

DOCUMENT D'APPUI

AVIS D'INTENTION
POUR
DES VÉHICULES, DES MOTEURS ET
DES CARBURANTS MOINS POLLUANTS

Environnement Canada
février 2001

SOMMAIRE

INTRODUCTION et CONTEXTE

DISCUSSION DES ENJEUX ET DES MESURES PREVUES

- 1) Futures normes d'émissions pour véhicules et moteurs routiers
 - a) Harmonisation avec les normes fédérales de l'EPA américaine
 - b) Programme de réglementation et protocoles d'entente
 - c) Entrée en vigueur progressive, moyenne des parcs, systèmes de crédits d'émissions
 - d) Certification d'émissions et marque nationale d'émissions
- 2) Programmes pour véhicules et moteurs en service
 - a) Programmes d'inspection et d'entretien des véhicules
 - b) Programmes de rénovation des moteurs lourds
 - c) Infrastructure de transport
- 3) Futures normes d'émissions pour moteurs hors route
 - a) Harmonisation avec les normes d'émissions fédérales de l'EPA américaine
 - b) Systèmes de crédits d'émissions
 - c) Certification d'émission, étiquetage et marque nationale d'émissions
 - d) Synchronisation / entrée en vigueur des normes canadiennes
- 4) Politiques d'harmonisation internationale pour les carburants
- 5) Futures normes pour le carburant diesel
 - 5.1 Carburant diesel routier
 - 5.2 Carburant diesel hors route
- 6) Futures normes pour le mazout
- 7) Futures normes pour l'essence
 - 7.1 Remarques d'ordre général
 - 7.2 Émission de toxiques atmosphériques
 - 7.3 Additifs limiteur de dépôt
 - 7.4 Éther méthyltertiobutylique (MTBE)
 - 7.5 Éthanol
 - 7.6 Indice d'efficacité de la carburation (contrôles de la distillation)
 - 7.7 Soufre

7.8 MMT

7.9 Aromatiques et oléfines

7.10 Tension de vapeur en été

8) Remarques d'ordre général – carburants

8.1 Introduction hâtive de carburants moins polluants

8.2 Application de normes générales sur le carburant

9) Mode les d'émissions et données sur la qualité de l'air

ANNEXES

10) Lettre d'invitation du sous-ministre - 4 avril 2000

11) Lettre de diffusion des documents d'information - 5 mai 2000

12) Liste des conférenciers de l'atelier

13) Liste des participants a l'atelier

14) Liste des participants qui ont présenté des mémoires

15) Lettre de diffusion des exposes de l'atelier - 18 juillet 2000

16) Lettre de diffusion des mémoires - 28 juillet 2000

SOMMAIRE

Introduction et contexte

Un processus de consultation générale, sollicitant toutes les parties intéressées, a été amorcé en avril 2000 pour établir le programme du gouvernement pour la mise en application d'une réglementation et d'autres mesures qui permettront de réduire le niveau d'émissions des véhicules, des moteurs et des carburants à base de pétrole au cours de la prochaine décennie afin de protéger la santé des Canadiens et Canadiennes et l'environnement. Le texte qui suit résume les principales mesures en regard de ce programme. Le reste du document contient des renseignements plus détaillés, y compris un résumé des points de vue des intervenants ainsi qu'une analyse des différentes questions par le Ministère.

1) Mesures concernant les véhicules et les moteurs routiers

Dans le but d'harmoniser les normes d'émissions canadiennes pour les véhicules et les moteurs routiers avec celles de l'EPA américaine, Environnement Canada procédera l'élaboration d'une réglementation en vertu de la Section 5 de la LCPE (1999). Plus précisément, la réglementation portera sur les points suivants:

Véhicules légers et camions légers (voitures, camionnettes, voitures loisir-travail, etc.):

- Réglementation proposée pour l'harmonisation avec les normes du programme américain Tier 2, avec entrée en vigueur progressive à partir du modèle de l'année 2004
- Pour les modèles des années 2001 à 2003, élaboration d'un protocole d'entente provisoire en partenariat avec les fabricants de véhicules afin de permettre la mise en marché de véhicules respectant les normes des véhicules à faibles émissions (LEV)

Véhicules lourds et moteurs lourds

- Élaboration d'une réglementation proposée pour permettre l'entrée en vigueur des normes du programme Phase 1 dès le modèle de l'année 2004 et permettre une synchronisation de l'entrée en vigueur des normes du programme Phase 2 avec les États-Unis.

