

**Réponses aux observations relatives au règlement
proposé sur les émissions des véhicules routiers et
de leurs moteurs**

**Direction des systèmes de transport
Environnement Canada**

Décembre 2002

Table des matières

1) INTRODUCTION	1
2) PARTIES AYANT LIVRÉ DES PRÉSENTATIONS	2
3) QUESTIONS SUR LE TEXTE DE RÉGLEMENTATION : OBSERVATIONS ET RÉPONSES	4
HARMONISATION AVEC LES NORMES D'ÉMISSIONS DES ÉTATS-UNIS	4
INTERPRÉTATION.....	6
(a) Approche générale.....	6
(b) Définition de « parc ».....	7
(c) Définition de « dispositif de mise en échec ».....	7
(d) Définition de « véhicule routier ».....	8
(e) Précision des expressions « véhicules exclusifs au Canada » et « vendus concurrentement ».....	8
DISPOSITIONS CONCERNANT LES CONSTRUCTEURS À FAIBLE VOLUME	10
DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR	11
MARQUE NATIONALE RELATIVE AUX ÉMISSIONS.....	13
(a) Forme de la marque	13
(b) Opportunité de l'exigence relative à la marque	13
(c) Demande d'autorisation d'apposer la marque	14
(d) Apposition de la marque sur les moteurs lourds.....	15
SYSTÈMES DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS	15
APPLICATION D'ANCIENNES NORMES RELATIVES AUX ÉMISSIONS	16
ÉMISSIONS DU CARTER PROVENANT DE MOTEURS DIESEL LOURDS.....	17
NORMES MOYENNES DE NO _x POUR LES PARCS (VÉHICULES LÉGERS, CAMIONNETTES ET VÉHICULES MOYENS À PASSAGERS).....	17
(a) Option canadienne proposée pour l'adoption de normes moyennes de NO _x	17
(b) Impact de l'approche proposée sur les projections relatives aux émissions des parcs	24
(c) Unités de mesure et application générale.....	26
(d) Camionnettes lourdes et véhicules moyens à passagers.....	27
(e) Calcul des valeurs moyennes de NO _x pour les parcs	28
(f) Points et déficits relatifs aux émissions de NO _x	29
(g) Déficit d'une entreprise ayant fermé ses portes	30
(h) Dossiers relatifs aux émissions moyennes de NO _x pour les parcs	30
(i) Rapports par année de modèle	31
ÉTIQUETTES D'INFORMATION RELATIVES AUX ÉMISSIONS	31
JUSTIFICATION DE LA CONFORMITÉ	32
TENUE ET PRÉSENTATION DE DOSSIERS.....	33
EXIGENCES D'IMPORTATION	33
TAUX DE LOCATION POUR LES VÉHICULES ET LES MOTEURS D'ESSAI.....	34
RAPPORTS SUR LES DÉFAUTS EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS	35
MODIFICATIONS CORRÉLATIVES AU RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES	36
ESSAI DES VÉHICULES EN SERVICE PAR ENVIRONNEMENT CANADA.....	37
QUALITÉ DU CARBURANT	40

NORMES « À PLAFOND » POUR LES MOTEURS LOURDS.....	42
ÉMISSIONS MOYENNES, ACCUMULATION ET TRANSFERT DE POINTS RELATIFS AUX ÉMISSIONS POUR LES MOTEURS LOURDS	42
PAIEMENT DE PEINES POUR NON-CONFORMITÉ POUR LES MOTEURS LOURDS	43
4) QUESTIONS CONNEXES À LA RÉGLEMENTATION : COMMENTAIRES ET RÉPONSES.....	45
POLITIQUE DE RÉGLEMENTATION.....	45
COÛT DE CONFORMITÉ AUX NOUVELLES NORMES SUR LES ÉMISSIONS	47
RÉACTION DU MARCHÉ AUX NOUVEAUX MOTEURS LOURDS.....	48
IMPACT DES NOUVELLES NORMES SUR L'ÉCONOMIE DE CARBURANT	50
IMPACT DES JUGEMENTS CONVENUS AMÉRICAINS SUR LES PROJECTIONS EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS.....	51
5) AUTRES QUESTIONS DE TRANSPORT : COMMENTAIRES ET RÉPONSES....	52
NORMES DE RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE POUR LES VÉHICULES.....	52
CARBURANT ET MOTEURS DIESEL HORS ROUTE	53
PROMOTION DU TRANSPORT DURABLE.....	54
ÉQUITÉ EN MATIÈRE DE MOYENS DE TRANSPORT : LES CAMIONS ET LES LOCOMOTIVES.....	55
 ANNEXE 1	 56

1) INTRODUCTION

Le 17 février 2001, le ministre de l'Environnement publiait le Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants dans la *Gazette du Canada*, Partie I. Dans ce programme, le ministre déclarait son intention d'élaborer et de mettre en œuvre un ensemble de mesures destinées à réduire les émissions des véhicules, des moteurs et des carburants au cours des dix prochaines années.

Un des principaux éléments du programme fédéral concerne la création, en vertu de la Partie 7, Section 5, de la LCPE 1999, d'un nouveau Règlement destiné à poursuivre l'harmonisation des normes canadiennes relatives aux émissions des véhicules et des moteurs routiers avec celles de l'*Environmental Protection Agency (EPA)* américaine.

En novembre 2001, Environnement Canada a distribué un document de discussion sur de nouvelles normes fédérales concernant les émissions au cours d'une séance de consultations publiques. On a tenu compte des commentaires des parties intéressées en élaborant le projet de « *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* ». Le Règlement a été publié dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 30 mars 2002, pour une consultation officielle publique de 60 jours. Environnement Canada a tenu compte de tous les commentaires reçus pendant cette consultation, en élaborant la version finale du Règlement.

Les grandes questions soulevées par les observateurs au sujet du document de discussion sont abordées dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) qui accompagne la publication du Règlement final dans la *Gazette du Canada*, Partie II. Ce document analyse plus en détail les observations reçues des principaux intervenants et livre la réponse d'Environnement Canada à leur égard.

(N.B. Les commentaires cités dans ce document ont été traduits de l'anglais.)

2) PARTIES AYANT LIVRÉ DES PRÉSENTATIONS

Les parties suivantes ont livré des présentations relatives au projet de Règlement :

Gouvernements

Alberta Environment

Ministère de la Protection de l'eau, des terres et de l'air (MPETA) de la C.-B.

Ville de Toronto

District régional du Vancouver métropolitain (GVRD)

Ministère de l'Environnement et de l'Énergie de l'Ontario (MEEO)

Industrie de fabrication de véhicules et de moteurs

Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC)¹

Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV)¹

DaimlerChrysler Inc.²

Engine Manufacturers Association (EMA)

Ford du Canada Limitée³

Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (CIMC)

Volkswagen of America Inc.⁴

Notes :

1. Les commentaires de l'ACCV et de l'AFIAC figuraient dans une présentation conjointe.
2. DaimlerChrysler s'est déclarée « *en faveur des commentaires de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) et de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC)* ».
3. Les commentaires de Ford ont été fournis au nom de cette entreprise ainsi que de ses marques affiliées vendues au Canada, y compris Land Rover, Mazda, Jaguar, Volvo et Aston Martin. Ford a aussi déclaré : « *Nous avons également exprimé nos opinions par l'entremise de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) et de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC)* ».
4. Les commentaires de Volkswagen ont été fournis au nom de Volkswagen AG, d'Audi AG, de Bentley Motor Cars et d'Automobili LAMBORGHINI S.p.A. Volkswagen a également déclaré qu'elle : « *appuie fortement les commentaires présentés le 30 mai 2002 à Environnement Canada par l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) et l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC)* ».

Industrie pétrolière

Institut canadien des produits pétroliers (ICPP)

Shell Canada

Autres groupes ou associations

Alliance canadienne du camionnage
Fondation David Suzuki
West Coast Environmental Law

Particuliers

Cinq particuliers

3) QUESTIONS SUR LE TEXTE DE RÉGLEMENTATION : OBSERVATIONS ET RÉPONSES

HARMONISATION AVEC LES NORMES D'ÉMISSIONS DES ÉTATS-UNIS

- *« Alberta Environment souscrit à l'intention canadienne d'harmoniser les programmes de contrôle des émissions de véhicules du Canada avec ceux des États-Unis. Une approche harmonisée des normes antipollution est préférable et entraînera moins de problèmes de transition et de mise en œuvre. »*
- *Le MPETA de la C.-B. a déclaré : « En janvier 2000, la province et d'autres partenaires, dont Environnement Canada, ont élaboré un projet d'analyse du transport moins polluant pour évaluer les options relatives aux normes sur les tuyaux d'échappement qui seraient en vigueur après 2004 pour la Colombie-Britannique. L'examen en conclut que les normes fédérales américaines Tier 2 étaient des plus efficaces, à la fois sur le plan écologique et sur celui de la rentabilité...Dans cette optique, nous accueillons avec plaisir l'engagement fédéral d'harmoniser la réglementation sur les émissions avec les normes américaines Tier 2, car cela uniformisera les règles du jeu au Canada et avec les États-Unis. »*
- *La ville de Toronto a déclaré : « Le gouvernement fédéral est louable d'être allé de l'avant avec une stratégie améliorant la qualité de l'air et contribuant à réaliser les engagements du Canada en vertu de l'Annexe sur l'ozone de l'Accord de 1991 entre le Canada et les États-Unis sur la qualité de l'air. »*
- *Le GVRD a déclaré : « Avant tout, nous appuyons entièrement les efforts déployés pour réduire les émissions de contaminants dans l'air par le secteur des véhicules automobiles. Le Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, ainsi que l'harmonisation des normes d'émissions avec celles de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis, contribueront nettement à instaurer et à maintenir une saine qualité de l'air dans cette région. »*
- *« Le ministère de l'Environnement et de l'Énergie de l'Ontario (MEEO) appuie l'approche d'Environnement Canada d'harmoniser les normes fédérales canadiennes sur les émissions et les procédures de tests relatives aux véhicules et aux moteurs routiers avec celles de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis. »*

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- *« Les compagnies membres de l'ACCV et de l'AFIAC s'engagent à fournir des véhicules équipés de dispositifs de contrôle des émissions, en vertu du programme Tier 2, au Canada, en même temps que ceux qui seront vendus aux États-Unis. L'ACCV et l'AFIAC favorisent l'harmonisation continue des dispositifs antipollution et la coordination des calendriers d'application avec ceux des programmes de l'EPA des États-Unis sur les émissions des véhicules. »*
- *« L'harmonisation continue des produits dans toute l'Amérique du Nord fournit aux Canadiens de nouveaux véhicules équipés avec une technologie ultramoderne de contrôle des émissions, et ce de la façon la plus rentable possible. »*
- *« L'harmonisation se justifie encore plus aujourd'hui et elle s'applique fort bien à l'actuel projet de Règlement. Il est indispensable de maintenir le principe consistant à accepter, sur la foi d'une auto-certification, les véhicules visés par un certificat de conformité de l'EPA américaine, sans ajouter d'autres exigences encombrantes et inutiles. »*
- *« L'EMA favorise les efforts d'Environnement Canada pour améliorer la qualité de l'air en harmonisant les normes canadiennes sur les émissions des véhicules et des moteurs routiers avec celles de l'EPA. Cette harmonisation est préférable, car elle donne au Canada les avantages de la technologie de contrôle des émissions la plus efficace et la plus rentable qui soit, grâce à la collaboration de l'EPA. »*
- *« Ford appuie l'idée d'une réglementation canadienne axée sur Tier 2, la nécessité d'harmoniser les normes canadiennes et fédérales américaines sur les émissions, ainsi que d'harmoniser les produits, à la base de la politique de réglementation canadienne. »*
- *Le CIMC a déclaré : « Nous approuvons toujours votre approche de la réglementation et nous souhaitons maintenir notre relation productive avec Environnement Canada. »*
- *« Volkswagen appuie entièrement l'introduction coordonnée de véhicules dotés de dispositifs perfectionnés de contrôle des émissions, au Canada et aux États-Unis. Tout comme d'autres fabricants, Volkswagen rationalise généralement les produits qu'elle offre dans toute l'Amérique du Nord, de sorte que le consommateur canadien bénéficie de certains des véhicules les moins polluants au monde. »*

- « L'ICCP appuie entièrement l'harmonisation des normes canadiennes sur les émissions de véhicules et de moteurs avec celles des États-Unis, parallèlement aux politiques d'harmonisation relatives aux normes habilitantes sur le carburant. »
- « Shell favorise l'harmonisation de la réglementation canadienne sur les normes antipollution pour véhicules, ainsi que des exigences en matière de qualité de carburant, avec celles des États-Unis. »
- « L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) favorise l'harmonisation de la réglementation canadienne sur les moteurs diesel lourds, avec celle de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis. Le Règlement proposé semble satisfaire à ce critère d'harmonisation. »
- West Coast Environmental Lawa déclaré : « Depuis 1995, West Coast Environmental Law invite le gouvernement fédéral à harmoniser les normes canadiennes sur les émissions avec celles, soit des États-Unis, soit de la Californie. »

Réponse :

Tel qu'indiqué à l'article 2 du Règlement, l'une des principales raisons d'être de celui-ci consiste à harmoniser les normes antipollution canadiennes avec celles de l'EPA. Le Règlement est conçu dans ce sens. Des commentaires sur certains aspects spécifiques du Règlement figurent dans d'autres sections du présent document.

INTERPRÉTATION

(a) Approche générale

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- « Si possible, les définitions doivent être identiques à celles des États-Unis. S'il faut des définitions proprement canadiennes, alors il faut justifier cette particularité. »
- « Les définitions doivent être harmonisées avec celles du CFR, ce qui permettra une application uniforme et tiendra compte de tous les changements futurs apportés à la réglementation américaine. »

Réponse :

Environnement Canada reconnaît que l'harmonisation avec les normes fédérales américaines sur les émissions nécessite des définitions uniformes entre les deux pays. Les termes et expressions employés dans le Règlement sont définis et, autant que possible, reproduisent exactement ceux du *Code of Federal Regulations (CFR)* des États-Unis.

(b) Définition de « parc »

- L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré : « *La définition de « parc » s'applique à « tous les véhicules ». Le problème c'est que l'on n'indique pas précisément comment "parc" sera utilisé dans la réglementation. Ce même problème s'applique aussi à l'article 28. »*

Réponse :

Dans le Règlement, le terme « parc » s'applique seulement aux exigences en matière de normes moyennes d'émissions applicables aux véhicules légers, aux camionnettes et aux véhicules moyens à passagers. Pour plus de clarté, la définition a été déplacée à l'article 20, qui est une introduction générale aux dispositions sur les normes moyennes d'émissions pour les parcs, contenues dans les articles 21 à 32. L'interprétation a été légèrement modifiée pour stipuler que le « parc » désigne les véhicules fabriqués par une entreprise au Canada ou importés au Canada, aux fins de revente aux premiers acheteurs détaillants. Dans les articles 21 à 32, le terme « parc » s'applique plus précisément aux sous-groupes de véhicules visés par diverses dispositions. Par exemple, les dispositions de l'article 21 s'appliquent au parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules légers et camionnettes.

(c) Définition de « dispositif de mise en échec »

- L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré : « *En ce qui concerne la définition de « dispositif de mise en échec », on ne sait pas au juste si elle a été supprimée de la réglementation proposée quand elle faisait partie de l'ébauche de discussion. Nous demandons des précisions à cet égard. »*

Réponse :

Plutôt que de placer une définition de « dispositif de mise en échec » à l'article 1 du Règlement, le Ministère a préféré intégrer tous les aspects relatifs à l'interprétation

d'un tel dispositif dans l'article prescrivant diverses exigences en matière de systèmes antipollution (c'est-à-dire l'article 11 du Règlement final).

(d) Définition de « véhicule routier »

- L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré : « *En ce qui concerne les véhicules routiers, que veut-on dire par « appareil temporairement fixé » et pourquoi cette expression fait-elle partie de la définition? »*

Réponse :

Cette référence vise à inclure les véhicules qui transportent n'importe quel appareil, que celui-ci soit attaché en permanence ou temporairement. Cette approche est conforme avec la définition correspondante des véhicules automobiles figurant au paragraphe 216 (2) de la *Clean Air Act* américaine, ainsi qu'aux critères de précision exposés à l'article 85.1703 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis.

(e) Précision des expressions « véhicules exclusifs au Canada » et « vendus concurremment »

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- « *L'ACCV et l'AFIAC croient que la réglementation proposée vise à permettre au Canada d'accepter le modèle canadien de véhicules équipés de systèmes d'émissions (contrôle de l'échappement et de l'évaporation) approuvés par l'EPA américaine et ayant obtenu un certificat de conformité. Cependant, il faut d'autres précisions sur l'interprétation donnée à l'expression « vendus concurremment. »*
- « *Le problème qui se pose est que les fabricants peuvent fournir, pour le marché canadien, certains modèles équipés de systèmes antipollution couverts aux États-Unis par le même certificat de conformité, mais il s'agit de véhicules comprenant des commodités propres au marché canadien. Par exemple, il y a des différences entre les marques de commerce, la carrosserie ou la gamme (prix de détail plus faible), et certains véhicules peuvent être disponibles au Canada et non aux États-Unis. Il importe de noter que les véhicules susmentionnés sont équipés des mêmes systèmes antipollution que ceux qui sont visés par le certificat de conformité de l'EPA et vendus concurremment aux États-Unis. »*
- « *Il faut préciser cette disposition pour reconnaître ces véhicules comme étant certifiés par l'EPA, et visés par le même certificat de conformité, afin*

qu'on ne les considère pas erronément comme exclusifs au Canada. Dans tous les cas, il faut se baser sur le rendement environnemental pour établir une distinction en déterminant le caractère « exclusif au Canada » d'un véhicule. »

- *« Nous acceptons l'article 16 pourvu que l'expression « vendus concurremment » soit précisée tel qu'indiqué dans notre lettre d'accompagnement et dans l'article 28 de nos commentaires détaillés. Cela s'applique aussi à l'article 32. »*
- *« Il est inutile et exagéré d'exiger que des véhicules certifiés par l'EPA et conformes aux normes de cette dernière satisfassent également aux exigences des articles 9 à 14 pour les véhicules n'étant pas « vendus concurremment ». À lui seul, le certificat de conformité américain suffit à établir la conformité aux exigences remplaçant celles des articles 9 à 14. »*
- *En ce qui concerne l'article 32, l'expression « vendus concurremment » est extrêmement problématique; nous recommandons de la remanier conformément à nos recommandations relatives aux articles 16 et 28. La certification de l'EPA est une preuve suffisante de conformité, que le véhicule soit ou non vendu concurremment. »*
- *Ford a déclaré : « Il est aussi important que, lorsqu'Environnement Canada envisage la question des « véhicules ou moteurs vendus concurremment » (tel qu'indiqué aux articles 16, 28 et 32), le facteur de distinction ou d'assimilation doit être environnemental et non pas cosmétique ni lié aux « marques ». Si un véhicule partage un même type de moteur avec d'autres et si le groupe motopropulseur est visé par un certificat de conformité de l'EPA, alors ce véhicule, quelle que soit sa nomenclature ou quelles que soient ses caractéristiques de commercialisation, devrait être considéré comme « commun » à la fois aux États-Unis et au Canada, et traité à ce titre. »*

Volkswagen a déclaré :

- *« Tous les véhicules visés par un certificat de conformité particulier de l'EPA partagent un système commun de contrôle des émissions d'échappement et d'évaporation, et démontrent les mêmes caractéristiques en matière d'émissions. Ils sont groupés et certifiés selon des combinaisons de groupes d'essai et de groupes sur les pertes par évaporation et au remplissage du réservoir. Quand il effectue des essais de conformité par rapport aux normes sur les émissions, le fabricant doit choisir des véhicules susceptibles de représenter les pires cas au sein du groupe d'essai et du groupe sur les pertes par évaporation et au*

remplissage du réservoir. Par conséquent, les résultats des émissions démontrent que tous les véhicules visés par un certificat particulier de l'EPA sont conformes aux normes applicables à toute leur vie utile. »

- *« Bien que l'on puisse vendre au Canada des véhicules qui diffèrent des versions comparables américaines, sur le plan de l'équipement, de la décoration ou d'autres attributs qui ne sont pas considérés comme des critères dans la détermination des tests effectués avec des groupes d'essai et des groupes sur les pertes par évaporation et au remplissage du réservoir, ces véhicules ne doivent pas être considérés comme « exclusifs au Canada » dans le contexte de la réglementation sur les émissions. Le fait qu'un même certificat de l'EPA couvre ces véhicules devrait attester suffisamment de la conformité et des ventes concurrentes au Canada et aux États-Unis. »*

Réponse :

Il y a des cas où des véhicules sont commercialisés au Canada et sont essentiellement les mêmes que les véhicules américains correspondants, malgré quelques différences mineures comme les plaques d'identification, la variation d'équipement, etc. Conformément à l'intention de la proposition, nous avons ajouté au Règlement des dispositions précisant qu'un véhicule ou un moteur canadien est réputé couvert par un certificat de conformité de l'EPA américaine s'il partage toutes les caractéristiques employées par l'EPA pour classer des véhicules ou des moteurs dans des groupes d'essai et des groupes sur les pertes par évaporation et au remplissage du réservoir, et s'il ne comporte aucune caractéristique entraînant de plus fortes émissions que les véhicules ou les moteurs testés pour l'attribution du certificat de conformité. Ces véhicules doivent se conformer aux normes indiquées dans le certificat de conformité connexe.

