse

6. (1) Lorsque la méthode d'échantillonnage visée au paragraphe 5(1) ne peut raisonnablement être appliquée, le fournisseur principal peut en utiliser une autre si, au moins 60 jours avant l'utilisation, il envoie au ministre, par courrier recommandé ou par messenger :

a) une explication de la cause de la non-application de la méthode visée au paragraphe 5(1);

b) une description de la méthode de rechange proposée;

c) la preuve que la fiabilité et la précision de la méthode de rechange sont comparables à celles de la méthode visée au paragraphe 5(1).

(2) Pour l'application des articles 8 et 20, le fournisseur principal peut utiliser soit la méthode normalement applicable prescrite à l'un des paragraphes 5(2) à (7), soit une méthode de rechange si :

a) l'équivalence entre la méthode de rechange et la méthode normalement applicable est validée conformément à l'une ou l'autre des méthodes ci-après de l'American Society for Testing and Materials : la méthode D 4855-97, intitulée ~~Standard Practice for Comparing Test Methods~~ D 6708-08 Standard Practice for Statistical Assessment and Improvement of Expected Agreement Between Two Test Methods that Purport to Measure the Same Property of a Material, et la méthode D 3764-01, intitulée Standard Practice for Validation of Process Stream Analyzer Systems;

b) au moins 60 jours avant l'utilisation de la méthode de rechange, il envoie au ministre, par courrier recommandé ou par messenger, une description de cette méthode et la preuve qu'elle donne des résultats équivalents à ceux obtenus avec la méthode normalement applicable.

(3) Lorsque le ministre établit que la méthode de rechange proposée n'est pas équivalente à la méthode normalement applicable, il la rejette et avise le fournisseur principal de sa décision.

Exigences du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* établit des limites maximales de concentration pour le soufre présent dans le carburant diesel utilisé dans des applications routières, hors route, ferroviaires (locomotive) et marines (bateau). L'objectif du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* est de garantir que le niveau de soufre présent dans le carburant diesel dans les moteurs et les véhicules routiers, hors route, ferroviaires et marins au Canada n'empêchera pas le bon fonctionnement des technologies avancées de limitation des émissions installées sur les véhicules et les moteurs.

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* est disponible sur le site Web suivant :

<http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-97-493/index.html>

L'article 4 du règlement exige que la concentration de soufre dans le carburant diesel soit mesurée conformément à la méthode ASTM D 5453-03a, *Standard Test Method for Determination of Total Sulphur in Light Hydrocarbons, Motor Fuels and Motor Oils by Ultraviolet Fluorescence*.

Le sous-alinéa 5(2)b(i) du règlement autorise l'utilisation d'une méthode équivalente à la méthode ASTM 5453 03a, à la condition que la méthode équivalente soit validée conformément à la méthode ASTM D 4855-97, *Standard Practice for Comparing Test Methods*.

Les dispositions suivantes concernent l'analyse et la déclaration (articles 4 et 5 du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*), les modifications proposées étant soulignées.

Analyse

4. La concentration de soufre dans le carburant diesel prévue à l'article 3 est mesurée conformément à la méthode ASTM D 5453-03a de l'American Society for Testing and Materials intitulée *Standard Test Method for Determination of Total Sulfur in Light Hydrocarbons, Motor Fuels and Motor Oils by Ultraviolet Fluorescence*.

Rapport

5. (1) Quiconque produit ou importe du carburant diesel, autre que celui importé dans les réservoirs qui servent à alimenter les moteurs hors route, présente au ministre, pour chaque installation de production de carburant diesel et pour chaque province d'importation, un rapport comportant les renseignements prévus à l'annexe 1 :

a) pour chaque trimestre civil durant lequel le carburant diesel est produit ou importé, dans les quarante-cinq jours suivant la fin du trimestre, jusqu'au 31 décembre 2014;

b) pour chaque année civile durant laquelle le carburant diesel est produit ou importé, dans les quarante-cinq jours suivant la fin de l'année, après le 31 décembre 2014.

(2) Pour l'établissement du rapport visé au paragraphe (1), la concentration de soufre est mesurée conformément à l'une ou l'autre des méthodes suivantes :

a) la méthode visée à l'article 4;

b) toute méthode équivalente à celle visée à l'alinéa a) à la condition que :

(i) l'équivalence de la méthode soit validée conformément à la méthode ASTM D 4855-97 (~~approuvée de nouveau en 2002~~) de l'American Society for Testing and Materials intitulée ~~*Standard Practice for Comparing Test Methods*~~, ASTM D 6708-08 *Standard Practice for Statistical Assessment and Improvement of Expected Agreement Between Two Test Methods that Purport to Measure the Same Property of a Material*,

(ii) au moins soixante jours avant d'employer la méthode équivalente, le producteur ou l'importateur fasse parvenir au ministre, par courrier recommandé ou service de messagerie, une description de cette dernière et la preuve qu'elle donne des résultats équivalents à ceux obtenus avec la méthode visée à l'alinéa a).