Dans l'élaboration de futures réglementations sur les émissions des véhicules et des moteurs routiers en vertu de la LCPE 1999, Environnement Canada prévoit s'assurer que la performance environnementale des nouveaux parcs de véhicules soit comparable aux objectifs des programmes américains applicables. Les détails de la future réglementation, y compris la possibilité d'établir des normes

appropriées pour les moyennes des parcs de véhicules ou de mécanismes de rechange offrant des résultats comparables, seront élaborés en collaboration avec les intervenants tout au long du processus l'élaboration des règlements.

2) Mesures concernant les véhicules et les moteurs en service

Le Ministère prévoit l'élaboration d'un code de pratique pour les programmes d'inspection et d'entretien des véhicules lourds, en collaboration avec les intervenants intéressés.

3) Mesures pour les véhicules et les moteurs hors route

Le Ministère prévoit entreprendre l'élaboration de programmes de réduction des émissions pour les moteurs hors route, en vertu de la Section 5 de la LCPE 1999, harmonisés avec les programmes de réduction d'émissions correspondants élaborés par les autorités fédérales américaines. Cela suppose:

- Élaboration de règlements proposes correspondant au programme de Phase 2 de l'EPA pour les moteurs utilitaires à essence à allumage par bougie;
- Élaboration de règlements proposes correspondant au programme de Tier 2 de l'EPA pour les moteurs hors route à allumage par compression;
- Élaboration de règlements proposes correspondant au programme de l'EPA pour les moteurs marins à allumage par bougie.

Le Ministère envisagera élaboration des programmes suivants:

- programme de Tier 3 pour les moteurs hors route à allumage par compression, lorsqu'on connaîtra toute la portée du programme de l'EPA américaine;
- programmes de réduction des émissions pour les gros moteurs à allumage par bougie, les véhicules récréatifs à moteur à essence, ainsi que les moteurs marins à essence soit à direction arrière ou en-bord, harmonisés avec les programmes de l'EPA américaine lorsqu'ils auront été arrêtés aux États-Unis.

Les détails des futurs règlements proposés, y compris l'autocertification, les systèmes de crédits d'émissions et les dispositions concernant le calcul de moyenne de parc de véhicules, seront élaborés dans le cadre du processus réglementaire, dans la mesure où cela est applicable et réalisable.

4) Mesures - Politique sur l'harmonisation internationale pour les carburants avec d'autres pays

Environnement Canada prévoit garder la même approche qui consiste à harmoniser, dans l'ensemble, les exigences environnementales du Canada en matière de carburants avec celles des États-Unis, tout en tenant compte des normes environnementales qui sont élaborées par l'Union européenne. En certaines circonstances, le Canada peut toutefois prendre des mesures additionnelles pour protéger la santé des Canadiens ainsi que l'environnement.

5) Mesures pour les futures normes régissant le carburant diesel

Carburant diesel routier:

Environnement Canada propose de synchroniser et d'harmoniser ses normes avec le niveau final de soufre contenu dans le carburant diesel routier aux États-Unis (c.-à-d., une limite de 15 ppm à partir du 1^{er} juin 2006). Le processus canadien de réglementation sera amorcé sous peu, avec un document de travail sollicitant les opinions des intervenants concernant le besoin et la nature des provisions «souple de sécurité» semblables à celles contenues dans le règlement final américain.

Environnement Canada prévoit aussi la mise sur pied d'une base de données complète sur la composition du carburant diesel dans le but de surveiller la qualité du carburant. Dès janvier 2001, les entreprises de raffinage et les importateurs de carburant diesel devront fournir des renseignements concernant les niveaux de cétane, d'aromatiques et de HAP contenus à la fois dans le carburant diesel routier et hors route. Si le taux de participation à cette étude se révèle faible, Environnement Canada étudiera la possibilité d'obliger les entreprises à transmettre ces données.