DISPOSITIONS CONCERNANT LES CONSTRUCTEURS À FAIBLE VOLUME

- L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré : *« En ce qui concerne l'alinéa 1(2)(b), cette proposition indique que les dispositions applicables aux constructeurs à faible volume, figurant dans les CFR de l'EPA américaine, ne sont pas incluses. Nous demandons que, pour les véhicules et (ou) moteurs canadiens, les dispositions sur les constructeurs à faible volume exposées dans la sous-partie S du CFR soient incluses, mais avec une définition dûment modifiée des constructeurs à faible volume et des groupes d'essai correspondants. Par ailleurs, il faudrait ajouter une déclaration ou une section prévoyant un endroit pour aborder les situations relatives à ces fabricants et à ces groupes d'essai. »*

- Volkswagen a déclaré : « Nous demandons que les dispositions relatives aux constructeurs à faible volume énoncées dans la sous-partie S du CFR soient incluses dans le Règlement canadien final, mais avec une définition dûment modifiée pour ces constructeurs et ces groupes d'essai. La modification refléterait le volume des ventes appropriées au marché canadien pour ces deux domaines. Par ailleurs, il faudrait ajouter une déclaration ou une section prévoyant un endroit pour aborder les situations relatives à ces fabricants et à ces groupes d'essai. »

Réponse :

Les dispositions spécifiques sur « les constructeurs à faible volume » sont généralement incluses dans les règles américaines pour permettre une certaine latitude à l'égard de ces fabricants, c'est-à-dire : (1) utiliser des procédures facultatives pour démontrer la conformité aux normes, par exemple des méthodes différentes nécessitant moins de ressources pour démontrer la durabilité des systèmes de contrôle des émissions; et (2) exempter ces constructeurs des exigences de transition à court terme.

Le Règlement tient compte des dispositions de l'EPA américaine pour les constructeurs à faible volume, au moyen de l'acceptation d'un certificat de l'EPA attestant la conformité aux normes, ainsi que dans l'approche générale de transition en matière de normes antipollution. Dans le cas des véhicules non certifiés aux États-Unis, le Règlement permet aux constructeurs à faible volume, comme toute autre entreprise, de fournir une justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes.

Ainsi, le Ministère estime que le Règlement ne lésera pas les constructeurs à faible volume. Si une entreprise produisant un petit nombre spécifié de véhicules croit que la norme prescrite entraînerait pour elle de graves difficultés financières, elle peut demander au gouverneur en conseil une dispense de la conformité, en vertu de l'article 156 de la LCPE 1999.

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- « La date d'entrée en vigueur de ce Règlement devrait faire la distinction entre le début de l'application des normes moyennes d'émissions et la nécessité d'apposer la marque nationale (par exemple, respectivement le 2 janvier 2003 et le 31 août 2003). »
- « De plus, Environnement Canada doit tenir compte du fait que certaines de nos entreprises commenceront à produire des modèles 2004 en janvier

2003 et qu'elles ne veulent pas d'une modification de la production à mi-année de modèle relativement aux étiquettes. En collaboration avec Transports Canada (TC) et Industrie Canada (IC), Environnement Canada (EC) doit coordonner une date de mise en œuvre pour l'usage des trois étiquettes proposées. »

- *« Par ailleurs, même si le paragraphe 20(6) permet aux constructeurs d'inclure les modèles 2004 produits avant le 1^{er} septembre 2003 dans le calcul des normes moyennes d'émissions de NO_x pour les modèles 2004, le paragraphe 1(3) du Règlement proposé ne reconnaît pas les normes antipollution Tier 2 pour ces véhicules et pourrait nuire à leur application. Le Règlement proposé devrait comprendre une disposition permettant aux constructeurs de choisir de se conformer au Tier 2 pour n'importe quel véhicule ou moteur de modèle 2004. »*

Volkswagen a déclaré :

- *« Bien que le paragraphe 20(6) permette aux fabricants d'inclure les modèles 2004 produits avant le 1^{er} septembre 2003 dans le calcul des normes moyennes d'émissions de NO_x pour 2004, les paragraphes 1(3) et 4(3) du Règlement proposé ne reconnaissent pas les nouvelles normes canadiennes antipollution (y compris l'application de la marque nationale) pour ces véhicules, et pourraient en empêcher l'application. »*
- *« Volkswagen compte commencer à produire des modèles 2004 avant le 1^{er} septembre 2003. À ce titre, nous préférierions avoir l'occasion de certifier ces véhicules en fonction des nouvelles normes antipollution sans devoir séparer l'année de modèle de manière que les véhicules produits avant le 1^{er} septembre 2003 soient dispensés du Règlement qui entrerait en vigueur après cette date. »*
- *« Il faudrait prévoir une disposition autorisant les fabricants à choisir de se conformer au nouveau Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs, pour n'importe quel véhicule ou moteur de modèle 2004, quelle que soit la date de production. »*

Réponse :

La date d'entrée en vigueur pour la plus grande partie du Règlement a été reportée du 1^{er} septembre 2003 au 1^{er} janvier 2004, afin que l'industrie et le gouvernement aient assez de temps pour se préparer aux exigences administratives du Règlement. Celui-ci comprend des dispositions permettant à une entreprise d'appliquer la marque nationale aux véhicules ou aux moteurs conformes aux

exigences de modèle 2004 et fabriqués avant le 1^{er} janvier 2004. Le Règlement permet aussi aux entreprises d'inclure tous les modèles 2004 dans le calcul des valeurs applicables aux normes moyennes d'émissions de NO_x pour cette année.

Pour que l'on puisse prendre des dispositions administratives afin d'autoriser rapidement l'usage de la marque nationale, les articles 7 et 9 du Règlement entrent en vigueur à la date de leur inscription.

MARQUE NATIONALE RELATIVE AUX ÉMISSIONS

(a) Forme de la marque

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- *« Il faut mettre à jour l'article 5 pour refléter les discussions permanentes sur la marque nationale. Nous demandons que le texte retenu nous soit communiqué et confirmé avant la publication de la Partie II. »*
- *« Il faut mettre à jour l'annexe 1 sur la marque nationale en fonction des discussions susmentionnées. »*

Réponse :

Dans la publication de la Partie 1 de la *Gazette du Canada* (le 30 mars 2002), le Ministère a indiqué qu'il travaillait avec Transports Canada pour examiner s'il est possible d'établir une marque nationale combinée pour la sécurité et les émissions, ou une autre marque nationale antipollution qui serait conforme aux exigences législatives de la LCPE 1999, d'une manière plus pratique pour l'industrie. C'était en réponse aux préoccupations exprimées par cette dernière. Une autre marque a été mise au point à la suite de consultations tenues entre l'industrie et les ministères concernés. On a modifié le Règlement pour inclure ces changements et pour établir un nouveau symbole pour la marque nationale consacrée aux émissions. La nouvelle forme de la marque nationale est décrite à l'article 8 et figure à l'annexe 1 du Règlement.

(b) Opportunité de l'exigence relative à la marque

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- *« Nous demandons aussi des précisions sur l'usage des marques avant la date d'entrée en vigueur du Règlement proposé, et demandons aux trois ministères de coordonner le moment d'application des trois étiquettes. »*

Nous demandons une confirmation relative à toutes les questions concernant la marque nationale, avant l'instauration du Règlement proposé. Nous présumons qu'immédiatement après la publication de la Partie II, un processus accéléré permettra de demander et d'utiliser le numéro d'autorisation et l'étiquette d'Environnement Canada. »

- *« Nous présumons qu'Environnement Canada se penchera sur les problèmes suscités par une modification de la production à mi-année de modèle... »*

Réponse :

Les articles 7 à 9 du Règlement entrent en vigueur au moment de leur inscription, afin de laisser le temps de prendre des dispositions administratives visant à autoriser l'usage de la marque nationale. Le Règlement comprend des dispositions habilitant une entreprise à appliquer la marque nationale à des véhicules ou à des moteurs conformes de modèles 2004, fabriqués avant le 1^{er} janvier 2004.

Le Règlement a aussi été modifié afin de nécessiter seulement l'application de la marque nationale sur les véhicules et les moteurs fabriqués au Canada (les véhicules et moteurs importés seront aussi assujettis à cette exigence, qui sera une condition d'importation). Cette approche facilitera l'administration et l'application du Règlement, et elle est conforme aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* à propos de la marque nationale. Les changements apportés au Règlement réduiront nettement l'éventail des véhicules et moteurs des modèles 2004 susceptibles de nécessiter l'intégration de la marque nationale, sous forme d'une modification de la production à mi-année de modèle.

(c) Demande d'autorisation d'apposer la marque

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- *« Il faudrait éliminer l'alinéa 6(2)(e) sur les renseignements indiquant qu'une entreprise est capable de vérifier la conformité, car cette disposition est trop vague. »*
- *« Si Environnement Canada le juge nécessaire, alors il faudrait créer un paragraphe 6(3) portant sur tous les problèmes relatifs à une entreprise entièrement nouvelle. Cette nouvelle section stipulerait que, si une nouvelle entreprise pour le marché canadien n'a pas déjà demandé une marque nationale de sécurité ni une marque nationale des émissions ou n'a pas encore été certifiée au Canada, alors il faudrait produire des renseignements pour indiquer au Ministre que l'entreprise est capable de*

vérifier la conformité aux normes établies dans le présent Règlement. De plus, nous demandons que les entreprises utilisant la marque de sécurité, afin d'attester leur conformité aux normes antipollution pour véhicules, soient autorisées à continuer à apposer la nouvelle marque sans devoir présenter une demande. Sinon, une lettre d'une entreprise établie indiquant qu'elle est capable de vérifier la conformité aux normes devrait être suffisante pour Environnement Canada. »

Réponse :

Le Règlement exige que toute entreprise demandant l'autorisation d'utiliser la marque nationale donne des renseignements pour montrer qu'elle est capable de vérifier la conformité aux normes. On tiendra compte de son expérience dans la certification des véhicules et moteurs à l'égard des normes antipollution canadiennes et (ou) américaines, afin de déterminer le niveau de renseignements techniques nécessaires à l'appui de cette demande.

(d) Apposition de la marque sur les moteurs lourds

- L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré : *« Le problème suscité par la nécessité d'apposer la marque nationale sur les moteurs lourds transportés à travers les frontières provinciales exige d'autres discussions et d'autres précisions en ce qui concerne la réglementation proposée. Il faut ajouter une exemption au texte réglementaire, en ce qui concerne les moteurs de service devant être installés dans des véhicules déjà dotés de la marque nationale. »*

Réponse :

Le Règlement a été modifié afin de ne nécessiter que l'apposition de la marque nationale sur les véhicules et moteurs fabriqués au Canada, pour assurer la conformité aux exigences du Règlement (une condition d'importation obligera les véhicules et moteurs importés à se conformer à cette exigence). De plus, de nouvelles dispositions (par exemple, l'alinéa 6(4)(c)) ont été ajoutées pour permettre de transporter au Canada un moteur dépourvu de la marque nationale et destiné à un véhicule lourd (lui-même doté de la marque), pourvu que le moteur de remplacement soit de la même année de modèle que le moteur initial et identique à celui-ci pour tout ce qui concerne les émissions.

SYSTÈMES DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS

- L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré : *« En ce qui concerne l'article 7 relatif aux dispositifs de mise en échec et aux conditions dangereuses, les véhicules et*

les moteurs certifiés par l'EPA américaine se conformeront à ces exigences, prévues dans le CFR; aucune exigence canadienne supplémentaire et (ou) non harmonisée n'est nécessaire. En ce qui concerne les véhicules et les moteurs exclusifs au Canada, il faudrait inclure par renvoi les articles appropriés du CFR pour les dispositifs de mise en échec et les conditions dangereuses, et ce dans les articles 9 à 14. »

- L'EMA a déclaré : « *L'EMA s'inquiète du libellé de l'article 7 du Règlement proposé, dont l'interprétation stricte pourrait empêcher l'usage des systèmes antipollution de satisfaire aux normes de 2004 et des années suivantes. Nous ne croyons pas que ce soit l'intention d'Environnement Canada et nous lui demandons de préciser ce point. »*

Réponse :

Environnement Canada croit qu'il est important que le Règlement interdise explicitement les dispositifs de mise en échec sur tout véhicule ou moteur prescrit, visé ou non par un certificat américain de conformité. Environnement Canada n'a pas l'intention d'empêcher l'usage des systèmes antipollution qui seront vraisemblablement nécessaires pour respecter les normes américaines. Le Règlement est conçu pour s'harmoniser avec ceux de l'EPA américaine et pour prévoir l'usage d'un certificat américain de conformité comme preuve d'application des normes prescrites.

APPLICATION D'ANCIENNES NORMES RELATIVES AUX ÉMISSIONS

Ford a déclaré : « L'article 8 est inutile et devrait être supprimé. Le Règlement vise à s'harmoniser avec les normes nationales américaines, à partir de l'année de modèle 2004 et ne doit pas réglementer les véhicules antérieurs à cette période. »

Réponse :

L'article 10 (c'est-à-dire l'article 8 de la proposition) vise à spécifier des normes applicables aux anciens véhicules et moteurs pouvant être importés au Canada après la date d'entrée en vigueur du présent Règlement. C'est nécessaire, car les règles antipollution figurant à l'annexe 5 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles sont abrogées à la date d'entrée en vigueur du présent Règlement. Il y a un nouveau titre de section et une nouvelle référence à l'article 154 de la Loi pour préciser que cette section expose les normes applicables aux anciens véhicules et moteurs pouvant être importés au Canada.

ÉMISSIONS DU CARTER PROVENANT DE MOTEURS DIESEL LOURDS

- L'EMA a déclaré : « *Il faut aussi préciser la référence à l'exception permettant des émissions de moteurs turbo diesel des véhicules lourds, exception qui est, à toutes fins utiles, supprimée à partir de l'année de modèle 2007. En fait, le Règlement de l'EPA permet les émissions du carter, mais celles-ci seront incluses dans le total des gaz d'échappement.* »

Réponse :

Le Règlement continue de renvoyer directement aux exigences américaines, mais le REIR a été modifié pour indiquer que les moteurs turbo diesel des véhicules lourds pourront continuer à rejeter des émissions dans l'atmosphère, mais seulement si le total combiné des émissions du carter et des autres gaz d'échappement est inférieur aux normes applicables aux gaz d'échappement.

NORMES MOYENNES DE NO_x POUR LES PARCS (VÉHICULES LÉGERS, CAMIONNETTES ET VÉHICULES MOYENS À PASSAGERS)

(a) Option canadienne proposée pour l'adoption de normes moyennes de NO_x

- Alberta Environment a déclaré : « *Il est indiqué que, lorsque les normes finales s'appliqueront en 2009, l'émission moyenne de NO_x maximale pour le parc canadien sera de 0,062 g/km (0,10 g/mille), un niveau moins strict que celui de la norme américaine correspondante sur les NO_x, qui prévoit 0,04 g/km (0,07 g/mille). Cette différence entre les normes semble contredire l'intention exprimée par Environnement Canada d'harmoniser les normes canadiennes antipollution avec celles des États-Unis. Pourquoi alors les normes canadiennes seraient-elles plus souples? Nous demandons donc des explications supplémentaires.* »
- Le MPETA de la C.-B. a déclaré : « *Le gouvernement de la Colombie-Britannique s'est également engagé à faire preuve de souplesse à l'égard des résultats. Nous sommes donc extrêmement intéressés à confirmer que l'option 2 de l'avis paru dans la Gazette, Partie I, prévoit suffisamment de latitude pour tenir compte des différences légitimes de marché sans compromettre le rendement global du parc automobile canadien en matière d'émissions »... Nous suggérons aussi que, pour que l'option 2 ait un résultat semblable à une harmonisation complète avec les normes Tier 2 des États-Unis, on pourrait raisonnablement établir un taux moyen d'émission beaucoup plus près de 0,04 g/km que de 0,062 g/km (proposition actuelle).* »

Le GVRD a déclaré :

- *« Nous appuyons aussi sans réserve votre énoncé qui, dans le projet de réglementation, souligne la nécessité d'une moyenne dans les émissions d'oxydes d'azote (NO_x), sinon la norme la moins stricte de l'ensemble de normalisation pour les véhicules s'appliquera de fait. Cependant, il semble bel et bien que le projet de Règlement ne représente pas une véritable harmonisation avec les normes Tier 2 de l'EPA sur les émissions de véhicules automobiles. L'option 2 relative aux valeurs moyennes de NO_x n'existe pas dans le Règlement de l'EPA sur les normes Tier 2, et permet une augmentation de la moyenne des émissions de NO_x de 0,07 g/mille à 0,10 g/mille, soit une hausse de près de 43 %. »*
- *« Même si le projet de Règlement traite en termes généraux de « différences légitimes de marché » entre les États-Unis et le Canada, il n'y a aucune preuve en ce sens dans le document. En fait, étant donné que l'on vend moins de camions que d'autos au Canada qu'aux États-Unis, on pourrait alléguer que la norme Tier 2 serait plus facile à appliquer au Canada qu'aux États-Unis. »*
- *« Actuellement, nous ne voyons aucune raison documentée pour laquelle le Canada devrait avoir une norme inférieure à celle des États-Unis pour les émissions de NO_x. »*
- *« Nous vous demandons donc de supprimer l'option 2 du Règlement, afin que le Canada harmonise véritablement sa réglementation avec celle des États-Unis. Sinon, si l'on peut démontrer de manière concluante qu'une certaine latitude supplémentaire en matière de NO_x est nécessaire au marché canadien, cela devrait se faire avant la publication dans la Gazette, Partie II, à la satisfaction des intervenants. En pareil cas, il semble qu'une augmentation de pourcentage très inférieure à 43 % serait plus appropriée. »*

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- *« L'industrie est très préoccupée devant le fait que le Règlement proposé n'est pas conforme à l'actuelle politique sur la technologie des véhicules harmonisée en vigueur au gouvernement, comme c'était le cas depuis l'année de modèle 1988. Cela forcera les entreprises à déroger à la pratique actuelle pour fournir des systèmes antipollution équivalents à ceux des États-Unis, et cela pourrait entraîner la restriction des volumes de*

vente de certains véhicules, ce qui réduirait la disponibilité des modèles pour les consommateurs canadiens. »

