

Le 27 février 2006

Numéro 92

## **LE DIESEL ULTRA FAIBLE EN SOUFFRE ARRIVE; PRÉPAREZ VOUS À PAYER PLUS CHER!**

Que vous le vouliez ou non, attendez vous à des prix de diesel plus élevés dès le mois de juin. Attendez vous à une hausse minimum d'environ \$0.02 le litre. Mais cette fois les pétrolières n'en sont pas responsables, c'est la faute de l'U.S. Environmental Protection Agency.

En septembre dernier, lorsque certains de nos clients demandèrent aux pétrolières leurs prédictions sur la disponibilité du Diesel Ultra Faible en Souffre (DUF), la réponse ressemblait à la vieille chanson "Don't Worry, Be Happy", mais nous suggérons que vous écoutiez l'envers du disque "Just Worry, Be Wary". Même si les prix courants du diesel semblent obéir aux règles de base : des inventaires forts de distillats résultant en des Racks plus faibles, des inventaires faibles en distillats résultant en des Racks plus forts, nous prédisons que les règles vont changer avec la venue du DUF qui apportera des prix plus élevés sans égard aux inventaires de distillats ou de brut. Nous expliquons ceci comme suit :

Le DUF résulte des directives de l'Environmental Protection Agency (EPA) qui obligent les manufacturiers de moteurs lourds à réduire les émissions de 90% pour les modèles 2007. Les nouveaux appareils de mesure d'émission ne tolèrent pas le maximum courant de 500 ppm de souffre dans le diesel, donc l'EPA décréta que le nouveau contenu en souffre DUF devait être réduit au nouveau maximum de 15 ppm.

La date cible pour l'introduction du DUF aux USA est le 1er juin à la raffinerie et le 15 octobre pour le marché du détail. Cependant durant cette période un contenu de 22 ppm sera acceptable comme DUF. Au Canada les dates sont le 1er juin et le 15 septembre mais les carburants contenant plus de 15 ppm seront interdits. Nous avons non seulement un problème de date de mise en place, mais aussi des difficultés de spécifications différentes!

La façon la plus efficace de transporter du gaz naturel,

du brut, de l'essence, du diesel, ainsi que les carburants marins et jet est par pipeline, mais le fait que ces pipelines ne sont pas réservés à un seul produit constitue le plus important problème de livraison du DUF aux marchés. Un pipeline peut en tout temps contenir plusieurs produits à teneur en souffre différentes. Par exemple, le diesel hors route et le diesel rail peuvent contenir jusqu'à 5,000 ppm de souffre, alors que les produits marins peuvent atteindre 10,000 ppm et que même l'huile à chauffage peut contenir jusqu'à 5,000 ppm. Le défi est d'éviter la contamination du DUF en gardant le produit à 15 ppm.

Les pipelines ne sont qu'un élément dans la chaîne de contamination. Le DUF peut aussi être contaminé à son arrivée aux navires, barges, pipelines, réservoirs, rampes de chargement, aux compartiments des camions et des trains, aux boyaux de déchargement et aux systèmes de mesurage. S'il y a contamination et que le DUF dépasse un contenu de 15 ppm, le produit sera déclassé ou devra être retourné à la raffinerie la plus rapprochée ou il devra être raffiné à nouveau, ou raffiné à nouveau sur place.

Chaque fois que le DUF change de forme de transport (par exemple du pipeline au camion ou de pipeline à pipeline) le procédé s'appelle "hand-off" et il est la source du problème. Chaque hand-off augmente le contenu en souffre de 1.5 à 2 ppm. Pour illustrer la contamination au souffre lors des hand-offs, déplaçons du DUF d'Edmonton à Thunder Bay. De la raffinerie il entre dans le pipeline Enbridge (une ligne qui achemine aussi du gaz naturel, du gaz liquide, du brut synthétique ainsi que de l'essence et des distillats) vers les réservoirs de séparation à Gretna, puis c'est l'entrée dans le pipeline de Winnipeg vers les réservoirs de séparation à Winnipeg. Par la suite il est acheminé par train vers Thunder Bay après quoi c'est l'expédition par camion à trois essieux aux plants de vrac pour finalement être

acheminé au client par un autre camion. Un total de six hand offs, avec une hausse de soufre de 1.5 ppm par hand-off, on a une hausse totale de 9 ppm.

Le contenu en soufre à la raffinerie pour le DUFFS est de 8 ppm. Ajoutez les 9 ppm accumulées lors du transport et le produit dépasse nettement le maximum permis de 15 ppm.

La solution semble évidente, réduire le contenu en soufre à la raffinerie, mais de nombreuses raffineries ne veulent pas ou sont incapables de le faire et elles ne produiront simplement pas de DUFFS, elles vendront seulement du Low Sulphur Diesel sur le marché hors route. Si l'on applique les 8 ppm de base à la raffinerie on constate alors que 53 raffineries US ne peuvent satisfaire les exigences.

Selon l'entente de Libre Échange, les pétrolières Canadiennes sont libres d'importer ou d'exporter du DUFFS vers les, ou des USA. Sous ce scénario, il appert que la demande aux USA fera grimper les prix au Canada car la capacité de raffinage américaine sera insuffisante et la contamination par pipeline avec les interruptions du débit du produit vers les utilisateurs deviendra la hantise des systèmes de pipeline des deux côtés de la frontière. S'il y a interruption de mouvement du à la contamination par le soufre dans n'importe lequel des pipelines, non seulement le DUFFS en sera affecté, mais il y aura aussi des pénuries d'essence et de distillats.

Cette hausse de prix sera ressentie partout.

---

Ce matériel peut-être reproduit en autant que la source est citée.

**EN-PRO INTERNATIONAL INC.**

174 Simcoe Street North  
Oshawa, Ontario, L1G 4S9

[www.en-pro.com](http://www.en-pro.com)

Téléphone: (905) 686-6400

Fax: (905) 686-6439

Relations Médias: (416) 490-6961

---

**EN-PRO**  
INTERNATIONAL INC.

*Vos professionnels de gestion d'énergie et de  
denrées depuis 1985*

*Célébrant 21 ans de Service en 2006*