Carburant diesel hors route:

Environnement Canada prévoit recommander l'établissement d'une norme limitant la teneur en soufre du carburant diesel hors route. La limite sera établie dans 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). Dans ce but, Environnement Canada recueillera de l'information sur les lieux d'utilisation du carburant diesel hors route, les effets des réductions de soufre sur les émissions ainsi que les coûts liés à la réduction du soufre dans le carburant diesel utilisé dans tous les moteurs et les véhicules hors route, y compris les applications ferroviaires et maritimes.

L'étude sur la composition du carburant diesel, mentionnée précédemment dans la section traitant du carburant diesel routier, inclura aussi le carburant diesel hors route.

6) Mesures pour les futures normes régissant le mazout

Environnement Canada propose de prendre des mesures pour réduire la teneur en soufre du mazout léger et du mazout lourd utilisés dans les équipements fixes. Le Ministère prévoit entreprendre en 2001 des études sur les avantages qu'une réduction de la teneur en soufre du mazout peut procurer pour la santé des Canadiens et l'environnement et sur les coûts que cela suppose, dans la perspective d'établir des exigences équivalant aux normes fixées par l'Union européenne pour la concentration de soufre dans le mazout, qui seront mises en vigueur intégralement d'ici 2008. On examinera aussi la possibilité de compléter les règlements par des mesures comme des instruments économiques, pour accélérer l'adoption de mazout à faible teneur en soufre.

7) Mesures pour les futures normes régissant l'essence

La question de l'essence présente de nombreux aspects nécessitant l'adoption de mesures. Les diverses mesures qui seront entreprises sont énumérées séparément pour chaque aspect.

Composition de l'essence et son influence sur le niveau d'émissions de substances toxiques dans l'air:

Une analyse plus poussée sera nécessaire pour évaluer l'effet potentiel de contrôles additionnels de la qualité de l'essence sur la réduction du niveau d'émissions de substances toxiques produites par les véhicules. Environnement Canada prévoit étudier l'effet que l'imposition de limites additionnelles sur la composition de l'essence peut entraîner sur les émissions de substances toxiques produites par les véhicules. L'imposition éventuelle de mesures de contrôle plus sévères sur la composition de l'essence dans le but de réduire le niveau d'émissions produites par les véhicules à essence est moins urgente que la question de la qualité du carburant diesel et du mazout utilisés dans les installations fixes.

Additifs limiteur de dépôt :

Environnement Canada prévoit examiner les tendances actuelles dans l'utilisation des additifs limiteur de dépôt au Canada et ce qu'il en coûterait pour en imposer l'utilisation à des niveaux efficaces dans tous les types d'essence.

Éther méthyltertiobutylique (MTBE):

Environnement Canada prévoit recommander la publication dans la Gazette du Canada d'un avis relatif à l'alinéa 71(1)b) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), au sujet de la demande de renseignements sur l'usage et les rejets d'éther méthyltertiobutylique. Cet avis s'appliquera généralement aux personnes qui manipulent du MTBE ou de l'essence contenant cette substance.

Après examen de ces renseignements, Environnement Canada déterminera s'il convient de prendre de nouvelles mesures à l'égard du MTBE.

Éthanol:

Le Ministère va continuer d'examiner la question dans le contexte de ses effets sur les émissions de gaz à effet de serre par le biais de sa participation au processus de lutte contre le changement climatique.

Indice d'efficacité de carburation (contrôles de distillation):

Afin de surveiller la qualité de l'essence canadienne par rapport à l'Indice d'efficacité de carburation (IEC), Environnement Canada prévoit demander aux raffineurs et aux importateurs d'essence de fournir volontairement de l'information sur l'IEC, sur les valeurs de distillation de l'essence (T10, T50, T90) et sur la concentration en oxygène (par type de composante oxygénée) à compter de juillet 2001. Si le taux de participation à ce programme volontaire se révèle faible, Environnement Canada envisagera de rendre obligatoire la transmission de ces renseignements.

8) Mesures pour promouvoir l'introduction hâtive de carburants moins polluants

Environnement Canada examinera la possibilité de prendre des mesures complémentaires aux règlements, comme des instruments économiques et d'autres mesures, dans le but de promouvoir l'introduction hâtive de carburants moins polluants, comme les carburants à faible teneur en soufre. Le Ministère prévoit aussi continuer à examiner avec d'autres ministères fédéraux la possibilité d'acheter des carburants moins polluants pour les véhicules et les installations du gouvernement.