- *« Le Ministère avance dans une direction sans justification écologique ou politique claire et sans le soutien d'une analyse coûts-avantages, en exigeant une moyenne des émissions canadiennes pour les véhicules dotés de systèmes antipollution équivalents, tant au Canada qu'aux États-Unis. L'industrie demande à Environnement Canada de revoir son approche et demande respectueusement au Ministère de réévaluer les avantages de continuer à accepter des véhicules certifiés par l'EPA au lieu de la proposition dans la Gazette, qui prévoit une exigence antipollution supplémentaire. »*
- *« Pour tous les véhicules certifiés par l'EPA, dans le parc automobile d'une entreprise, et « vendus concurremment », il faut éliminer pour chaque année la nécessité de se conformer à une norme moyenne pour les NO_x. »*
- *« L'industrie demande que l'on modifie le Règlement proposé pour permettre aux véhicules certifiés en fonction des exigences de l'EPA d'être séparés par rapport aux véhicules exclusifs au Canada. Par exemple, un fabricant possédant un véhicule exclusif au Canada ne devrait satisfaire à une norme moyenne antipollution NO_x que pour ce véhicule. Le reste du parc automobile, visé par des certificats de conformité de l'EPA et « vendus concurremment », demeurerait dispensé de la norme moyenne sur les NO_x. Cela reviendrait simplement à maintenir la disposition en vigueur pendant la phase de transition. Cependant, un fabricant pourrait, à sa discrétion, conserver l'option de combiner des véhicules exclusifs au Canada à des véhicules certifiés par l'EPA, pour satisfaire aux exigences moyennes en matière de NO_x. »*
- *« Le Règlement proposé exige que les entreprises présentent un rapport annuel par année de modèle pour tous les véhicules vendus au Canada, y compris ceux qui sont visés par un certificat de l'EPA. Le Ministère pourrait examiner chaque année les moyennes des entreprises pour le parc de véhicules, et surveiller ainsi le rendement écologique du parc automobile canadien. Environnement Canada se réserve le droit de modifier le Règlement à l'avenir ou de conclure un protocole d'entente au besoin. Cependant, en l'absence d'un besoin écologique, la proposition de l'industrie n'imposerait pas de coûts administratifs aux entreprises ni aux contribuables. »*
- *« DaimlerChrysler appuie entièrement les commentaires de l'ACCV et de l'AFIAC, y compris la proposition d'étendre l'option consistant à supprimer la*

norme moyenne d'émissions de NO_x pour le parc, en ce qui concerne les véhicules dont les systèmes antipollution sont visés par des certificats de conformité de l'EPA et qui sont vendus concurremment aux États-Unis. »

Ford a déclaré :

- *« Dans l'ensemble, les normes moyennes d'émissions de NO_x pour le parc automobile ne sont pas nécessaires au Canada. L'industrie automobile a maintes fois répété son engagement à s'harmoniser avec les exigences fédérales américaines, et le REIR confirme que cette approche est dans le meilleur intérêt de tout le monde. »*
- *« En nous basant sur la taille et le profil du parc automobile canadien, sur la structure canadienne du marché, sur la taille du marché que toute entreprise peut accaparer et sur la sensibilité du marché canadien aux changements dans les préférences des consommateurs, on en déduit que la moyenne en matière de NO_x est inutile et restrictive. Avant d'aller plus loin avec cette initiative, il faudrait effectuer une analyse coûts-avantages en collaboration avec les intervenants. »*
- *« Nous soulevons aussi le problème de l'effet proportionnel sur la fabrication de véhicules au Canada. Le coût de la technologie Tier 2 sera supérieur pour les gros véhicules par rapport aux petits; c'est un résultat naturel du système de séries. La fabrication au Canada est plus nettement axée sur les gros véhicules et il y aura un désavantage pour la plupart des opérations de fabrication canadienne. »*
- Volkswagen a déclaré : *« Volkswagen favorise la proposition de l'industrie relativement à la réponse de l'ACCV et de l'AFIAC au projet de Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs. »*
- La Fondation David Suzuki a déclaré : *« On nous a dit en privé et en public que le Canada imiterait les États-Unis en adoptant de nouvelles normes à jour, mais cela ne se produit pas. En vertu de l'article 27 du nouveau Règlement, les fabricants peuvent décider de se retirer des normes américaines et choisir une solution de rechange permettant une concentration de polluants de NO_x de 50 % ou plus et, nous devons présumer, des augmentations aussi dans d'autres polluants. C'est inacceptable et nous insistons pour que soit rapidement éliminée cette disposition de l'article 27. »*

West Coast Environmental Lawa déclaré :

- « Nous sommes donc très déçus de constater que l'article 27 du projet de Règlement sur les émissions des véhicules et des moteurs routiers permet aux fabricants de renoncer à la norme moyenne pour le parc automobile américain, et d'émettre 50 % de plus de gaz que ne l'autorisent les normes américaines (selon les moyennes de NO_x des véhicules). »
- « L'article 27 représente un important recul par rapport à l'engagement du gouvernement fédéral d'harmoniser ses normes avec les États-Unis. Cela réduira la qualité de l'air au Canada. À cause de la corrélation entre les gaz d'échappement et l'efficacité des carburants, cela encouragera aussi la vente au Canada de véhicules plus gros et moins éconergétiques, dégageant plus de gaz à effet de serre. »
- « La justification de l'article 27 est que le Canada possède un marché distinct et légèrement différent par rapport à celui des États-Unis. Selon mon expérience de l'industrie automobile, cet argument présente de graves lacunes. D'abord, les fabricants peuvent façonner le marché au moyen d'incitatifs en matière de prix et de vente. Ils peuvent utiliser ces mécanismes pour encourager la vente de véhicules moins ou plus polluants. De plus, je crois comprendre d'après des recherches antérieures que les fabricants certifient parfois, en fonction de deux normes antipollution différentes, des véhicules qui sont pratiquement les mêmes du point de vue du consommateur. Les fabricants peuvent réduire leurs coûts en donnant simplement au Canada la version plus polluante. »
- « Nous pressons le gouvernement fédéral d'adopter le projet de Règlement sans permettre aux fabricants de choisir une norme moins exigeante. »

Cinq commentateurs individuels ont formulé des observations semblables, c'est-à-dire en substance :

- « Je suis très déçu d'apprendre que l'article 27 du projet de Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs permet aux fabricants de s'abstenir d'appliquer la norme moyenne pour les véhicules américains, et de dégager 50 % de plus de gaz d'échappement que ne l'autorisent les normes américaines (selon les moyennes en matière de NO_x). »

- « *Je presse le gouvernement fédéral d'adopter le projet de Règlement sans permettre aux fabricants de choisir une norme permettant de plus fortes émissions au Canada qu'aux États-Unis.* »

Réponse :

Le projet de Règlement publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 30 mars 2002, offrait aux entreprises la possibilité de se conformer à une norme canadienne de moyennes d'émissions de NO_x pour les parcs, fixée à la série 6, plutôt qu'à la série 5 des États-Unis, mais il ne permettait pas l'accumulation ni le transfert de points relatifs aux émissions, ni le report des déficits. Lorsque les normes définitives entreront en vigueur en 2009, la norme moyenne maximale d'émissions de NO_x pour le parc canadien aura donc été établie à 0,10 g/mille contre 0,07 g/mille pour la norme américaine. Toutes les autres normes d'émissions (CO, NMOG, particules et formaldéhyde) sont établies pareillement aux séries 5 et 6. Environnement Canada croit que cette option offrait la souplesse nécessaire pour tenir compte des différences justifiables des marchés sans compromettre le rendement environnemental d'ensemble du parc canadien.

Étant donné les nombreux commentaires reçus pendant la période de consultation publique et exprimant diverses préoccupations au sujet de la moyenne proposée pour les véhicules exclusifs au Canada, le Règlement applique une approche modifiée pour atteindre l'objectif consistant à faire en sorte que la performance environnementale du parc automobile canadien sera comparable à celle des États-Unis.

Le Règlement fixe des normes moyennes de NO_x harmonisées avec celles des États-Unis et comportant des dispositions correspondantes pour l'accumulation, la mise en réserve et le transfert de points à partir des modèles 2004, comme cela était prévu dans le Règlement proposé. Pour les modèles 2009 et suivants, la norme moyenne pour les NO_x du parc de véhicules légers, de camionnettes et de véhicules moyens à passagers d'une entreprise est de 0,07 g/mille. Plutôt que de fixer une norme moyenne unique plus élevée pour les NO_x du parc canadien de 0,10 g/mille pour tenir compte des écarts justifiables des marchés, comme cela était proposé dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le Règlement reconnaît spécifiquement les véhicules homologués aux États-Unis et vendus concurremment dans les deux pays. Le Règlement autorise les entreprises à exclure ces véhicules de la norme moyenne obligatoire pour les parcs.

La grande majorité des véhicules vendus au Canada sont conçus et commercialisés aux États-Unis. Le Ministère est d'avis que des véhicules américains conçus pour être conformes à la norme moyenne américaine (0,07 g/mille en 2009) auront, lorsque vendus concurremment au Canada, un effet

semblable, mais non identique. Une analyse réalisée par Environnement Canada¹ montre que, même dans le cas des scénarios extrêmes, les variations entre les parcs canadien et américain demeurent faibles. La moyenne globale du parc canadien pourrait être légèrement meilleure car, dans l'ensemble, les Canadiens préfèrent des véhicules plus petits, en majorité vendus en grande quantité, qui devraient être homologués comme présentant des émissions plus faibles.

Le Règlement comporte des dispositions qui garantissent la parité des émissions des parcs de véhicules canadien et américain. Par exemple, tout véhicule vendu au Canada et aux États-Unis doit satisfaire aux mêmes normes d'émissions (c'est-à-dire être certifié pour la même série) dans les deux pays. Une entreprise ne peut inclure de véhicules dans le groupe non visé par la norme moyenne du parc si le nombre total de véhicules équivalents vendus au Canada est supérieur au nombre total de tels véhicules vendus aux États-Unis. Cela garantit qu'une entreprise ne peut exclure des véhicules homologués en vertu d'une série supérieure de la norme moyenne du parc au Canada et en en vendant un très petit nombre aux États-Unis.

Le Règlement prévoit qu'une entreprise peut obtenir des points relatifs aux émissions pour une année de modèle que si la valeur moyenne des NO_x pour l'ensemble de son parc canadien est inférieure à la norme moyenne s'appliquant au parc. Une entreprise qui opte, pour toute année de modèle, de ne pas soumettre son groupe de véhicules homologués aux États-Unis, qui sont vendus concurrentiellement tant au Canada qu'aux États-Unis, aux normes moyennes, perd tout point ayant pu être obtenu pour des années de modèle antérieures. Cela permet d'éviter que des entreprises puissent bénéficier de façon sélective du programme de points chaque année.

Il y a des raisons pour qu'une entreprise choisisse de commercialiser des véhicules uniquement au Canada et, de temps à autre, certains modèles sont vendus dans ce pays mais non aux États-Unis. Le Règlement veille à ce que de tels véhicules ne nuisent pas au rendement environnemental du parc automobile d'une entreprise, par rapport aux normes moyennes applicables.

Étant donné la nature intégrée de l'industrie nord-américaine de la construction automobile et la composition prévue du parc de véhicules canadiens, le Ministère est d'avis que les dispositions relatives à la moyenne sont structurées de telle sorte qu'elles permettront d'obtenir des moyennes d'émissions de parc de véhicules comparables à celles des États-Unis tout en minimisant le fardeau de la réglementation pour les entreprises et en permettant à ces dernières de vendre des véhicules au Canada de façon indépendante des États-Unis.

¹ Environnement Canada, Direction des systèmes de transport, Analyse de scénarios : Moyennes d'émissions de NO_x des parcs au Canada, novembre 2002 (document annexé au présent rapport).

Dans tous les cas, le Règlement oblige les entreprises à déclarer leurs moyennes pour leur parc automobile ainsi que toutes les accumulations ou tous les déficits en matière d'émissions à la fin de chaque année de modèle. Environnement Canada prévoit mettre à la disposition du public un rapport sur ces renseignements.

(b) Impact de l'approche proposée sur les projections relatives aux émissions des parcs

Le MEEO a déclaré :

- *« Il nous semble que les avantages estimatifs en matière de réduction des oxydes d'azote (NO_x), des composés organiques volatils (COV), du monoxyde de carbone (CO) et des particules (P₁₀) pour les véhicules routiers, figurant dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation, se basent sur une projection fondée sur une norme moyenne d'émissions de NO_x pour le parc automobile de 0,04 g/km (0,07 g/mille) plutôt que sur la norme moyenne maximale établie pour le parc automobile canadien de 0,062 g/km (0,10 g/mille). »*
- *« Nous recommandons qu'avant de mettre au point le Règlement proposé, Environnement Canada évalue les avantages de la réduction des émissions en se basant sur une norme moyenne pour les émissions de NO_x des véhicules canadiens, afin de s'assurer que cette option est aussi avantageuse que l'option 1 qui reflète la norme moyenne américaine de NO_x de 0,04 g/km (0,07 g/mille). »*

L'ICPP a déclaré :

- *« En particulier, nous nous inquiétons devant le fait que certains écarts entre les exigences américaines et le présent projet de Règlement s'écartent du principe d'harmonisation. L'importance de ces écarts, en ce qui concerne le rendement réel en matière d'émissions du nouveau parc automobile en 2004 et au cours des années de modèle subséquentes, n'est pas quantifiée dans le REIR. Ces écarts remettent en question les hypothèses employées relativement aux modèles, pour prévoir le rendement antipollution du parc automobile. Cela pourrait avoir pour effet de discréditer les diminutions prévues des émissions, entraînant ainsi un impact sur d'autres programmes et politiques de réduction des émissions, et menant à des mesures moins rentables pour compenser l'augmentation des NO_x résultant des aspects moins stricts du Règlement proposé. »*

- « Nous nous préoccupons particulièrement du fait que l'option 2 relative aux normes moyennes d'émissions de NO_x pour véhicules légers, qui est exclusive au Canada, permettrait des émissions de NO_x nettement supérieures à celles des États-Unis (0,062 contre 0,04 g/km, soit une augmentation de 55 %). Si l'on devait retenir cette option dans la modélisation, les émissions annuelles de NO_x seraient nettement supérieures à celles qui sont présentées dans le REIR. Nous comprenons toutefois qu'Environnement Canada s'attend à ce que les parcs automobiles canadien et américain présentent les mêmes niveaux de rendement. Cette équivalence, qui n'a pas été démontrée dans le REIR, doit être modifiée afin que les concepteurs de modèles et les décideurs n'interprètent pas faussement la réalité du Règlement. »

Shell a déclaré :

- « Shell comprend que les résultats de la modélisation déclarés dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) se fondaient sur l'hypothèse que les limites réglementaires canadiennes étaient identiques à celles des États-Unis. Ces résultats ne semblent pas conformes aux limites proposées dans le Règlement. Si les niveaux réels d'émissions étaient conformes aux propositions, cela fausserait l'atteinte de tous les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air prévus dans le Règlement. »
- « Nous comprenons qu'Environnement Canada s'attend à ce que les modèles de véhicules réellement vendus au Canada soient semblables aux modèles américains, et que les résultats des émissions correspondent les uns aux autres, même si les normes sont différentes. En fait, à cause de la plus forte partie du marché occupée par les véhicules légers au Canada, nos émissions pourraient être beaucoup plus faibles. Néanmoins, il y a eu une période, entre 1981 et 1988, où des règlements différents ont donné de moins bons résultats au Canada. Nous demandons à Environnement Canada de confirmer son attente en précisant qu'il n'y aura aucune divergence majeure de rendement, dans les parcs automobiles des deux pays. »

Réponse :

On dresse le modèle des réductions d'émissions présentées dans le REIR en se basant sur l'hypothèse d'un futur taux d'émissions moyen de NO_x de 0,07 g/mille pour le parc automobile du Canada. L'analyse du taux moyen, qui figure à l'annexe 1, montre que, si l'on se base sur la structure du Règlement et la composition du parc automobile canadien, la norme moyenne de NO_x pour les véhicules

américains fixe le taux d'émissions moyen pour les véhicules canadiens à un niveau très proche de 0,07 g/mille.

(c) Unités de mesure et application générale

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- « *En ce qui concerne l'article 17, les valeurs devraient être en g/mille et, si une valeur en g/km est nécessaire, il faudrait inclure un facteur de conversion pour assurer le caractère équitable du programme. Par exemple, la moyenne métrique finale proposée est de 8 % plus stricte que la valeur américaine de 0,07 g/mille. Cette situation doit être corrigée.* »
- « *Nous demandons aussi que les mots « parc combiné » soient ajoutés à cet article pour préciser que la moyenne de NO_x s'applique à la fois aux véhicules légers et aux camionnettes. Le libellé suggéré se présenterait comme suit :*

*... la valeur moyenne de NO_x pour le parc **combiné** d'une entreprise comprenant des véhicules légers et des camionnettes... »*

- « *Nous aimerions aussi qu'Environnement Canada envisage la possibilité de remplacer les mots « ne doit pas dépasser » par « doit se conformer à », tel qu'indiqué dans le CFR (« must comply with »). Une année pourrait présenter un excédent, qui serait compensé grâce aux dispositions de l'article 22.* »
- Ford a déclaré : « *Les articles 17, 18 et 27 contiennent des tableaux qui devraient indiquer des grammes au mille comme mesure principale, conformément au deuxième paragraphe de la rubrique Normes d'émissions techniques du REIR. S'il faut des grammes au kilomètre, alors il faudra inclure un facteur officiel de conversion suffisamment précis. Nous suggérons les facteurs de conversion des milles aux kilomètres utilisés par Transports Canada.* »
- L'EMA a déclaré : « *Environnement Canada a clairement tenté de s'harmoniser avec la réglementation de l'EPA, et l'EMA apprécie les efforts déployés pour faire référence directement à la réglementation de l'EPA, afin d'éviter la confusion. Plus particulièrement, l'EMA suggère qu'Environnement Canada mentionne les normes de l'EPA de la façon dont elles figurent dans la réglementation de l'EPA, c'est-à-dire en employant comme unités principales g/BHP-h et g/mille. Les conversions en unités métriques, qui peuvent poser*

des problèmes, devraient être présentées à côté des unités principales, entre parenthèses. »

Réponse :

Afin d'éviter la confusion et les erreurs possibles découlant de l'usage de deux unités différentes, nous avons modifié le Règlement afin que les normes soient exprimées en unités conformes à la réglementation américaine. Un facteur de conversion des g/mille en g/km figure dans le REIR.

Au besoin, nous avons modifié le Règlement pour préciser que les normes s'appliquent à un parc automobile contenant plusieurs classes de véhicules et non pas séparément à chaque catégorie du parc.

Environnement Canada a envisagé de remplacer l'expression « ne doit pas dépasser » par « doit se conformer à », compte tenu du fait que la valeur moyenne de NO_x du parc d'une entreprise pourrait « dépasser » la norme moyenne du parc et entraîner un déficit qui devrait être compensé dans un délai de trois années de modèles. Ainsi, les articles 21 à 23 du Règlement contiennent l'expression « sous réserve des articles 24 à 31 ». Ces derniers portent sur le calcul des valeurs d'émissions moyennes de NO_x pour les parcs, les accumulations et les déficits en la matière, et tiennent donc compte de la possibilité de dépasser la norme moyenne de NO_x dans des conditions prescrites.

(d) Camionnettes lourdes et véhicules moyens à passagers

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- *« Le tableau de l'article 18 ne représente pas la réglementation américaine. Environnement Canada a modifié les règles et semble imposer une norme beaucoup plus stricte que celle des États-Unis. »*
- *« En vertu du CFR, les véhicules moyens à passagers peuvent être considérés comme une catégorie distincte et ne doivent pas nécessairement être combinés pour le CFR. Même si EC semble essayer de résumer les exigences du CFR, par inadvertance, il ne tient pas compte de toutes les situations liées aux camionnettes lourdes et aux véhicules moyens à passagers. L'ACCV et l'AFIAC recommandent de renvoyer aux dispositions pertinentes du CFR pour les véhicules exclusifs au Canada. Tout cet article doit être modifié en fonction de ce changement suggéré. »*
- *« Par exemple, l'AFIAC et l'ACCV notent que les règles Tier 2 américaines exigent seulement une moyenne de 0,2 g/mille pour les valeurs*

d'émissions de NO_x pendant l'étape intérimaire de transition (non axée sur les Tier 2) relativement aux camionnettes lourdes et aux véhicules moyens à passagers (25 % en 2004 et 100 % en 2007). Pour les premières années, ce niveau pourrait être atteint uniquement avec les camionnettes lourdes. Il n'est pas nécessaire de satisfaire à une moyenne de parc pour les autres camionnettes lourdes et véhicules moyens à passagers inutilisés afin de satisfaire à la moyenne de 0,2 g/mille. Ces autres véhicules ne doivent donc être certifiés qu'en vertu d'une des séries du tableau S04-1 dans 40 CFR 86.1811-04. En 2008, 50 % des camionnettes lourdes et des véhicules moyens à passagers devront satisfaire à la moyenne Tier 2 de 0,07 g/mille et les autres (50 %), à la moyenne de 0,2 g/mille. »

Réponse :

Les normes moyennes d'émissions de NO_x pour les camionnettes lourdes et les véhicules moyens à passagers, dans le Règlement, sont une simplification mathématique des exigences américaines de transition pour les normes intérimaires non visées par Tier 2 et pour les normes Tier 2 s'appliquant aux camionnettes lourdes et aux véhicules moyens à passagers. Le calcul des normes canadiennes moyennes tient compte des dispositions américaines de transition, des normes moyennes d'émissions de NO_x fixées pour le parc américain de 0,2 g/mille et de 0,07 g/mille, ainsi que du maximum temporaire de 0,9 g/mille applicable aux véhicules moyens à passagers pendant la période de transition initiale. Aux fins du calcul, nous estimons qu'une valeur prudente pour les véhicules moyens à passagers correspondrait à 10 % du parc combiné (camionnettes lourdes et véhicules moyens à passagers) d'une entreprise et que ces véhicules seraient les derniers à se conformer aux normes finales Tier 2. Cette approche présente une transition plus simple, mais équivalente aux normes américaines.

(e) Calcul des valeurs moyennes de NO_x pour les parcs

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- *« Nous demandons d'intégrer à l'article 20 une disposition prévoyant un crédit pour les véhicules électriques hybrides, ou une disposition pour le calcul d'un crédit conforme au CFR 86.1860-04. »*
- *« En ce qui concerne le paragraphe 20 (2), puisque le dénominateur indiqué au paragraphe (1) est d'au moins trois décimales, cela devrait être remplacé par « mais au moins quatre ». Cela serait conforme aux actuelles procédures gouvernementales ainsi qu'au registre fédéral qui stipulent « the denominator of the equation used to compute the fleet average NO_x emissions, but to no less than one more decimal place than*

that of the applicable fleet average standard ». Le nombre devrait être arrondi conformément à la procédure figurant dans l'ASTM-E29-93A, également employée dans le CFR. »

Réponse :

Nous avons ajouté une disposition permettant aux entreprises d'apporter les mêmes ajustements qu'aux États-Unis, pour les véhicules électriques hybrides, dans le calcul de leurs valeurs moyennes de NO_x pour les parcs.

Les normes moyennes figurant au Règlement ont deux décimales. Étant donné que le CFR stipule qu'il faut arrondir les valeurs moyennes de NO_x pour les parcs à au moins une décimale de plus que la norme applicable à la moyenne du parc, il est approprié que le paragraphe 24(2) du Règlement (c'est-à-dire le paragraphe 20 (2) du Règlement proposé) mentionne « mais au moins trois décimales ».

(f) Points et déficits relatifs aux émissions de NO_x

- L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré : « *En ce qui concerne le paragraphe 22(1), les fabricants pourront rendre disponibles des modèles anticipés de véhicules légers et de camionnettes. Environnement Canada doit se conformer à la lettre de l'EPA américaine (Reference EPA Guidance Letter CCD-01-19). Il faut établir une disposition en vue d'accumuler des points acquis avant 2004, ce qui nécessite des précisions. »*

DaimlerChrysler a déclaré :

- « *Aux États-Unis, l'EPA a autorisé l'homologation de véhicules liés au programme Tier 2, avant l'année de modèle 2004 (lettre CCD-01-19), car les avantages potentiels en matière de qualité de l'air et la plus large gamme d'options en matière d'homologation devraient entraîner des économies de coûts pour les fabricants. DaimlerChrysler a reçu l'homologation de l'EPA pour le programme Tier 2, relativement à certains modèles 2002. »*
- « *Le Règlement proposé accueille les véhicules du programme Tier 2 avant le 1^{er} septembre 2003, mais seulement pour l'année de modèle 2004. Nous demandons que les véhicules visés par les certificats de conformité de l'EPA pour les années de modèle antérieures à 2004 et satisfaisant aux exigences du programme Tier 2 soient reconnus, et que les fabricants puissent établir des points d'accumulation pour les émissions de NO_x pour ces véhicules. »*

Réponse :

Les dispositions du Règlement concernant les émissions moyennes pour les parcs entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2004. Le Règlement contient des dispositions permettant à une entreprise d'inclure tous ses véhicules de l'année de modèle 2004 dans le calcul de sa valeur moyenne de NO_x pour cette année, y compris ceux qui sont fabriqués avant le 1^{er} janvier 2004. Cela donne aux entreprises l'avantage d'introduire leurs véhicules Tier 2 tôt au cours de l'année de modèle 2004 en accumulant des points pour les émissions de NO_x. Il n'y a aucune disposition pour l'accumulation ou l'échange de points avant l'année de modèle 2004. Le Ministère estime que, devant la souplesse des dispositions sur les émissions moyennes pour les parcs, les entreprises ne seront pas défavorisées si elles ne peuvent pas produire de points relatifs aux émissions au cours des années de modèles 2002 et 2003.

(g) Déficit d'une entreprise ayant fermé ses portes

- L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré : « *En ce qui concerne le paragraphe 26(2), comment cela est-il possible et comment administrera-t-on la situation? Cette disposition est déraisonnable et serait extrêmement difficile à appliquer. Elle devrait être supprimée du Règlement proposé.* »
- Ford a déclaré : « *Le paragraphe 26(2) est nettement impossible à appliquer et devrait être supprimé.* »

Réponse :

Le paragraphe 30(2) du Règlement (c'est-à-dire le paragraphe 26(2) de la proposition) exige qu'une entreprise qui cesse de fabriquer, d'importer ou de vendre des véhicules soit responsable de la compensation de tout déficit en matière d'émissions de NO_x, dans un délai prescrit. Cette norme est conforme aux dispositions semblables du CFR et donne au Ministère les plus grands moyens possibles d'appliquer le Règlement.

(h) Dossiers relatifs aux émissions moyennes de NO_x pour les parcs

- L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré : « *En ce qui concerne le paragraphe 34(2) portant sur les normes consacrées aux émissions moyennes de NO_x pour les parcs, nous croyons que l'article tout entier est trop prescriptif et que l'on propose un grand nombre de nouvelles tâches de tenue de dossiers. L'ACCV et l'AFIAC croient que ces dispositions devraient être supprimées.* »

Réponse :

Le Règlement exige encore que les entreprises conservent des renseignements spécifiques sur les véhicules, en matière de normes sur les émissions moyennes de NO_x pour les parcs. Les renseignements sont conformes à ceux qui doivent être conservés par les entreprises pour répondre aux exigences de l'EPA. De tels documents sont indispensables pour permettre au Ministère de surveiller la conformité aux normes applicables.

(i) Rapports par année de modèle

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- *« Il faudrait modifier l'article 36 en fonction de la proposition de l'industrie relative aux moyennes de NO_x. »*
- *« Dans l'alinéa 36(4)(c), il faudrait supprimer les mots « modèle de » et modifier le libellé pour qu'il se lise comme suit :

... une déclaration selon laquelle chaque véhicule de son parc **qui** est couvert par un certificat de conformité de l'EPA et... »*

Réponse :

Le Règlement exige que les entreprises présentent, à la fin de chaque année de modèle, un rapport indiquant les valeurs moyennes de NO_x pour tous les parcs de véhicules vendus au Canada. L'article consacré à ces rapports a été modifié en fonction des changements apportés aux dispositions sur les valeurs moyennes d'émissions de NO_x pour les parcs. Le Ministère examinera chaque année les moyennes de chaque entreprise pour vérifier si l'on atteint le rendement requis en matière d'environnement.

ÉTIQUETTES D'INFORMATION RELATIVES AUX ÉMISSIONS

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- *« En ce qui concerne l'article 30 sur l'usage exclusif d'un carburant diesel à faible teneur en soufre, l'AFIAC et l'ACCV demandent que l'on supprime les articles liés à l'étiquetage de ce carburant, étant donné qu'ils sont redondants, le Ministre ayant indiqué que tous les détaillants offriront du carburant diesel à faible teneur en soufre. »*

- *« Pour tenir compte de la possibilité que la Partie II de la Gazette du Canada concernant l'usage de soufre à 15 ppm dans le carburant diesel ne précède pas le présent Règlement, il faut ajouter une clause indiquant que cette disposition sera modifiée lorsque le nouveau Règlement sur le soufre dans le carburant diesel entrera en vigueur. Cette exigence ne servira qu'à semer la confusion dans le public et n'empêchera pas l'utilisation d'un carburant contre-indiqué. Les fabricants renseignent leurs clients au sujet du carburant recommandé pour les véhicules achetés. »*
- *DaimlerChrysler a déclaré : « Nous appuyons l'annonce du gouvernement, publiée dans la Partie I de la Gazette, en décembre 2001, portant sur la proposition d'un Règlement exigeant que les niveaux de soufre dans le carburant diesel routier canadien soient réduits à un maximum de 15 ppm, à partir de 2006. Étant donné la disponibilité nationale du diesel à 15 ppm, la proposition d'un étiquetage du goulot devient redondante. Nous demandons de supprimer cette exigence. »*

Réponse :

Les dispositions liées au marquage obligatoire des véhicules avec une étiquette « diesel à faible teneur en soufre seulement » ont été supprimées du Règlement. Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* (*Gazette du Canada*, Partie II, 31 juillet 2002) limite la teneur en soufre du carburant diesel routier à 15 ppm, à partir du 1^{er} septembre 2006. Cette exigence arrive à temps pour l'année de modèle 2007, car on s'attend à ce qu'une nouvelle technologie exigeant une faible teneur en soufre pour un bon usage des véhicules soit largement utilisée pour satisfaire au présent Règlement.

JUSTIFICATION DE LA CONFORMITÉ

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- *« En ce qui concerne l'article 32, nous demandons de supprimer les mots « d'une année modèle », de manière que la disposition se lise comme suit :*

... dans le cas d'un véhicule ou d'un moteur visé par un certificat de conformité de l'EPA à ... »

- *« Le paragraphe 32(b) pose des problèmes. Pourquoi est-il nécessaire? Nous suggérons de le modifier pour exiger que l'on produise un document « déclarant » que les véhicules sont vendus aux États-Unis, seulement si le véhicule n'est pas tenu de se conformer à la moyenne de NO_x pour les*

parcs, tel qu'indiqué à l'article 28. Sinon, la disposition devrait être supprimée. »

- *« Il faudrait simplifier le paragraphe 32(d) en supprimant les alinéas d(i) à d(iv) et en ajoutant les mots suivants à la fin de (d) : « ...sous la forme et à l'emplacement exposés dans le CFR ». Nous présentons cette demande, car l'homologation de certains véhicules peut être obtenue en vertu d'un article différent (p. ex., la Partie 88 du CFR). »*

Réponse :

Le Règlement a été modifié pour stipuler que, dans le cas d'un véhicule ou d'un moteur visé par un certificat de l'EPA et vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, une les éléments de la conformité (etc.).

Si on le lui demande, une entreprise doit fournir une preuve sous forme d'un document « démontrant » que les véhicules ou moteurs visés par un certificat de conformité de l'EPA sont vendus concurremment aux États-Unis et au Canada, par exemple des factures indiquant que le véhicule était vendu dans les deux pays.

La Partie 86 du Code of Federal Regulations (CFR) américain stipule la forme et l'emplacement de l'étiquette sur le contrôle des émissions et de l'étiquette d'information sur le moteur. La Partie 88 stipule aussi la forme et l'emplacement de l'étiquette, et que certains véhicules peuvent être homologués en vertu de cette Partie. Un paragraphe supplémentaire est donc ajouté pour tenir compte des autres étiquettes sur les émissions relativement à d'autres articles du CFR.

TENUE ET PRÉSENTATION DE DOSSIERS

- L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré : *« En ce qui concerne les alinéas 35(2)(a) et 35(2)(b), il semble que les jours désignent des « jours civils » et non pas des « jours ouvrables ». »*

Réponse :

Les jours mentionnés à l'article 38 du Règlement (c'est-à-dire l'article 35 de la proposition) sont des jours civils.

EXIGENCES D'IMPORTATION

- Daimler Chrysler a déclaré : *« Le processus d'importation... devrait continuer de suivre ceux qui sont nécessaires à la sécurité des véhicules. Cela préservera*

l'efficacité du système canadien élaboré au cours des trois dernières décennies. »

Réponse :

Transports Canada a établi un registre des véhicules importés pour appliquer un programme national lié à l'importation de véhicules initialement vendus aux États-Unis. Étant donné que les normes canadiennes antipollution sont alignées sur les règles américaines, tous les véhicules initialement vendus dans ce pays sont conçus pour satisfaire à nos normes. Le Ministère ne voit pas la nécessité d'établir un système unique de registre pour les véhicules initialement vendus au détail aux États-Unis, et il vise à harmoniser ses exigences d'importation avec celles qui ont été mises en place par Transports Canada.

TAUX DE LOCATION POUR LES VÉHICULES ET LES MOTEURS D'ESSAI

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- *« Nous nous inquiétons encore de la nécessité de fournir des véhicules à Environnement Canada pour les essais en matière d'émissions. Les membres estiment qu'Environnement Canada devrait acheter ou louer des véhicules directement auprès des détaillants autorisés sans aucune participation des distributeurs canadiens, afin que son programme d'essai soit indépendant, impartial et neutre. Il est important pour les fabricants d'automobiles et pour Environnement Canada que le Ministère conserve une relation sans lien de dépendance avec les entreprises au cours de ses essais. Nous lui recommandons d'explorer d'autres mécanismes pour se procurer des véhicules sur le marché. »*
- *« Si le gouvernement continue à utiliser la location directe de véhicules, nous croyons que le taux de location doit être révisé en fonction de la situation actuelle du marché des véhicules automobiles. Les compagnies membres de l'AFIAC et de l'ACCV demandent le versement d'un taux minimum de 21 % par année, ce qui est plus représentatif des actuels taux de dépréciation des nouveaux véhicules. C'est également conforme aux taux reconnus par le gouvernement fédéral par l'entremise de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Cette dernière reconnaît 2 % par mois à titre de frais pour « droits d'usage de véhicules ». C'est pourquoi nous estimons que notre demande de 21 % par année est juste et raisonnable. L'industrie estime qu'Environnement Canada devrait acheter ou louer les véhicules directement auprès de détaillants autorisés et se les procurer au hasard. »*

Ford a déclaré :

- « *Les véhicules loués à Environnement Canada sont vendus aux enchères après leur retour. La valeur qu'on en obtient dépend du kilométrage accumulé, de l'année du modèle, de l'état, des nouveaux stimulants de véhicules pouvant exister au moment de l'aliénation et d'autres facteurs. L'usage auquel ils ont été soumis à l'état neuf n'aura que peu ou pas d'influence sur leur valeur d'aliénation.* »
- « *Nous recommandons qu'Environnement Canada achète des véhicules sur le marché. Cela éviterait les malentendus chez le public lorsque nous fournissons des véhicules d'essai directement, et cela contribuerait à réduire nos coûts de conformité.* »
- « *Étant donné que les dispositions de la Loi ont besoin d'un règlement d'application, nous demandons que le taux de location soit augmenté à un minimum de 21 %, payable pendant toute la durée de la location. Le gouvernement du Canada (Agence des douanes et du revenu du Canada) facture aux particuliers 2 % par mois (24 % par année) en frais pour droits d'usage de véhicules, de sorte que nous croyons que le gouvernement devrait payer un taux équivalent lorsque la situation est inversée.* »

Réponse :

La LCPE 1999 contient des dispositions spécifiques permettant au Ministre de se procurer des véhicules ou des moteurs d'essai auprès d'entreprises pour vérifier l'exactitude des renseignements fournis à propos de l'homologation des émissions. Le Ministère prévoit obtenir des véhicules conformément à ces dispositions, ainsi que par d'autres mécanismes indépendants, dans le cadre de son programme de vérification de la conformité.

Le Règlement a été modifié pour indiquer que le taux de location est de 21 % par année, calculé au prorata des montants quotidiens, pour refléter plus exactement les taux de dépréciation de la première année des nouveaux véhicules.

RAPPORTS SUR LES DÉFAUTS EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- « *En ce qui concerne le paragraphe 42(3), il semble que la LCPE impose des rapports pour une durée de deux ans. Nous demandons confirmation sur ce point.* »

- « *De plus, il faudrait préciser le libellé, afin qu'une entreprise puisse présenter ses rapports à la fin de chaque trimestre. Selon le libellé actuel, l'entreprise doit en présenter tous les trois mois après le rapport initial. Le libellé actuel semble empêcher une entreprise d'accumuler des rapports et de les déclarer tous simultanément à la fin de chaque trimestre.* »
- DaimlerChrysler a déclaré : « *...les rapports sur les défauts en matière d'émissions devraient demeurer semblables à ceux qui sont nécessaires à la sécurité des véhicules. Cela maintiendra l'efficacité du système canadien élaboré au cours des trois dernières décennies.* »
- Ford a déclaré : « *Le paragraphe 42(3) est ambigu sur la façon dont il faut continuer à présenter de tels rapports trimestriels.* »

Réponse :

Le Règlement a été modifié pour permettre aux entreprises de fournir des rapports trimestriels relatifs à tous leurs défauts, en même temps plutôt qu'individuellement à des dates échelonnées, conformément à la pratique commune en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Conformément au paragraphe 157(8) de la LCPE 1999, il faut présenter des rapports trimestriels relativement à un défaut, durant une période de deux ans à partir de l'avis initial, à moins d'un avis contraire du Ministre.

MODIFICATIONS CORRÉLATIVES AU RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES

- L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré : « *L'article indique que l'annexe V du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles sera abrogée à partir du 1^{er} septembre 2003, avec l'introduction des normes proposées pour les véhicules de modèle 2004. Cette mesure devrait être reportée au 31 décembre 2003, pour que les fabricants puissent achever la production de leurs modèles de 2003.* »

Réponse :

La date d'entrée en vigueur du Règlement a été changée au 1^{er} janvier 2004, y compris la date d'abrogation de l'annexe V du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, ce qui supprime tout problème potentiel relatif au temps.

ESSAI DES VÉHICULES EN SERVICE PAR ENVIRONNEMENT CANADA

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- « *En ce qui concerne l'objet du paragraphe 2(c), les procédures d'essai exposées dans le CFR définissent le carburant à employer pour les essais « en service » et « l'accumulation de kilométrage » aux États-Unis. L'énoncé du paragraphe 2(c) ne stipule pas le carburant à employer pour la phase d'accumulation de kilométrage au Canada. Ce carburant doit être représentatif de ceux qui sont largement disponibles dans le commerce américain. »*
- « *Dans la conception des technologies Tier 2 sur les émissions des véhicules, nos membres doivent considérer le moteur et le carburant comme un même système, car le rendement des émissions des nouveaux véhicules doit être établi pour toute la vie utile de chaque véhicule, qui est au moins de 192 000 km ou dix ans. Pour satisfaire à cette exigence, en ce qui concerne les véhicules Tier 2 homologués par l'EPA américaine, le rendement de la vie utile complète du système antipollution des véhicules se base sur les exigences Tier 2 pour l'accumulation du service avec un carburant largement disponible dans le commerce américain. »*
- « *Nous reconnaissons que bon nombre de raffineries se préparent à satisfaire à la nouvelle réglementation sur l'essence à faible teneur en soufre, mais notre industrie se préoccupe encore de la qualité globale du carburant au Canada. Les actuels attributs du carburant au Canada influenceront sur la capacité des entreprises de satisfaire aux exigences en service. Par conséquent, nous recommandons fortement de supprimer les décisions relatives au caractère applicable des exigences « en service » de l'article 15, jusqu'à ce que le Canada réglemente le carburant à l'échelle nationale de manière appropriée à la technologie Tier 2, tel qu'indiqué pour les carburants des catégories 3 et 4 de la Charte mondiale des carburants, avril 2000. »*
- « *En ce qui concerne le paragraphe 15(1), nous estimons que l'expression « en service » devrait être complètement supprimée. Les véhicules de nos membres sont conçus comme un système intégré véhicule-carburant et on ne peut en attendre le rendement prévu à l'aide de carburants dont les propriétés dépassent la spécification applicable au carburant. Ce problème est abordé plus en détail dans la lettre d'accompagnement ci-jointe. Nous formulons cette suggestion car des attributs exclusivement canadiens pour le carburant pourraient nuire à la capacité des systèmes d'émissions de se conformer aux exigences en service. »*

- « Nous avons précédemment commenté ce sujet. Le paragraphe 15(1) doit aussi inclure la référence du CFR aux combustibles d'essai employés pour démontrer la conformité à ces normes. Nous croyons fermement que la disposition suivante devrait être ajoutée au paragraphe 15(1), car il n'y a aucune mention des carburants d'essai requis pour démontrer la conformité. »

15(1)(a) Les carburants ayant les spécifications décrites dans le CFR serviront à déterminer la conformité aux articles 9 à 14.