Environnement Canada évaluera ces mesures pour s'assurer qu'elles produisent l'effet souhaité.

INTRODUCTION

Le présent document vise à résumer les conclusions du processus de consultation mène par Environnement Canada dans le but établir un nouveau programme concernant les véhicules, les moteurs et les carburants et à énoncer ce programme.

La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* a été promulguée le 31 mars 2000. Elle comprend de nouvelles dispositions législatives qui renforcent la capacité du gouvernement du Canada d'établir des normes pour les véhicules, les moteurs et les carburants dans le but de réduire le niveau des émissions néfastes pour la qualité de l'air au Canada. Les dispositions de la LCPE 1999 permettent l'établissement de normes d'émissions pour une gamme de moteurs plus vaste, mais ne permettent pas d'établir des normes d'émissions pour les moteurs utilisés pour la propulsion d'avions, pour le matériel ferroviaire et pour les bâtiments de men Le programme du ministre pour les véhicules, les moteurs et les carburants moins polluants se concentre donc sur les types de moteurs régis par la LCPE 1999.

CONTEXTE

La pollution de l'air est une menace sérieuse pour la santé. A l'échelle du Canada, des études fédérales démontrent que, chaque année, plus de 5 000 décès prématurés peuvent être attribués à la pollution de l'air. La pollution de l'air est aussi associée à d'autres effets sur la santé, notamment les malaises cardiovasculaires et les dommages respiratoires, et fait en sorte que les Canadiens multiplient leurs visites aux services d'urgence et leurs séjours dans les hôpitaux. Il est clair qu'il existe une nécessité de continuer à prendre des mesures fermes afin de fournir un environnement plus sain aux Canadiens et Canadiennes.

L'utilisation de moteurs à combustion interne pour propulser les véhicules et les équipements ainsi que la combustion de mazout contribuent de façon marquée à la pollution de l'air au Canada, particulièrement dans les régions urbaines. Les émissions préoccupantes comprennent les oxydes d'azote (NOx), les composés organiques volatiles (COV), les oxydes de soufre (SOx), le monoxyde de carbone (CO), les gaz à effet de serre, les particules fines (PM), le benzène, le butadiène-1,3, le formaldéhyde, l'acétaldéhyde et d'autres substances toxiques ou potentiellement toxiques. Ces émissions varient principalement en fonction de la technologie véhicule/moteur et des propriétés des carburants. Puisque la performance des systèmes de réduction des émissions des véhicules / moteurs peut être altérée si les carburants appropriés ne sont pas utilisés, on ne peut élaborer des politiques et des programmes efficaces de réduction des niveaux d'émissions sans envisager comme un ensemble intégré les normes régissant le carburant et les normes d'émissions des véhicules / moteurs.

Au printemps 2000, le ministre fédéral de l'Environnement a fait connaître la stratégie intégrée du gouvernement du Canada en matière d'assainissement de l'air. L'une des composantes de la stratégie d'assainissement de l'air est l'élaboration et la mise en oeuvre subséquente du programme pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants du gouvernement du Canada au cours de la prochaine décennie.

En un premier temps, le ministre adjoint de l'Environnement adressait, en date du 4 avril 2000, une lettre à divers intervenants pour les inviter à prendre part à l'élaboration du programme pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants. Environnement Canada a aussi préparé un document de travail intitulé « *Futures normes canadiennes visant les émissions des véhicules et des moteurs, ainsi que la reformulation des combustibles à base de pétrole* », qu'il a distribué à toutes les parties ayant manifesté leur intérêt à prendre part au processus d'élaboration du programme fédéral, en réponse à l'invitation du ministre adjoint. Ce document de travail visait à établir le contexte de différentes questions et à amorcer une discussion sur l'orientation que pourraient prendre les nouvelles normes en ce domaine au cours des dix prochaines années.