- « Nous recommandons encore une fois d'inclure ceci dans le Règlement proposé. »
- « Si l'on retient le paragraphe 15(1) du Règlement, qui propose d'appliquer les normes en service de l'EPA aux véhicules et aux moteurs lourds, il est important de comprendre que, pour satisfaire aux exigences des normes, on utilise seulement des combustibles spécifiés par le Code of Federal Regulations des États-Unis. Par conséquent, pour satisfaire au paragraphe 15(1), il faudrait comprendre que les carburants utilisés pour accumuler le kilométrage doivent être représentatifs de ceux qui sont largement disponibles dans le commerce américain. »
- « Également dans l'article 15, le paragraphe 16 doit inclure la référence du CFR aux carburants d'essai servant à démontrer la conformité à ces normes. Il faut ajouter la clause suivante :

16(c) Les carburants ayant les spécifications décrites dans le CFR devront servir à déterminer la conformité au paragraphe 16(a). »

- « L'industrie ne voit aucun avantage pour le Ministère à entreprendre des essais en service avec des véhicules possédant un certificat de l'EPA, car ces tests sont déjà exécutés aux États-Unis. Cependant, si Environnement Canada souhaite effectuer ces tests, il est essentiel que les véhicules en question utilisent des carburants et appliquent des procédures qui sont essentiellement les mêmes qu'aux États-Unis, lorsqu'ils accumulent du kilométrage au Canada. Il importe de noter que l'usage de tout autre carburant non représentatif de ceux qui sont largement répandus sur le commerce américain peut être considéré comme un test sur l'impact du carburant et non sur la capacité du système antipollution. Par conséquent, l'industrie estime que les essais en service effectués avec les attributs propres au carburant canadien ne sont pas valides. »

- DaimlerChrysler a déclaré : « *Nous jugeons inutile pour Environnement Canada d'effectuer des tests détaillés sur les émissions d'un véhicule visé par un certificat de conformité de l'EPA, car ces systèmes antipollution sont examinés aux États-Unis pour le marché et le carburant pour lesquels ils sont conçus.* »

Volkswagen a déclaré :

- « *À partir de l'année de modèle 2001, les fabricants doivent certifier les véhicules américains en vertu du programme d'assurance de la conformité appelé CAP 2000. Ce programme insiste davantage sur la conformité à long terme aux normes antipollution et exige des essais détaillés dans le cadre du programme de vérification en service (IUVP), dont les dispositions figurent au Règlement. Le CAP 2000 exige que le fabricant mette à l'essai un échantillon représentatif des véhicules pour les clients, à partir de chaque groupe d'essai certifié par l'EPA et de chaque catégorie de pertes par évaporation et de pertes au remplissage du réservoir, environ un et quatre ans après la production. Les essais ont pour but d'assurer la conformité aux normes pertinentes sur les émissions et de vérifier le programme appliqué par le fabricant pour la durabilité de la certification des émissions.* »
- « *Étant donné les nombreux essais en service effectués sur ces véhicules, Volkswagen estime que d'autres essais en service sont redondants et ne présentent aucun avantage pour le programme de conformité aux normes d'émissions. De plus, Volkswagen appuie la position de l'ACCV et de l'AFIAC, selon laquelle on ne peut tenir une représentation significative du rendement en service en ce qui concerne les émissions que lorsque les véhicules fonctionnent avec des carburants appropriés à une technologie de pointe (c'est-à-dire des véhicules Tier 2).* »

Réponse :

Le Ministère juge important que des normes sur les émissions en service fassent partie du Règlement. Elles sont une partie intégrante des dispositions de l'article 157 de la Loi, qui porte sur les avis de défaut dans la conception, la construction et le fonctionnement d'un véhicule ou d'un moteur, lorsqu'un tel défaut est susceptible de nuire à la conformité d'une norme prescrite. Le Ministère reconnaît la complexité de la certification en matière d'émissions et souhaite que les exigences du programme canadien soient harmonisées avec celles de l'EPA américaine. Les différences entre les spécifications des carburants peuvent influencer sur les émissions et il faut effectuer une analyse technique suffisante pendant l'enquête menée sur le dépassement des normes antipollution par n'importe quel véhicule, afin de

déterminer quand un avis de défaut est justifié en vertu de l'article 157 de la Loi. Il faut tenir compte des considérations ci-dessus dans le processus menant à de telles déterminations.

Pour répondre aux préoccupations exprimées par l'ACCV et par l'AFIAC, nous avons ajouté une référence aux « carburants » au paragraphe 15(1) du Règlement, pour reconnaître de façon explicite que les carburants sont un important élément des procédures d'homologation en matière d'émissions. En outre, de nouvelles dispositions ont été ajoutées à l'article 19 pour établir un lien explicite avec le paragraphe 153(3) de la Loi, afin d'accepter la certification américaine en fonction des normes correspondantes, appliquées par l'EPA.

QUALITÉ DU CARBURANT

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- *« Nous félicitons Environnement Canada qui a reconnu que l'élaboration de politiques et de programmes antipollution efficaces pour véhicules doit tenir compte de l'ensemble constitué par le véhicule, le moteur et le carburant. Cependant, en examinant le Règlement proposé, nous ne constatons aucunement cet état de choses. »*
- *« Les compagnies membres appuient les mesures réglementaires prises par Environnement Canada pour la réduction de la teneur en soufre de l'essence et son projet de limiter davantage la teneur en soufre dans le carburant diesel. Cependant, pour que les véhicules Tier 2 puissent fonctionner de façon optimale sur la route et satisfaire aux exigences antipollution, il faut instaurer des qualités spécifiques du carburant comprenant le rendement du contrôle des dépôts, les propriétés en matière de distillation, la tendance à former des cendres et d'autres propriétés. Les constructeurs de véhicules automobiles, ainsi que les sociétés pétrolières progressistes du monde entier, disent favoriser les carburants spécifiés dans la Charte mondiale des carburants. Celle-ci aborde les propriétés du carburant que le Ministère doit adopter pour optimiser le rendement antipollution des véhicules, en même temps que les technologies applicables aux véhicules. »*
- *« Des exigences relatives à une qualité améliorée du carburant sont essentielles à l'introduction de la technologie Tier 2 et pour maintenir sa capacité de rendement optimale pendant toute sa vie utile. La technologie Tier 2 est susceptible d'entraîner d'importantes réductions dans les émissions routières si des carburants de qualité compatibles sont*

entièrement disponibles. L'avis dans la Gazette n'aborde pas l'impact de la qualité du carburant sur les améliorations environnementales prévues. »

- *DaimlerChrysler a déclaré : « DaimlerChrysler souhaite continuer à travailler avec le gouvernement et l'industrie pour élaborer des exigences nationales en matière de carburant, conformes à l'introduction de contrôles perfectionnés des émissions. Cela permettra aux véhicules neufs et usagés de fournir le rendement théorique prévu. Nous appuyons les spécifications industrielles de catégorie 4 de la Charte mondiale des carburants, comme base pour l'élaboration de ces exigences au Canada. Nous craignons encore que la qualité des carburants disponibles dans le commerce reste inférieure aux exigences théoriques. »*
- *L'EMA a déclaré : « Des normes améliorées pour le carburant diesel permettront aux fabricants de fournir des dispositifs secondaires et systèmes de moteurs avancés au marché canadien et assureront le bon fonctionnement des véhicules lourds transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis. L'harmonisation des normes sur les émissions exige que le carburant commercialement disponible au Canada soit le même ou meilleur que celui qui est offert aux États-Unis. »*

Volkswagen a déclaré :

- *« Volkswagen reconnaît les efforts d'Environnement Canada pour ce qui est de la réglementation des carburants diesel, du benzène et du soufre dans l'essence. Volkswagen encourage Environnement Canada à poursuivre la réglementation nationale des propriétés supplémentaires des carburants, y compris les additifs destinés à contrôler la formation de dépôts, les additifs relatifs à la formation de cendres, les caractéristiques de distillation et d'autres spécifications de carburant. Le contrôle des carburants pour préciser les spécifications favorisera la future technologie antipollution des véhicules et présentera, comme avantage supplémentaire, une amélioration du rendement antipollution des véhicules neufs et usagés. »*
- *« Volkswagen recommande qu'Environnement Canada utilise la Charte mondiale des carburants comme guide dans cette tentative. Plus particulièrement, la réglementation de l'essence et des carburants diesel en fonction de la catégorie 3 et, éventuellement, de la catégorie 4, fournira aux Canadiens les réductions d'émissions que leurs véhicules neufs sont conçus pour atteindre. »*

Réponse :

Le gouvernement reconnaît que la réduction efficace des émissions requiert que les véhicules et les carburants soient envisagés selon un système intégré. Depuis 1997, le gouvernement fédéral a adopté plusieurs règlements visant à améliorer la performance environnementale des carburants et à resserrer les normes d'émissions des véhicules : *Règlement sur le carburant diesel (1997)*, *Règlement sur le benzène dans l'essence (1997)*, *Règlement sur le soufre dans l'essence (1999)* et *Règlement sur le débit de distribution de l'essence et de ses mélanges (2000)*, de même que le récent *Règlement sur le carburant diesel à faible teneur en soufre (2002)*.

Environnement Canada a exposé son programme relatif à la qualité de l'essence dans l'Avis d'intention publié dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 17 février 2001.

NORMES « À PLAFOND » POUR LES MOTEURS LOURDS

- L'EMA a déclaré : « *Il subsiste aussi des problèmes entre l'EMA et l'EPA, dont Environnement Canada devrait être conscient. Actuellement, l'EMA conteste la légalité des dispositions à plafond. Dans la mesure où les exigences à plafond sont visées par ce défi, Environnement Canada devrait harmoniser ses normes avec les besoins finals.* »

Réponse :

Les normes canadiennes sur les émissions sont harmonisées avec celles des États-Unis et renvoient aux normes fédérales américaines. Si les exigences américaines changent, Environnement Canada examinera les changements pour déterminer s'il faut apporter des modifications quelconques afin de maintenir l'harmonisation.

ÉMISSIONS MOYENNES, ACCUMULATION ET TRANSFERT DE POINTS RELATIFS AUX ÉMISSIONS POUR LES MOTEURS LOURDS

L'EMA a déclaré : « *En conséquence de la nature intégrée du marché nord-américain, des programmes de moyenne, d'accumulation et d'échange de points au Canada ne seraient guère utiles, mais seraient difficiles, sinon impossibles, à appliquer pour les fabricants. Environnement Canada devrait renvoyer aux actuels règlements de l'EPA et accepter les moteurs conformes aux programmes de moyenne, d'accumulation et d'échange de l'EPA. Cette approche, proposée par Environnement Canada pour les moteurs lourds et appuyée par l'EMA, réduit la complexité et le fardeau pour les fabricants, tout en optimisant les avantages et en réduisant les coûts pour les Canadiens.* »

Réponse :

La grande majorité des moteurs lourds vendus au Canada sont fabriqués aux États-Unis et certifiés en fonction des normes de l'EPA américaine sur les émissions, lorsqu'il y a des programmes de calcul de la moyenne, d'accumulation et d'échange de points. La réglementation américaine s'applique à un nombre limité de fabricants de moteurs, tandis qu'au Canada, une forte majorité des moteurs sont importés par un nombre beaucoup plus élevé d'entreprises (c'est-à-dire les fabricants de camions et d'autobus, ainsi que les exploitants de parcs automobiles) qui ne sont nullement affiliés aux fabricants de moteurs. Par conséquent, l'élaboration et l'administration d'un programme de calcul de la moyenne, d'accumulation et d'échange de points pour les moteurs lourds au Canada seraient très complexes et rien ne prouve qu'il en résulterait des avantages pour l'environnement.

PAIEMENT DE PEINES POUR NON-CONFORMITÉ POUR LES MOTEURS LOURDS

L'EMA a déclaré :

- *« L'EMA a demandé des précisions sur la réglementation de l'EPA concernant l'étiquetage, la vente et le paiement de peines pour les moteurs non conformes livrés aux clients à l'extérieur des États-Unis. Sous leur forme actuelle, les règles sont imprécises en ce qui concerne le paiement des peines pour non-conformité (PNC) et l'étiquetage des moteurs destinés à des pays qui acceptent les moteurs portant une étiquette de certification américaine comme preuve de conformité à la réglementation de ces pays. Interprétées au sens large, les règles pourraient créer une échappatoire permettant aux fabricants qui étiquettent et vendent des moteurs PNC dans des pays comme le Canada, de livrer des moteurs étiquetés comme étant certifiés même si aucune PNC n'a été payée à leur égard. »*
- *« L'EMA a demandé à l'EPA de préciser le libellé des dispositions concernant la PNC en question et l'étiquetage, pour maintenir l'intention des dispositions pertinentes et pour éviter des inconvénients sur le plan de la concurrence et de l'environnement. Voici une copie des commentaires de l'EMA à l'EPA, à titre documentaire. »*

Réponse :

L'EPA américaine a abordé cette préoccupation dans une récente règle et a déclaré ce qui suit² :

(TRADUCTION)

« En étiquetant un moteur tel que spécifié dans 40 CFR 86.095-35 (a) et (h), le fabricant stipule clairement que le moteur est conforme à la réglementation de l'EPA américaine et que l'on paiera des peines pour non-conformité pour tout moteur sur lequel l'étiquette en question sera appliquée. L'étiquetage d'un moteur à ce titre, sans paiement de l'amende, serait inapproprié et constituerait une déclaration trompeuse sur l'état de ce véhicule ou de ce moteur. Le paiement de la PNC est la base qui sert à appliquer une norme plus stricte sur les émissions pour certains moteurs ou véhicules. Sans ce paiement, la norme sur les émissions correspondant à un tel moteur est celle qui est énoncée et non pas le niveau de conformité qui serait applicable à un moteur ou à un véhicule en vertu des dispositions pertinentes. »

« En ce qui concerne la question de déterminer si l'expression « distribué dans le commerce » vise uniquement la production dirigée vers les États-Unis ou si elle englobe d'autres moteurs recevant l'étiquette de certification PNC, comme les produits livrés au Canada et au Mexique, il est clair que tout moteur portant l'étiquette de certification de l'EPA américaine est disponible aux fins d'introduction dans le commerce. On présumera qu'il sera distribué dans le commerce et que l'amende appropriée devra être payée à l'Environmental Protection Agency des États-Unis, conformément aux exigences en la matière. Pour les moteurs qui ne satisfont pas aux exigences d'émissions de l'EPA ou qui sont uniquement destinés à l'exportation, le fabricant doit les étiqueter à ce titre, conformément aux exigences d'une exemption d'exportation stipulées dans 40 FR 85.1709. L'étiquette d'exportation sur ces moteurs et véhicules ne stipulerait pas que le moteur est conforme à la réglementation de l'EPA américaine, ni qu'une peine a été payée pour permettre son introduction dans le commerce. Pourvu que les moteurs et les véhicules soient dûment étiquetés, les exploitants n'auront guère la possibilité de contourner les exigences américaines en achetant leurs véhicules au Canada ou au Mexique. Les véhicules achetés dans ces deux pays pour être utilisés aux États-Unis sont assujettis à la réglementation de l'EPA sur les véhicules importés. »

² L'EPA américaine, "Non-conformance Penalties for 2004 and Later Model Year Emission Standards for Heavy-Duty Diesel Engines and Heavy-Duty Diesel Vehicles: Response to Comments", EPA420-R-02-020, août 2002.

Compte tenu de ce qui est mentionné ci-dessus, la structure du Règlement n'encourage nullement les fabricants américains de moteurs à exporter leurs moteurs PNC au Canada.

4) QUESTIONS CONNEXES À LA RÉGLEMENTATION : COMMENTAIRES ET RÉPONSES

POLITIQUE DE RÉGLEMENTATION

L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré :

- *« Depuis plusieurs années, les sociétés membres de l'ACCV et de l'AFIAC travaillent en partenariat avec le gouvernement fédéral et favorisent l'harmonisation avec les normes fédérales américaines antipollution et les systèmes antipollution, comme base pour la politique canadienne. Cela ne signifie pas que le gouvernement adopte des structures de réglementation complètes sans que cela soit manifestement nécessaire ou sans qu'il y ait une relation positive sur le plan des coûts et des avantages. Selon l'industrie, il n'est pas approprié d'utiliser les renseignements sur les coûts et la teneur en soufre de l'essence, fournis par Tier 2 aux États-Unis, pour les appliquer au contexte canadien. Le processus de réglementation et les lignes directrices des politiques du Canada exposent des étapes très spécifiques à suivre pour l'élaboration d'une réglementation. »*

- *« Nous craignons que l'élaboration du Règlement en question ne satisfasse pas entièrement aux exigences des lignes directrices, comme suit :*
 - 1) Environnement Canada doit clairement démontrer qu'il existe un problème ou un risque, nécessitant une intervention fédérale, et que la réglementation est la meilleure solution.*

 - 2) Environnement Canada doit s'assurer que les avantages dépassent les coûts pour les Canadiens, leurs gouvernements et leurs entreprises.*

 - 3) Environnement Canada doit s'assurer que tous les inconvénients sur la capacité de favoriser la croissance et la création d'emplois sont réduits le plus possible et que l'on n'impose aucun fardeau réglementaire supplémentaire.*

4) Environnement Canada doit écouter attentivement les parties proposant des moyens équivalents de se conformer à la réglementation. »

Ford a déclaré :

- *« Nous estimons qu'avant d'adopter une réglementation quelconque, le gouvernement doit en démontrer la nécessité et la rentabilité. »*
- *« Environnement Canada ne semble pas s'être conformé à la Politique de réglementation du gouvernement du Canada ainsi qu'aux lignes directrices pertinentes, qui exigent des mesures spécifiques dans l'examen d'un changement de réglementation ou d'une nouvelle réglementation avant la prise de décisions pertinentes. En vertu de cette Politique, les cadres supérieurs du gouvernement doivent :*
 - *prouver qu'il existe un problème; décrire et analyser celui-ci et justifier l'intervention gouvernementale;*
 - *déterminer et examiner des solutions de rechange, envisager des propositions équivalentes;*
 - *analyser les avantages, les coûts et le fardeau en matière de réglementation;*
 - *décider de réglementer ou non;*
 - *déterminer des occasions de coordination intergouvernementale;*
 - *appliquer la meilleure solution;*
 - *communiquer efficacement;*
 - *préparer une étude d'impact de la réglementation.*
- *Nous ne croyons pas que le gouvernement se soit convenablement conformé aux trois premières étapes : la décision de réglementer ne semble pas avoir été prise dans les règles. »*

Réponse :

Le Règlement a été élaboré à la suite de nombreuses consultations avec les intervenants. La politique de réglementation reconnaît que la complexité des analyses des coûts et des avantages peut varier et doit être proportionnelle à l'importance et à l'impact du Règlement. Étant donné la nature hautement intégrée de l'industrie de la fabrication de véhicules automobiles en Amérique du Nord, et le fait que le Règlement demeure harmonisé avec ceux des États-Unis, le Ministère croit que le REIR justifie convenablement et soutient le Règlement.

COÛT DE CONFORMITÉ AUX NOUVELLES NORMES SUR LES ÉMISSIONS

- L'ACCV et l'AFIAC ont déclaré : « *Le Règlement est coûteux; les coûts ne seront pas « très faibles ». C'est une conclusion inexacte du REIR. L'augmentation des coûts est substantielle et d'ailleurs sous-estimée. On ne mentionne aucunement les coûts potentiels de toute manipulation artificielle de la disponibilité des produits pouvant être nécessaire. L'extrapolation des données américaines non comparatives est un problème majeur.* »

L'ACC a déclaré :

- « *Le coût financier de l'adoption des normes de la phase 1 et de la phase 2 pour les moteurs lourds sera nettement supérieur à celui qui est indiqué dans la Gazette. L'ACC s'inquiète du fait que, si cette erreur n'est pas corrigée, les expéditeurs ne pourront déterminer dans quelle mesure les coûts pour les transporteurs devront augmenter, et résisteront aux efforts déployés par les transporteurs pour facturer des tarifs suffisants afin de compenser ces coûts supplémentaires.* »
- « *L'ACC demande donc à Environnement Canada de réviser les estimations de coûts contenues dans la Gazette, comme l'EPA l'a fait aux États-Unis. En janvier 2002, l'EPA a produit un projet de rapport, « Non-conformance Penalties for 2004 Highway Heavy Duty Diesel Engines », qui comprend des estimations de coût de conformité basées sur les données fournies par les fabricants de moteurs, des analyses de coûts indépendantes ainsi que le jugement technique de l'EPA. Ces estimations sont considérablement supérieures aux premiers chiffres publiés par l'EPA, car elles englobent non seulement les coûts du fabricant, mais aussi le coût d'exploitation des nouveaux moteurs.* »

Réponse :

Le Ministère reconnaît que le Règlement entraînera certaines augmentations des coûts administratifs pour l'industrie, notamment dans la conception des étiquettes pour satisfaire à la marque nationale et établir les rapports sur les normes moyennes d'émissions de NO_x des parcs automobiles. Cependant, l'ACCV et l'AFIAC n'ont fourni aucune quantification de ces coûts pour justifier leur affirmation que ceux-ci seraient considérables.

En août 2002, l'EPA américaine a publié la règle finale sur les peines pour non-conformité (PNC), pour les moteurs diesel lourds de l'année 2004 et des années

suivantes³. Dans la règle finale, les estimations de l'EPA pour la durée de vie moyenne des moteurs diesel lourds 2004 étaient considérablement plus élevées que celles de la réglementation initiale. Cependant, il importe de noter que les deux estimations de coûts ne sont pas directement comparables, et ce pour plusieurs raisons. La principale différence est l'ensemble des caractéristiques des émissions du moteur de base employées pour les deux analyses. Il ne faut pas oublier non plus que les PNC visent à protéger les fabricants qui s'y conforment, de sorte qu'il est important que les analyses connexes évitent de sous-estimer les coûts raisonnablement prévus. Par conséquent, l'analyse des coûts de l'EPA au sujet des PNC insiste seulement sur les coûts de conformité associés à la première année de production. D'autre part, les analyses de coûts, correspondant aux mesures réglementaires pour établir de nouvelles normes d'émissions, sont effectuées dans une optique à plus long terme et tiennent compte des facteurs qui tentent de réduire les coûts de conformité avec le temps, abaissant ainsi les coûts moyens. Ces problèmes sont décrits plus en détail dans la règle finale établie par l'EPA.

Par conséquent, le Ministère n'a pas changé les estimations de coûts employées à l'appui du Règlement proposé. Les estimations de coûts demeurent basées sur celles qui ont été utilisées par l'EPA à l'appui des règles correspondantes.

RÉACTION DU MARCHÉ AUX NOUVEAUX MOTEURS LOURDS

L'ACC a déclaré :

- *« L'annonce des conséquences financières et sur le coût du carburant, entraînées par les normes sur les moteurs de camions d'octobre 2002, a suscité un phénomène d'achat préalable sur le marché des camions neufs. »*
- *« L'ACC s'attend à ce que cette expérience se renouvelle, et même s'intensifie en 2006, car les camions de 2007 s'annoncent nettement plus coûteux. »*
- *« L'ACC juge encourageante la position d'Environnement Canada exposée dans l'Avis de la Gazette de décembre 2001, portant sur l'usage d'instruments économiques afin d'accélérer l'introduction de carburant diesel à très faible teneur en soufre. L'ACC demande à Environnement Canada d'envisager de faire de même pour les années 2004 et 2007. »*

³ EPA des États-Unis, Final Rule, Non-conformance Penalties for 2004 and Later Model Year Emission Standards for Heavy Duty Diesel Engines and Heavy-Duty Diesel Vehicles, Federal Register, 8 août 2002.

- *« Une façon d'accélérer la production de ces moteurs sur le marché, tout en prévenant un excès de commandes préalables pour 2006, consiste à changer la définition de l'équipement basé sur l'énergie renouvelable et l'efficacité énergétique, en vertu de la catégorie 43.1 du Règlement de l'impôt sur le revenu. Initialement, cette catégorie visait à encourager les contribuables qui produisent et vendent de l'électricité ou consomment de l'énergie dans d'autres secteurs industriels, à utiliser efficacement les combustibles fossiles et à utiliser davantage des énergies de remplacement et renouvelables. Le ministère des Finances cherche maintenant des suggestions sur des moyens possibles d'utiliser les nouvelles technologies qui ne font actuellement pas partie de la catégorie 43.1, mais qui sont conformes aux critères généraux de cette catégorie de déduction pour amortissement. Les technologies conformes aux exigences de définition de la catégorie 43.1 reçoivent un taux de déduction pour amortissement de 30 %, ce qui représente une nette amélioration par rapport aux taux actuels disponibles dans le secteur du camionnage (20 %, 32 %, 19,2 % et 11,5 %, respectivement pour les quatre années successives). L'ACC répondra à la consultation publique lancée par le ministère des Finances. Nous pressons Environnement Canada de faire de même. »*

Réponse :

Le groupe de travail sur l'assainissement du transport (CTWG), sous les auspices de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, a exploré des occasions d'appliquer des instruments financiers pour encourager l'achat de moteurs lourds moins polluants à l'avance ou en plus grand nombre, par rapport aux exigences de la transition réglementée. Même si ces programmes peuvent présenter un certain potentiel, le groupe a noté que l'application de ces outils nécessiterait un investissement administratif élevé pour un programme relativement court et au succès incertain. En outre, on a suggéré que ces programmes nécessiteraient un grand nombre de recherches supplémentaires, notamment pour déterminer si, sur le plan logistique et technologique, les futurs moteurs lourds moins polluants peuvent être fournis avant les échéances prévues.

L'une des principales considérations déterminées par le groupe est qu'aucun instrument financier ne donnerait de résultats, à moins que l'on ne puisse fournir tôt des moteurs prêts pour le marché. Il faut suffisamment de temps pour permettre aux fabricants d'élaborer et de tester les nouvelles technologies avant leur application sur la route, et il n'est pas assuré qu'il y aura suffisamment de moteurs lourds munis de la technologie perfectionnée de contrôle des émissions et satisfaisant aux normes de la Phase II, avant 2007.

Le Ministère croit que le Règlement représente un instrument approprié pour s'assurer que les moteurs lourds commercialisés au Canada sont conformes aux mêmes normes strictes d'émissions qu'aux États-Unis.

IMPACT DES NOUVELLES NORMES SUR L'ÉCONOMIE DE CARBURANT

L'ACC a déclaré :

- « *Le Règlement aura un impact dramatique sur la réduction des émissions de NO_x dégagées par les camions diesel lourds. Malheureusement, tel que suggéré ci-dessus, la technologie visant à réduire les émissions de NO_x des camions nuira à l'efficacité des carburants.* »
- « *Une consommation de carburant plus élevée serait un important élément du coût de conformité, imputable aux moteurs de camions diesel lourds d'octobre 2002. La principale technologie employée par la plupart des fabricants de moteurs pour atteindre les niveaux d'émissions de NO_x d'octobre 2002 est la recirculation refroidie des gaz d'échappement.* »
- « *L'EPA estime que la consommation de carburant augmentera de 2,5 % à cause de l'introduction de la recirculation des gaz d'échappement. Certains fabricants parlent de 4,5 %.* »

Réponse :

En vertu du Règlement, les véhicules et les moteurs diesel lourds devront satisfaire à des normes d'émissions de plus en plus strictes en deux étapes, à partir des modèles des années 2004 et 2007. Pour satisfaire aux futures normes sur les émissions, les fabricants de ces véhicules et moteurs utiliseront de nouvelles technologies antipollution perfectionnées. Même si certains véhicules pourront présenter de petites augmentations dans la consommation de carburant à court terme, on prévoit que les fabricants de moteurs sauront optimiser entièrement les nouvelles technologies et les systèmes de moteurs pour susciter de fortes réductions dans les émissions formatrices de smog, sans compromettre l'efficacité du carburant.

En ce qui concerne les normes applicables aux modèles de l'année 2004, l'EPA a déclaré que, pour les gros moteurs lourds comme ceux qui sont employés dans les camions de transport de ligne, certains fabricants ne prédisent aucun changement dans la consommation de carburant, tandis que d'autres prédisent des hausses allant de deux à cinq pour cent, à court terme. Dans le cas des normes applicables aux modèles de l'année 2007, l'EPA ne prévoit aucune augmentation de la consommation.

IMPACT DES JUGEMENTS CONVENUS AMÉRICAINS SUR LES PROJECTIONS EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS

- L'ICPP a déclaré : « *Nous croyons que les prévisions en matière de réduction des émissions, figurant dans le REIR, englobent l'hypothèse selon laquelle on applique les jugements convenus, mais que rien n'oblige les fabricants de moteurs à le faire au Canada. Nous recommandons à Environnement Canada de conclure une entente avec les fabricants de moteurs pour s'assurer que le Canada tire avantage des mêmes mesures de correction qu'aux États-Unis. Une déclaration à cet égard dans le REIR serait utile. Encore une fois, cela aiderait les concepteurs de modèles à orienter leurs efforts de réduction des émissions, afin que les futures prévisions en la matière se basent sur des renseignements complets et précis.* »
- Shell a déclaré : « *Nous avons aussi remarqué que les résultats des modèles sur les émissions présentés dans le REIR reflétaient l'application du jugement convenu des États-Unis relativement à ce qu'on appelle les « dispositifs de mise en échec ». Le Règlement canadien proposé ne reflète pas un progrès des normes pour les véhicules lourds de 2004 par rapport à 2002, et rien ne montre que les véhicules lourds seront adaptés au moyen d'une trousse fournie par les fabricants de moteurs pour corriger les émissions plus élevées de NO_x, lorsque les moteurs seront reconstruits. Nous comprenons que ces exigences américaines ne sont pas intégrées à la réglementation des États-Unis, mais résultent en fait d'un règlement devant les tribunaux. Shell demande à Environnement Canada de préciser dans quelle mesure on appliquera au Canada des normes similaires de réduction des NO_x relativement au jugement convenu pour les véhicules lourds.* »

Réponse :

Les fabricants de moteurs ont indiqué qu'ils fourniront des moteurs de la Phase I au Canada, en même temps qu'aux États-Unis, en vertu des jugements convenus. De plus, des trusses d'atténuation des émissions de NO_x seront disponibles au Canada, en même temps qu'aux États-Unis. Par conséquent, en effectuant des prévisions sur les émissions à partir de véhicules routiers, on peut raisonnablement présumer que des moteurs lourds neufs et moins polluants seront introduits au Canada en même temps qu'aux États-Unis. Cependant, on ignore pour l'instant dans quelle mesure un programme d'atténuation des NO_x sera appliqué au Canada et, pour être prudent, on croit que les effets d'un tel programme ne devrait pas être inclus dans les prévisions canadiennes sur les émissions.

Cependant, les effets du programme d'atténuation des émissions de NO_x ont été, par inadvertance, inclus dans les prévisions sur les émissions canadiennes effectuées par SENES Consultants Ltd. À la demande d'Environnement Canada, SENES a recalculé les prévisions et ajouté un erratum à son rapport. L'inclusion d'un programme d'atténuation des NO_x a entraîné une sous-estimation relativement mineure de ces émissions des véhicules routiers, qui, pour l'an 2020, s'est élevée à une différence de un pour cent. Les émissions autres que les NO_x, provenant des véhicules lourds, n'ont pas été touchées. Les prévisions en matière d'émissions figurant dans le REIR final se basent sur les prévisions révisées fournies par SENES.

5) AUTRES QUESTIONS DE TRANSPORT : COMMENTAIRES ET RÉPONSES

NORMES DE RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE POUR LES VÉHICULES

- Le représentant de la ville de Toronto a déclaré : « *L'une des réalisations de la proposition consistera à réduire l'impact disproportionné des gros véhicules sur la qualité de l'air. Le Règlement exigera que les véhicules loisirs-travail et les grosses fourgonnettes satisfassent aux normes d'émissions établies pour les véhicules utilitaires légers, mettant fin au répit dont bénéficiaient ces gros véhicules en matière de contrôle de la pollution. Le gouvernement fédéral pourrait miser sur ce progrès en exigeant que les véhicules loisirs-travail satisfassent à des normes élevées d'efficacité de carburant ou en créant de nouveaux stimulants pour promouvoir des moyens de transport plus durables.* »

Réponse :

Le Règlement vise avant tout à établir de nouvelles normes strictes pour réduire les émissions des véhicules routiers qui contribuent à la formation du smog et d'autres polluants, dont certains comme le benzène, figurent parmi les substances « toxiques » énumérées par la LCPE 1999.

Même si le Règlement ne vise pas les gaz à effet de serre dégagés par les véhicules (c'est-à-dire le dioxyde de carbone), cette mesure ne représente qu'un élément de la stratégie globale du gouvernement pour des véhicules moins polluants. Elle doit être examinée simultanément avec le soutien et l'encouragement accordés par le gouvernement aux nouvelles technologies et aux carburants de remplacement, comme les piles à combustibles et l'éthanol, pour améliorer l'efficacité du carburant des véhicules. Dans le cadre du Plan d'action du

gouvernement du Canada sur les changements climatiques, le ministre des Ressources naturelles entamera des négociations avec l'industrie automobile en vertu de nouveaux objectifs d'efficacité des carburants pour 2010, applicables à tous les véhicules légers, y compris les véhicules loisirs-travail, les camionnettes et les autos.

CARBURANT ET MOTEURS DIESEL HORS ROUTE

- Le représentant de la ville de Toronto a déclaré : « *Je vous recommande d'accélérer les progrès dans la réduction des émissions hors route, à la fois en améliorant les moteurs et les carburants, et j'ai hâte d'entendre un communiqué détaillé de votre part. Comme je l'ai noté dans ma lettre du 18 février 2002, je recommande de limiter la teneur en soufre dans le carburant diesel hors route à 15 parties par million, soit celle établie pour le carburant diesel routier. Ce progrès permettrait l'adoption d'une technologie perfectionnée antipollution et comporterait d'importants avantages pour la santé.* »

Réponse :

Dans son Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, le Ministre aborde les carburants diesel hors route en ces termes :

« Environnement Canada prévoit recommander l'établissement d'une norme limitant la teneur en soufre du carburant diesel hors route. La limite sera établie selon le même échéancier prévu par l'EPA pour l'élaboration de restrictions concernant le soufre dans le carburant diesel hors route aux États-Unis (prévues pour 2001). À cette fin, Environnement Canada recueillera de l'information sur les lieux d'utilisation du carburant diesel hors route, les effets de la réduction du soufre sur les émissions ainsi que les coûts liés à la réduction du soufre dans le carburant diesel utilisé dans tous les moteurs et véhicules hors route, y compris les applications ferroviaires et maritimes. »

On prévoit que les États-Unis iront de l'avant en proposant une limite de la teneur en soufre pour le carburant diesel hors route, au début de 2003. Environnement Canada continuera à surveiller les activités américaines à cet égard.

Environnement Canada élabore aussi une proposition de normes sur les émissions applicables aux moteurs employés à divers usages hors route, conformément au Programme fédéral.

PROMOTION DU TRANSPORT DURABLE

- La ville de Toronto a déclaré : « *Les améliorations de la qualité de l'air suscitées par le Règlement proposé se feront sentir très lentement car le Règlement s'applique aux véhicules neufs. De même, l'usage des véhicules devrait augmenter. Des stimulants non réglementaires en vue de promouvoir un transport durable et uniquement des carburants peu polluants pourraient accélérer substantiellement l'amélioration de la qualité de l'air, et je vous encourage à explorer ces options.* »

Réponse :

Environnement Canada favorise des moyens de transport durables de plusieurs manières. Le Ministère dirige actuellement l'élaboration d'un code de pratiques pour les programmes d'inspection et d'entretien des véhicules lourds. En 1994, par l'entremise du Conseil canadien des ministres de l'environnement, le Ministère a dirigé l'élaboration d'un code de pratiques pour les programmes d'inspection et d'entretien des véhicules légers, qui a été mis à jour en 1998, pour refléter les changements apportés à l'équipement et aux procédures d'essai. Ces programmes prévoient des essais périodiques sur les émissions des véhicules.

L'éducation publique est un important élément de la stratégie de l'air pur du gouvernement. Par conséquent, Environnement Canada effectue régulièrement des inspections volontaires des émissions des véhicules dans tout le pays, pour sensibiliser le public à un bon entretien des véhicules et à son incidence sur les émissions. En outre, le Ministère favorise des programmes qui encouragent les propriétaires à mettre à la ferraille les véhicules plus vieux et plus polluants, pour les remplacer par des véhicules plus neufs et moins polluants ou des solutions de rechange comme les transports en commun, le vélo et la marche.

En outre, Environnement Canada étudie des technologies perfectionnées, moins polluantes et plus efficaces applicables aux véhicules et aux moteurs, susceptibles de remplacer les moteurs conventionnels à essence et au diesel. Au nombre des exemples de ces technologies, signalons les piles à combustibles, les véhicules électriques hybrides et les systèmes électriques à batterie. Nous continuons aussi de favoriser l'élaboration et l'usage de carburants de remplacement renouvelables comme l'éthanol et le biodiesel.

Finalement, le Ministère reconnaît que, pour atténuer toutes les répercussions environnementales du transport, tous les utilisateurs de véhicules doivent jouer un rôle. Par conséquent, Environnement Canada favorise des politiques sur le transport durable et encourage le covoiturage en auto et en camionnette, le télétravail, l'usage de la bicyclette et d'autres mesures pour réduire les émissions.

Ces types d'initiatives, combinées à une planification urbaine écologiquement saine et à l'éducation du public, amélioreront nettement la qualité de l'air.

ÉQUITÉ EN MATIÈRE DE MOYENS DE TRANSPORT : LES CAMIONS ET LES LOCOMOTIVES

L'ACC a déclaré :

- « *L'ACC souhaite rappeler à Environnement Canada qu'il n'existe dans notre pays aucune réglementation similaire en matière de moteurs et d'émissions de carburant, pour les locomotives, ce qui crée un déséquilibre concurrentiel sur le marché du transport de marchandises et une importante lacune en ce qui concerne l'effet des émissions sur la santé.* »
- « *Une étude entreprise en 2001 pour la North American Commission for Environmental Cooperation, consacrée à l'impact d'un accroissement du commerce sur les émissions, conclut que, dans tous les corridors, à cause de la diminution des émissions provenant des camions, le chemin de fer sera responsable d'une partie beaucoup plus importante des émissions de NO_x et de P₁₀ attribuables au commerce.* »
- « *Le gouvernement du Canada doit commencer à inciter l'industrie du chemin de fer à réduire ses émissions à cause de leurs effets sur la santé.* »

Réponse :

Il incombe à Transports Canada, en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de réglementer les émissions dégagées par les locomotives. Environnement Canada surveille les émissions des locomotives au moyen de renseignements fournis par le protocole d'entente pertinent, signé par Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada en 1995. Ce protocole fixe un maximum pour les émissions annuelles de NO_x dégagées par les locomotives fonctionnant au Canada : 115 000 tonnes par année. De plus, Environnement Canada collaborera avec Transports Canada pour élaborer une stratégie sur les gaz d'échappement des locomotives. Parmi les mesures envisagées, signalons une réglementation en vue de s'harmoniser avec les normes pertinentes américaines.

Le Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, publié en février 2001, « prévoit recommander l'établissement d'une norme limitant la teneur en soufre du carburant diesel hors route [...] selon le même échéancier prévu par l'EPA ». L'Avis indique que la collecte d'information à cet égard comprendrait un examen des applications aux chemins de fer.

ANNEXE 1

**Analyse par scénario :
Émissions moyennes de NOx des parcs
automobiles au Canada**

**Direction des systèmes de transport
Environnement Canada**

Novembre 2002

Table des matières

1) Introduction	1
2) Comparaison de la composition récente des ventes au Canada et aux États-Unis	1
3) Projection de la composition future des ventes au Canada par catégorie de véhicules	3
4) Estimation de la distribution future selon les séries d'homologation des émissions de véhicules .	5
5) Évaluation des taux moyens futurs d'émissions de NOx des parcs automobiles	7
6) Taux moyens d'émissions de NOx des parcs automobiles – par entreprise.....	9
7) Conclusions	9
ANNEXE A	11

1) Introduction

Le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs vise à incorporer les normes d'émissions moyennes de NOx pour les parcs automobiles en vigueur aux États-Unis. Il comprend les dispositions associées à l'accumulation et au transfert de points relatifs aux émissions de NOx et offre suffisamment de souplesse pour tenir compte des différences de marché entre le Canada et les États-Unis. Certains commentaires sur le projet de règlement du 30 mars 2002 font valoir l'importance de l'application du programme américain des normes d'émissions moyennes pour les parcs automobiles pour faire en sorte que les performances en matière d'émissions des parcs automobiles canadiens et américains sont comparables. Le présent rapport décrit une analyse qui appuie la position voulant que l'application du règlement permette au parc automobile canadien d'obtenir la performance désirée en matière d'émissions globales tout en offrant suffisamment de souplesse pour tenir compte des différences de marché justifiables.

2) Comparaison de la composition récente des ventes au Canada et aux États-Unis

Au Canada, la composition des ventes de véhicules à passagers diffère de celle qui est observée aux États-Unis. L'analyse des données révèle que, ces dernières années, les Canadiens ont tendance à acheter davantage de véhicules à passagers et moins de camionnettes¹ que les Américains. La différence de pourcentage varie selon la source de données consultée, mais en général, le pourcentage de vente de voitures à passagers au Canada est de 2 à 8 % plus élevé qu'aux États-Unis. Selon le magazine Automotive News^{2,3}, cette tendance se maintiendra et le pourcentage de voitures à passagers vendues au Canada se stabilisera à 53 %, ce qui est, selon les prévisions du magazine, environ 5 % plus élevé que le pourcentage de voitures à passagers vendues aux États-Unis.

On observe également de nettes différences dans la composition des ventes de sous-catégories de voitures à passagers et de camionnettes. Le graphique suivant montre le pourcentage de véhicules vendus dans chaque sous-catégorie au Canada et aux États-Unis, selon les données d'Industrie Canada⁴. Les données présentées sont fondées sur la moyenne des ventes annuelles de 1995 à 1999.

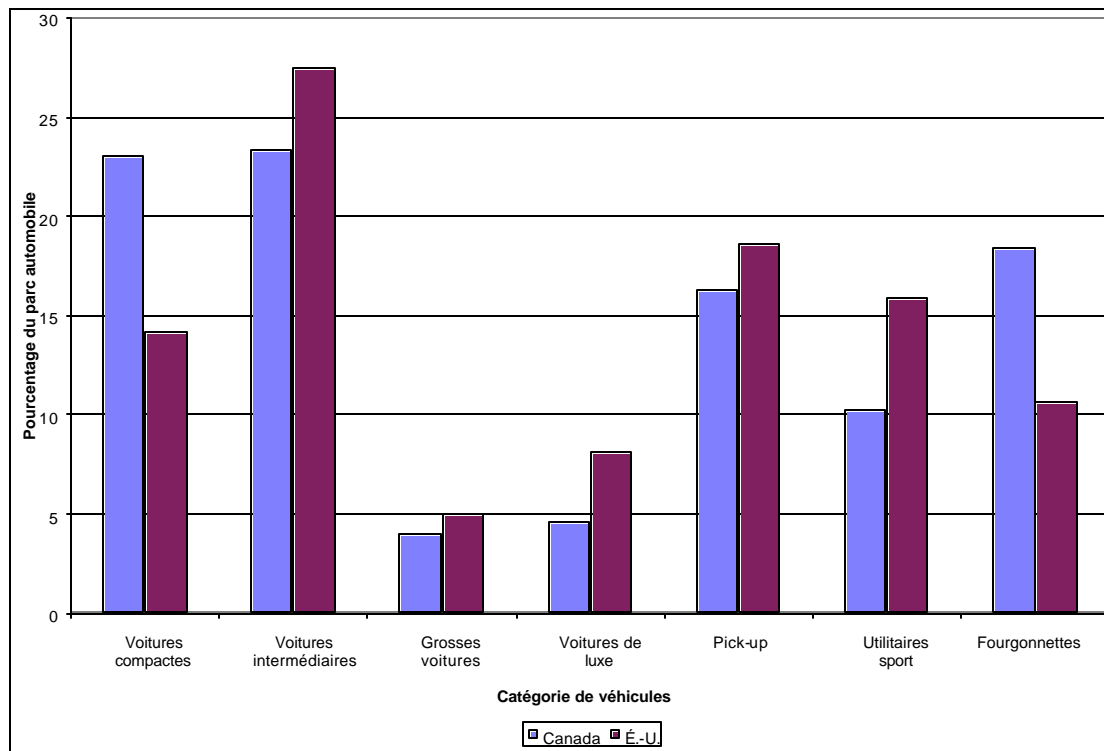
¹ Les camionnettes comprennent les fourgonnettes, les pick-up et les utilitaires sport.

² Automotive News, 2002 Market Data Book, 27 mai 2002.

³ Automotive News, 2001 Market Data Book, mai 2001.

⁴ Industrie Canada, « Revue statistique sur l'industrie canadienne de l'automobile : édition 2000 ».

Figure 1 : Composition moyenne des ventes par catégorie, 1995-1999



Le graphique montre que les Canadiens achètent généralement davantage de voitures compactes (23 % comparativement à 14 %) et de fourgonnettes (18 % comparativement à 11 %) (particulièrement les mini-fourgonnettes) et moins de véhicules de l'ensemble des autres catégories (voitures intermédiaires, grosses voitures, voitures de luxe, pick-up et utilitaires sport).

Aux fins d'homologation des émissions, on considère que toutes les voitures à passagers forment une catégorie homogène, alors que les camionnettes sont classées en quatre catégories distinctes fondées sur des propriétés de poids. Ces propriétés comprennent le « poids nominal brut du véhicule » (PNBV), qui correspond au poids en charge maximum du véhicule précisé par le constructeur; le « poids avec charge » qui correspond au poids à vide en ordre de marche du véhicule auquel on ajoute 136,1 kg (300 lb); et le « poids avec charge ajusté » qui correspond à la moyenne du poids à vide en ordre de marche du véhicule et du PNBV. Le tableau suivant résume les quatre catégories de camionnettes fondées sur ces propriétés.

Tableau 1 : Catégories de camionnettes

Catégorie	PNBV kg (lb)	Poids avec charge kg (lb)	Poids avec charge ajusté kg (lb)
1	0 – 2 722 (0 – 6 000)	0 – 1 701 (0 – 3 750)	S.O.
2	0 – 2 722 (0 – 6 000)	1 702 – 2 608 (3 751 – 5 750)	S.O.
3	2 723 – 3 856 (6 001 – 8 500)	S.O.	1 702 – 2 608 (3 751 – 5 750)
4	2 723 – 3 856 (6 001 – 8 500)	S.O.	2 608 (5 750)

Remarque : Les camionnettes de catégories 1 et 2 sont des camionnettes légères, alors que celles des catégories 3 et 4 sont des camionnettes lourdes.

Pour évaluer l'incidence des différences de préférence à l'égard des véhicules au Canada sur le taux d'émissions moyen du parc automobile canadien, la composition des ventes doit être ventilée en cinq catégories : la catégorie des véhicules légers (c.-à-d., voitures à passagers) et les catégories de camionnettes 1 à 4. Cette ventilation a été réalisée en utilisant les données canadiennes d'immatriculation de l'année de modèle 2000 ainsi que les données d'homologation de 2000 de l'EPA américaine pour répartir chaque modèle de véhicule énuméré dans les données d'immatriculation⁵ dans la catégorie de véhicules appropriée (c.-à-d., véhicules légers et camionnettes 1 à 4). La répartition des modèles de véhicule dans la catégorie des véhicules légers ou les catégories de camionnettes 1 à 4 est présentée à l'annexe A. Le tableau 2 montre le nombre et le pourcentage de véhicules par catégorie.

Tableau 2 : Nombre et pourcentage de véhicules par catégorie au Canada, année de fabrication 2000

	Véhicules légers	Camionnettes 1	Camionnettes 2	Camionnettes 3	Camionnettes 4	Total
Nombre	824 000	48 000	346 000	102 000	59 000	1 379 000
Pourcentage	59,7	3,5	25,1	7,4	4,3	100

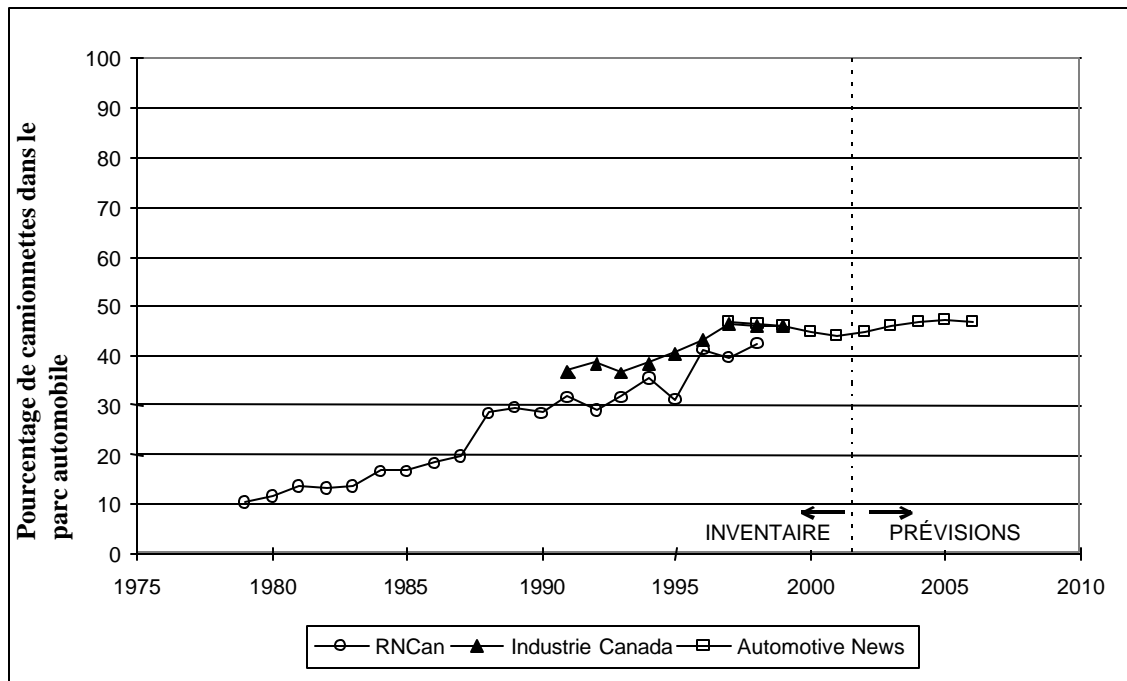
3) Projection de la composition future des ventes au Canada par catégorie de véhicules

La figure 2 présente un inventaire de données, de 1979 à nos jours, sur le pourcentage de camionnettes dans le parc combiné de voitures et de camionnettes au Canada, ainsi que les prévisions sur l'évolution de ce pourcentage jusqu'en

⁵ Les données fournies par l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) et l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC) ont été utilisées pour vérifier et, dans certains cas, corriger la répartition des modèles de véhicule dans les catégories appropriées.

2006, fondés sur des données provenant de trois sources : Ressources naturelles Canada (RNCa)⁶, Industrie Canada⁴ et Automotive News^{2,3}.

Figure 2 : Inventaire et prévisions du pourcentage de camionnettes dans le parc automobile au Canada



Comme l'indique le tableau 2, le pourcentage de camionnettes de l'année de fabrication 2000 dans le parc combiné de voitures et de camionnettes au Canada s'élève, selon les estimations, à environ 40 % (données d'immatriculation de 2000). De plus, les trois pourcentages suivants concernant les camionnettes, et découlant des données présentées au tableau 2, sont à l'origine des scénarios utilisés pour évaluer les taux moyens potentiels d'émissions de NOx du parc automobile canadien :

- Selon les prévisions du magazine Automotive News, le pourcentage de camionnettes dans le parc automobile canadien se stabilisera à environ 47 %. Compte tenu de la tendance apparente de 1997 à 2006, on prévoit que le pourcentage des ventes de camionnettes au Canada sera d'environ 47 % en 2009;
- Également selon les prévisions du magazine Automotive News, le pourcentage des ventes de camionnettes au Canada sera toujours d'environ 5 % inférieur au pourcentage observé aux États-Unis. Cette tendance apparente peut être

⁶ Schingh, Marie, Erik Brunet, Patrick Gosselin, « Tendances relatives à l'efficacité énergétique et des caractéristiques des véhicules légers neufs canadiens (1988-1998) », Ressources naturelles Canada, 6 juillet 2000.

utilisée de concert avec une hypothèse de l'EPA américaine voulant que le pourcentage de ventes de camionnettes aux États-Unis augmente à 60 % puis se stabilise⁷ (voir la section 5). Compte tenu de ces deux hypothèses, un scénario fondé sur un pourcentage de ventes de camionnettes de 55 % est à l'étude;

- Les données sur les ventes antérieures recueillies par Ressources naturelles Canada et Industrie Canada révèlent une augmentation du pourcentage des ventes de camionnettes au fil des ans. Si le taux actuel d'augmentation montré par ces données se maintient, le pourcentage de camionnettes dans le parc automobile pourrait atteindre 60 % en 2009.

Dans le cadre de l'analyse subséquente visant à déterminer les taux moyens potentiels d'émissions de NOx du parc automobile canadien, la distribution du pourcentage des camionnettes de catégories 1 à 4 est maintenue constante aux niveaux de 2000 décrits à la section précédente, alors que le pourcentage global des camionnettes dans le parc combiné au Canada varie de 40 à 60 %.

4) Estimation de la distribution future selon les séries d'homologation des émissions de véhicules

Les normes finales du programme américain Tier 2 sont fondées sur un système où les constructeurs ont l'option d'homologuer tout véhicule particulier selon l'une des huit catégories ou « séries » d'émissions, qui comportent toutes des normes spécifiques plus ou moins rigoureuses à l'égard d'une variété de polluants atmosphériques, pourvu que les constructeurs respectent la norme des émissions moyennes annuelles de NOx pour les parcs d'entreprise pondérée en fonction des ventes de 0,07 g/mille. Les constructeurs sélectionneront la série selon laquelle ils homologueront leurs différents modèles de véhicule en se fondant sur les caractéristiques du marché américain des ventes de véhicules tout en s'assurant que la norme des émissions moyennes de NOx pour les parcs automobiles de 0,07 g/mille est respectée aux États-Unis. Le règlement canadien continue à miser sur l'approche actuelle qui exige que les véhicules respectent les mêmes normes en matière d'émissions pour lesquelles ils sont homologués aux États-Unis.

L'EPA américaine, dans un rapport⁷ intitulé « Accounting for the Tier 2 and Heavy-Duty 2005/2007 Requirements in MOBILE6 », a élaboré une distribution par défaut à l'échelle des parcs automobiles illustrant de quelle façon les constructeurs pourraient se conformer aux exigences du programme Tier 2 (c.-à-d., le pourcentage de véhicules dans chaque catégorie de véhicules homologués selon une série avec l'objectif de respecter la norme des émissions moyennes de NOx pour les parcs automobiles). Le modèle MOBILE6 sert à évaluer les émissions des

⁷ U.S. EPA, « Accounting for the Tier 2 and Heavy-Duty 2005/2007 Requirements in MOBILE6 » EPA420-R-01-057, novembre 2001.

véhicules routiers aux États-Unis. La distribution par défaut selon les séries établie dans le modèle MOBILE6 représente une distribution possible et est fondée sur la prémisse voulant que les constructeurs profitent pleinement de l'occasion de compenser les émissions plus abondantes des camionnettes plus lourdes par des émissions plus faibles des véhicules légers et des camionnettes plus légères.

Le tableau 3 présente un résumé de la distribution par série établie par l'EPA américaine pour l'année de modèle 2009, soit l'année de la mise en œuvre complète des normes du programme Tier 2. Puisque la grande majorité des véhicules en vente au Canada seront vendus simultanément aux États-Unis et seront homologués selon la même série de normes en matière d'émissions qu'aux États-Unis, la même distribution par série projetée peut servir à calculer le taux moyen d'émissions de NOx des parcs automobiles au Canada.

Tableau 3: Distribution des véhicules par série du modèle MOBILE6 pour l'année de modèle 2009

Série	8	7	6	5	4	3	2	1
Norme d'émissions de NOx	0,2	0,15	0,1	0,07	0,04	0,03	0,02	0,00
Véhicules légers	-	-	-	0,1	0,1	0,55	0,25	-
Camionnettes 1	-	-	-	0,1	0,1	0,55	0,25	-
Camionnettes 2	-	0,3	0,3	0,2	0,2	-	-	-
Camionnettes 3	0,26	-	-	0,74	-	-	-	-
Camionnettes 4	1	-	-	-	-	-	-	-

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) et l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC) ont indiqué que [traduction] « il est très vraisemblable qu'un grand nombre de constructeurs homologuent la majorité de leurs produits selon le niveau moyen (série 5) d'émissions du programme Tier 2. Cette approche permet aux constructeurs de se conformer aux normes du programme Tier 2 tout en leur offrant la souplesse de répondre à tout changement à l'égard des préférences des clients⁸. » Une deuxième distribution, fondée sur ce scénario et caractérisée par l'homologation de la majorité des véhicules légers et des camionnettes de catégories 1, 2 et 3 selon la série 5, est présentée au tableau 4. Il peut être plus difficile d'homologuer les camionnettes plus lourdes et les véhicules diesel selon la série 5. Ces véhicules peuvent vraisemblablement être homologués selon un des séries supérieures (par ex., série 8 avec une norme en matière d'émissions de NOx de 0,2 g/mille). Pour compenser l'incidence de l'homologation de ces véhicules selon des séries supérieures sur le taux moyen des émissions de NOx des parcs automobiles, les constructeurs homologueraient vraisemblablement certains de leurs véhicules plus

⁸ ACCV et AFIAC, « Cleaner Vehicles, Engines and Fuels: A Policy Analysis and Recommendations on Environment Canada's Notice of Intent and Support Document – February 17th, 2001 », septembre 2001.

légers selon des séries caractérisées par des normes d'émissions de NOx plus faibles.

Tableau 4 : Distribution alternative de véhicules par série caractérisée par l'homologation de la majorité des véhicules légers et des camionnettes de catégories 1 à 3 selon la série 5

Série	8	7	6	5	4	3	2	1
Norme d'émissions de NOx	0,2	0,15	0,1	0,07	0,04	0,03	0,02	0,00
Véhicules légers	-	-	-	0,75	0,1	0,1	0,05	-
Camionnettes 1	-	-	-	0,75	0,1	0,1	0,05	-
Camionnettes 2	-	-	-	1	-	-	-	-
Camionnettes 3	-	-	-	1	-	-	-	-
Camionnettes 4	0,7	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-

5) Évaluation des taux moyens futurs d'émissions de NOx des parcs automobiles

Les données sur la composition des ventes au Canada et les distributions de véhicules par série décrites précédemment peuvent servir à évaluer les taux moyens d'émissions de NOx des parcs automobiles de l'année de modèle 2009, lorsque le programme Tier 2 sera complètement mis en œuvre.

En ce qui concerne la composition des ventes aux États-Unis, l'EPA⁷ prévoit que les ventes de camionnettes atteindront 60 % du marché des véhicules légers en 2008, puis se stabiliseront, mais la distribution des ventes dans les quatre catégories de camionnettes (c.-à-d., camionnettes de catégorie 1 à 18 %, de catégorie 2 à 57 %, de catégorie 3 à 17 % et de catégorie 4 à 8 %) devrait demeurer constante aux niveaux de 1999. Aux fins de comparaison, au Canada, la distribution des ventes dans les quatre catégories de camionnettes sera également maintenue aux niveaux canadiens de 2000 (c.-à-d., camionnettes de catégorie 1 à 8,7 %, de catégorie 2 à 62,3 %, de catégorie 3 à 18,3 % et de catégorie 4 à 10,7 %)⁹. Toutefois, selon les données présentées précédemment, le pourcentage global des camionnettes dans le parc combiné de voitures et de camionnettes au Canada est variable. Le tableau 5 présente les taux moyens d'émissions de NOx des parcs automobiles calculés en utilisant les deux distributions de véhicules par série et un pourcentage de camionnettes dans les parcs canadiens de 40, 47, 55 et 60 %.

⁹ Les tendances montrent que lorsque les consommateurs canadiens remplacent leur véhicule à passagers traditionnel par une camionnette, ils ont tendance à acheter des camionnettes plus légères (c.-à-d., camionnettes de catégorie 1 ou 2). La tendance pourrait ne pas se maintenir si les pourcentages de vente de camionnettes de catégories 1 à 4 sont maintenus constants au niveau de l'année de modèle 2000 et si le pourcentage global des ventes de camionnettes varie. Toutefois, il s'agit d'une méthode conservatrice qui permet d'évaluer le taux moyen d'émissions de NOx des parcs automobiles et qui est conforme à l'approche utilisée dans la référence de l'EPA américaine.

Tableau 5 : Évaluation des taux moyens d'émissions de NOx des parcs automobiles

	Taux moyen du parc américain	Taux moyen du parc canadien			
	Hypothèses du modèle MOBILE6 de l'EPA	Données d'immatriculation canadiennes de 2000 et données d'homologation de l'EPA	Prévisions – Automotive News	Tendance observée – Automotive News	Cas extrême
	60 % de camionnettes	40 % de camionnettes (année de modèle 2000)	47 % de camionnettes	55 % de camionnettes	60 % de camionnettes
Véhicules légers	0,400	0,597	0,531	0,450	0,400
Camionnettes de catégorie 1	0,108	0,035	0,041	0,048	0,052
Camionnettes de catégorie 2	0,342	0,251	0,292	0,343	0,374
Camionnettes de catégorie 3	0,102	0,074	0,086	0,101	0,110
Camionnettes de catégorie 4	0,048	0,043	0,050	0,059	0,064
Distribution de véhicules par série (modèle MOBILE6) Taux moyen d'émissions pour l'ensemble des parcs :	0,070	0,061	0,066	0,072	0,075
Distribution alternative Taux moyen d'émissions pour l'ensemble des parcs :	0,070	0,068	0,070	0,071	0,072

En utilisant la distribution de véhicules par série établie dans le modèle MOBILE6 et le pourcentage actuel de camionnettes dans le parc automobile au Canada (40 %, selon les données canadiennes d'immatriculation et les données d'homologation de l'EPA de 2000), la moyenne des émissions du parc canadien serait de 0,061 g/mille, ce qui est inférieur à la moyenne correspondante du parc américain. En se fondant sur la prévision du magazine Automotive News, soit un pourcentage de camionnettes dans le parc automobile de 47 %, la moyenne des émissions du parc automobile serait de 0,066 g/mille. Selon la tendance observée dans les données du magazine Automotive News (c.-à-d., un pourcentage de camionnettes dans le parc automobile canadien de 5 % inférieur à celui observé dans le parc automobile américain), qui prévoit un pourcentage de 55 % de camionnettes dans le parc automobile canadien, la moyenne des émissions du parc automobile serait de 0,072 g/mille. Dans le cas extrême où le pourcentage de camionnettes dans le parc canadien atteindrait 60 %, la moyenne globale des émissions du parc automobile au Canada serait légèrement supérieure à la moyenne américaine, soit 0,075 g/mille.

En utilisant la distribution alternative où la majorité des véhicules sont homologués selon la série 5, tous les scénarios indiquent une moyenne d'émissions du parc automobile canadien qui varie entre 0,068 et 0,072 g/mille.

Les véhicules moyens à passagers ne sont pas inclus dans les calculs des moyennes des émissions des parcs canadiens et américains puisque la définition de cette catégorie distincte de véhicule sera une nouveauté à partir de l'année de modèle 2004 et qu'il n'existe actuellement aucune donnée permettant de quantifier les véhicules moyens à passagers. Ces véhicules peu courants devraient vraisemblablement être homologués selon une série de normes d'émissions élevées. La distribution par série sélectionnée par les constructeurs serait redressée en conséquence pour obtenir un taux d'émissions de NOx de 0,07 g/mille aux États-Unis.

6) Taux moyens d'émissions de NOx des parcs automobiles – par entreprise

L'analyse précédente montre que, pour l'ensemble des parcs automobiles, la performance en matière d'émissions du parc canadien serait vraisemblablement très proche de celles du parc américain. On reconnaît toutefois que la distribution par série de l'homologation des émissions de véhicules d'une entreprise particulière pourrait être très différente des distributions présentées dans l'analyse de l'ensemble des parcs selon la gamme de produits offerts en vente par l'entreprise. Par conséquent, des analyses semblables ont été effectuées pour plusieurs entreprises particulières, mais en utilisant des données propres aux entreprises pour l'année de modèle 2000. Dans tous les cas, le taux moyen d'émissions de NOx du parc automobile de toute entreprise qui respecte la norme américaine des émissions moyennes de NOx pour les parcs automobiles était très proche de 0,07 g/mille.

7) Conclusions

Le règlement vise à continuer l'harmonisation des normes d'émissions canadiennes et américaines et à faire en sorte que la performance canadienne en matière d'émissions de véhicules est comparable à celle des États-Unis, qui ont les normes nationales en matière d'émissions les plus rigoureuses dans le monde.

La vaste majorité des véhicules vendus au Canada seront conçus pour respecter la norme américaine des émissions moyennes de NOx pour les parcs automobiles de 0,07 g/mille. L'analyse qui précède montre que, lorsque ces véhicules sont vendus simultanément aux États-Unis et au Canada, une moyenne d'émissions des parcs automobiles semblable mais non identique est observée au Canada, tant pour l'ensemble des parcs automobiles que pour les parcs d'entreprise analysés séparément. Le programme américain agit comme point d'encrage pour le taux moyen d'émissions du parc automobile canadien pourvu que des mesures de protection soient en place pour éviter toute manipulation des véhicules homologués aux États-Unis et vendus au Canada.

Compte tenu de la nature intégrée de l'industrie nord-américaine de construction de véhicules et la composition prévue du futur parc automobile canadien, l'analyse montre que le programme d'établissement des moyennes d'émissions peut permettre au parc automobile canadien d'obtenir une performance en matière d'émissions qui sera très semblable à celle enregistrée par le parc américain tout en offrant la souplesse nécessaire pour tenir compte des différences justifiables entre les deux marchés.

ANNEXE A

Distribution au Canada des véhicules de l'année de fabrication 2000 par catégorie de véhicules.

Type	Marque	Modèle	Véhicules légers	Camion-nettes 1	Camion-nettes 2	Camion-nettes 3	Camion-nettes 4
voiture	ACURA	EL	x				
voiture	ACURA	INTEGRA	x				
voiture	ACURA	NSX	x				
voiture	ACURA	RL	x				
voiture	ACURA	TL	x				
voiture	ASTON MARTIN	DB7	x				
voiture	AUDI	A4	x				
voiture	AUDI	A6	x				
voiture	AUDI	A8	x				
voiture	AUDI	S4	x				
voiture	AUDI	TT	x				
voiture	AUDI	Inconnu	x				
voiture	BENTLEY	ARNAGE	x				
voiture	BENTLEY	AZURE	x				
voiture	BMW	323	x				
voiture	BMW	328	x				
voiture	BMW	528	x				
voiture	BMW	540	x				
voiture	BMW	740	x				
voiture	BMW	750	x				
voiture	BMW	M	x				
voiture	BMW	M5	x				
camion	BMW	X5			x		
camion	BMW	X5				x	
voiture	BMW	Z3	x				
voiture	BMW	Z8	x				
voiture	BUICK	CENTURY	x				
voiture	BUICK	LESABRE	x				
voiture	BUICK	PARK AVENUE	x				
voiture	BUICK	REGAL	x				
voiture	CADILLAC	CATERA	x				
voiture	CADILLAC	DEVILLE	x				
voiture	CADILLAC	ELDORADO	x				
camion	CADILLAC	ESCALADE					x
voiture	CADILLAC	PRO CHASSIS	x				
voiture	CADILLAC	SEVILLE	x				
camion	CHEVROLET	ASTRO			x		
camion	CHEVROLET	ASTRO				x	
camion	CHEVROLET	BLAZER			x		
camion	CHEVROLET	C1500				x	
camion	CHEVROLET	C1500 SUBURBAN					x
camion	CHEVROLET	C1500 TAHOE					x
camion	CHEVROLET	C2500				x	x
camion	CHEVROLET	C2500 SUBURBAN					x
camion	CHEVROLET	C3500					

Type	Marque	Modèle	Véhicules légers	Camion-nettes 1	Camion-nettes 2	Camion-nettes 3	Camion-nettes 4
voiture	CHEVROLET	CAMARO	x				
voiture	CHEVROLET	CAVALIER	x				
voiture	CHEVROLET	CORVETTE	x				
camion	CHEVROLET	G10				x	
camion	CHEVROLET	G20					x
camion	CHEVROLET	G30					
voiture	CHEVROLET	IMPALA	x				
camion	CHEVROLET	K1500				x	
camion	CHEVROLET	K1500 SUBURBAN					x
camion	CHEVROLET	K1500 TAHOE					x
camion	CHEVROLET	K2500					
camion	CHEVROLET	K2500 SUBURBAN					x
camion	CHEVROLET	K3500					
voiture	CHEVROLET	LUMINA	x				
voiture	CHEVROLET	MALIBU	x				
voiture	CHEVROLET	METRO	x				
voiture	CHEVROLET	MONTE CARLO	x				
voiture	CHEVROLET	PRIZM	x				
camion	CHEVROLET	S10		x	x		
camion	CHEVROLET	TRACKER		x			
camion	CHEVROLET	VENTURE			x		
voiture	CHRYSLER	300M	x				
voiture	CHRYSLER	CIRRUS	x				
voiture	CHRYSLER	CONCORDE	x				
camion	CHRYSLER	GRAND VOYAGER			x		
voiture	CHRYSLER	INTREPID	x				
voiture	CHRYSLER	LHS	x				
voiture	CHRYSLER	NEON	x				
voiture	CHRYSLER	SEBRING	x				
camion	CHRYSLER	TOWN AND COUNTRY			x		
camion	CHRYSLER	VOYAGER			x		
voiture	DAEWOO	LANOS	x				
voiture	DAEWOO	LEGANZA	x				
voiture	DAEWOO	NUBIRA	x				
voiture	DODGE	AVENGER	x				
camion	DODGE	B1500				x	x
camion	DODGE	B2500					x
camion	DODGE	B3500					
camion	DODGE	CARAVAN			x		
camion	DODGE	DAKOTA			x		
camion	DODGE	DAKOTA				x	
camion	DODGE	DURANGO				x	
camion	DODGE	GRAND CARAVAN			x		
voiture	DODGE	INTREPID	x				
voiture	DODGE	NEON	x				
camion	DODGE	RAM 1500 SERIES				x	x
camion	DODGE	RAM 2500 SERIES					
voiture	DODGE	STRATUS	x				

Type	Marque	Modèle	Véhicules légers	Camion-nettes 1	Camion-nettes 2	Camion-nettes 3	Camion-nettes 4
voiture	DODGE	VIPER	x				
voiture	FERRARI	360	x				
voiture	FERRARI	456	x				
voiture	FERRARI	550	x				
voiture	FORD	CONTOUR	x				
voiture	FORD	CROWN VICTORIA	x				
camion	FORD	E-150				x	
camion	FORD	E-250					x
camion	FORD	E-350					
voiture	FORD	ESCORT	x				
camion	FORD	EXCURSION					
camion	FORD	EXPEDITION					x
camion	FORD	EXPLORER			x		
camion	FORD	F-150			x	x	
camion	FORD	F-150					x
camion	FORD	F-250					
camion	FORD	F-350					
voiture	FORD	FOCUS	x				
voiture	FORD	MUSTANG	x				
camion	FORD	RANGER		x	x		
voiture	FORD	TAURUS	x				
camion	FORD	WINDSTAR			x		
camion	GMC	C1500				x	
camion	GMC	C1500 YUKON XL					x
camion	GMC	C2500				x	x
camion	GMC	C2500 YUKON XL					x
camion	GMC	C3500					
camion	GMC	DENALI				x	
camion	GMC	G1500				x	x
camion	GMC	G2500					x
camion	GMC	G3500					
camion	GMC	K1500				x	
camion	GMC	K1500 YUKON XL					x
camion	GMC	K2500					
camion	GMC	K2500 YUKON XL					x
camion	GMC	K3500					
camion	GMC	S15 JIMMY			x		
camion	GMC	SAFARI			x		
camion	GMC	SAFARI				x	
camion	GMC	SONOMA		x	x		
camion	GMC	YUKON					x
voiture	HONDA	ACCORD	x				
voiture	HONDA	CIVIC	x				
camion	HONDA	CR-V		x			
voiture	HONDA	INSIGHT	x				
camion	HONDA	ODYSSEY			x		
camion	HONDA	PASSPORT			x		
voiture	HONDA	PRELUDE	x				
voiture	HONDA	S2000	x				

Type	Marque	Modèle	Véhicules légers	Camion-nettes 1	Camion-nettes 2	Camion-nettes 3	Camion-nettes 4
voiture	HYUNDAI	ACCENT	x				
voiture	HYUNDAI	ELANTRA	x				
voiture	HYUNDAI	SONATA	x				
voiture	HYUNDAI	TIBURON	x				
voiture	INFINITI	G20	x				
voiture	INFINITI	I30	x				
voiture	INFINITI	Q45	x				
camion	INFINITI	QX4			x		
camion	ISUZU	HOMBRE		x	x		
camion	ISUZU	RODEO			x		
camion	ISUZU	TROOPER				x	
camion	ISUZU	VEHICROSS			x		
voiture	JAGUAR	S-TYPE	x				
voiture	JAGUAR	VDP	x				
voiture	JAGUAR	XJ8	x				
voiture	JAGUAR	XJR	x				
voiture	JAGUAR	XK8	x				
voiture	JAGUAR	XKR	x				
camion	JEEP	CHEROKEE		x	x		
camion	JEEP	GRAND CHEROKEE			x		
camion	JEEP	WRANGLER		x	x		
voiture	KIA	SEPHIA	x				
camion	KIA	SPORTAGE		x			
camion	LAND ROVER	DISCOVERY				x	
camion	LAND ROVER	RANGE ROVER				x	
voiture	LEXUS	ES300	x				
voiture	LEXUS	GS300	x				
voiture	LEXUS	GS400	x				
voiture	LEXUS	LS400	x				
camion	LEXUS	LX470					x
camion	LEXUS	RX300	x				
voiture	LINCOLN	CONTINENTAL	x				
voiture	LINCOLN	LS	x				
camion	LINCOLN	NAVIGATOR					x
voiture	LINCOLN	TOWN CAR	x				
voiture	MAZDA	626	x				
camion	MAZDA	B3000		x	x		
camion	MAZDA	B4000		x	x		
voiture	MAZDA	MIATA	x				
voiture	MAZDA	MILLENNIA	x				
camion	MAZDA	MPV				x	
voiture	MAZDA	PROTÉGÉ	x				
voiture	MERCEDES BENZ	C	x				
voiture	MERCEDES BENZ	CL	x				
voiture	MERCEDES BENZ	CLK	x				
voiture	MERCEDES BENZ	E	x				
camion	MERCEDES BENZ	ML				x	
voiture	MERCEDES BENZ	S	x				

Type	Marque	Modèle	Véhicules légers	Camion-nettes 1	Camion-nettes 2	Camion-nettes 3	Camion-nettes 4
voiture	MERCEDES BENZ	SL	x				
voiture	MERCEDES BENZ	SLK	x				
voiture	MERCURY	COUGAR	x				
voiture	MERCURY	GRAND MARQUIS	x				
camion	MERCURY	MOUNTAINEER			x		
voiture	MERCURY	MYSTIQUE	x				
voiture	MERCURY	SABLE	x				
camion	MERCURY	VILLAGER			x		
voiture	MITSUBISHI	ECLIPSE	x				
camion	MITSUBISHI	MONTERO SPORT			x		
voiture	NISSAN	ALTIMA	x				
camion	NISSAN	FRONTIER		x	x		
voiture	NISSAN	MAXIMA	x				
camion	NISSAN	PATHFINDER			x		
camion	NISSAN	QUEST			x		
voiture	NISSAN	SENTRA	x				
camion	NISSAN	XTERRA			x		
voiture	OLDSMOBILE	ALERO	x				
camion	OLDSMOBILE	BRAVADA			x		
voiture	OLDSMOBILE	INTRIGUE	x				
camion	OLDSMOBILE	SILHOUETTE			x		
camion	OTHER	M				x	
camion	OTHER	P30				x	
voiture	PLYMOUTH	BREEZE	x				
camion	PLYMOUTH	GRAND VOYAGER			x		
voiture	PLYMOUTH	NEON	x				
voiture	PLYMOUTH	PROWLER	x				
camion	PLYMOUTH	VOYAGER			x		
voiture	PONTIAC	BONNEVILLE	x				
voiture	PONTIAC	FIREBIRD	x				
voiture	PONTIAC	FIREFLY	x				
voiture	PONTIAC	GRAND AM	x				
voiture	PONTIAC	GRAND PRIX	x				
camion	PONTIAC	MONTANA			x		
voiture	PONTIAC	SUNFIRE	x				
voiture	PONTIAC	Inconnu	x				
voiture	PORSCHE	911	x				
voiture	PORSCHE	BOXSTER	x				
voiture	ROLLS ROYCE	CORNICHE	x				
voiture	ROLLS ROYCE	SILVER SERAPH	x				
voiture	SAAB	93	x				
voiture	SAAB	95	x				
voiture	SATURN	LS	x				
voiture	SATURN	LS1	x				
voiture	SATURN	LS2	x				
voiture	SATURN	LW1	x				
voiture	SATURN	LW2	x				
voiture	SATURN	SC1	x				
voiture	SATURN	SC2	x				
voiture	SATURN	SL	x				

Type	Marque	Modèle	Véhicules légers	Camion-nettes 1	Camion-nettes 2	Camion-nettes 3	Camion-nettes 4
voiture	SATURN	SL1	x				
voiture	SATURN	SL2	x				
voiture	SATURN	SW2	x				
camion	SUBARU	FORESTER	x				
voiture	SUBARU	IMPREZA	x				
voiture	SUBARU	LEGACY	x				
voiture	SUZUKI	ESTEEM	x				
camion	SUZUKI	GRAND VITARA		x			
voiture	SUZUKI	SWIFT	x				
camion	SUZUKI	VITARA		x			
camion	TOYOTA	4 RUNNER			x		
voiture	TOYOTA	AVALON	x				
voiture	TOYOTA	CAMRY	x				
voiture	TOYOTA	CELICA	x				
voiture	TOYOTA	COROLLA	x				
voiture	TOYOTA	ECHO	x				
camion	TOYOTA	LAND CRUISER					x
camion	TOYOTA	RAV4		x			
camion	TOYOTA	SIENNA			x		
camion	TOYOTA	TACOMA		x	x		
camion	TOYOTA	TUNDRA			x		
camion	TOYOTA	TUNDRA				x	
voiture	VOLKSWAGEN	CABRIO	x				
camion	VOLKSWAGEN	EUROVAN			x		
voiture	VOLKSWAGEN	GOLF	x				
voiture	VOLKSWAGEN	GTI	x				
voiture	VOLKSWAGEN	JETTA	x				
voiture	VOLKSWAGEN	NEW BEETLE	x				
voiture	VOLKSWAGEN	PASSAT	x				
voiture	VOLVO	C70	x				
voiture	VOLVO	S70	x				
voiture	VOLVO	S80	x				
voiture	VOLVO	V70	x				
camion	WORKHORSE	P30					
			Véhicules légers	Camion-nettes 1	Camion-nettes 2	Camion-nettes 3	Camion-nettes 4
		Total	823 521	48 456	345 879	101 543	59 173
		Pourcentage	59,7	3,5	25,1	7,4	4,3