Les 25 et 26 mai derniers, Environnement Canada tenait un atelier impliquant les parties intéressées à Toronto dans le but de rassembler les grands spécialistes en matière d'émissions produites par les véhicules, les moteurs et les carburants et d'examiner les mesures qui permettraient de réduire la pollution de l'air provenant de ces sources. Plus de 125 représentants des administrations fédérale, provinciales et municipales, de groupes de promotion et de défense de la santé et de l'environnement, de l'industrie du raffinage du pétrole, des fabricants d'automobiles et de moteurs, et du secteur des carburants de remplacement ont pris part à l'Atelier sur les véhicules et les combustibles. A cette occasion, toutes les parties ont eu la possibilité de présenter un exposé et de déposer un mémoire décrivant leurs opinions sur les mesures qui devraient être incluses dans le programme sur les véhicules, les moteurs et les carburants moins polluants. En juillet, tous les exposés et les mémoires présentés à l'occasion de l'atelier ont été distribués aux intervenants.

Après avoir étudié en détail et pris en considération les commentaires des intervenants, le ministre de l'Environnement a élaboré un programme fédéral concernant les mesures planifiées et les futures initiatives dans le but de réduire la pollution produite par les véhicules, les moteurs et les carburants. On prévoit que le ministre indiquera de façon formelle l'intention du Ministère de mettre en oeuvre ce programme en publiant un résumé des mesures prévues dans la *Gazette du Canada*, Partie 1 (avis d'intention). Les mesures de réglementation énoncées dans l'avis seront entreprises selon des modalités définies et incluront une consultation auprès des intervenants.

Tel que mentionne précédemment, l'avis d'intention est un élément clé de la stratégie intégrée d'assainissement de l'air du gouvernement. Cette stratégie comporte d'autres éléments, comme la collaboration avec les provinces et les territoires pour l'établissement de normes pancanadiennes pour réduire la pollution de l'air causée par le mercure, le benzène, l'ozone et les particules d'ici 2010 ou avant, l'élaboration de stratégies pour les principaux secteurs industriels et la négociation d'une annexe sur l'ozone avec les États-Unis pour diminuer la pollution de l'air transfrontalière. Les mesures énoncées dans le programme pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants aideront à atteindre les objectifs de l'entente Canada - États-Unis sur la qualité de l'air et viennent compléter les mesures entreprises dans le contexte de la stratégie canadienne sur le changement climatique.

Le présent document vient appuyer l'avis d'intention du ministre en établissant le contexte des différentes questions et en résumant les données présentées lors de l'atelier et dans les mémoires. En outre, il présente une analyse des enjeux et expose l'orientation qu'entend prendre le gouvernement à cet égard.

1) FUTURES NORMES D'ÉMISSIONS POUR VÉHICULES ET MOTEURS ROUTIERS

Sommaire et mise jour du document de travail

Le document de travail proposait de poursuivre l'harmonisation des exigences fédérales canadiennes en matière d'émission pour les véhicules routiers¹ avec celles de l'EPA américaine. En fait, le Ministère a proposé d'harmoniser les prochaines exigences canadiennes en matière d'émissions avec les programmes fédéraux américains de réduction des émissions pour les véhicules et les moteurs routiers, y compris les normes applicables aux émissions de gaz d'échappement (conventionnel et à vide), aux émissions par évaporation, aux émissions en cours de ravitaillement et aux systèmes de diagnostic de bord. Ces programmes se résument comme suit:

- le programme de réduction des émissions de Tier 2 de l'EPA américaine pour les véhicules légers, les camions légers et les véhicules moyens de tourisme avec mise en oeuvre progressive à partir du modèle de l'année 2004;
- les programmes proposés de réduction des émissions Phase 1 et Phase 2 de l'EPA américaine pour les véhicules lourds et les moteurs lourds avec mise en oeuvre progressive à partir des modèles des années 2004 et 2007 respectivement;
- les normes actuelles d'émission de l'EPA américaine pour les motocyclettes.

Le document de travail mentionnait qu'Environnement Canada a l'intention d'harmoniser les normes d'émission avec l'EPA américaine selon un nouveau cadre réglementaire qui doit être élaboré en vertu de la LCPE 1999. Dans la mesure où cela est réalisable et approprié, ce cadre emprunterait la structure établie pour les émissions en vertu de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (LSVA). On estime que cette approche constituerait la transition la plus souple possible pour les fabricants et les importateurs canadiens de véhicules routiers. Toutefois, il était aussi mentionné que les entreprises affectées devraient permettre l'utilisation d'une marque nationale d'émissions (MNÉ) en vertu du nouveau cadre réglementaire, puisque cette marque constitue la pierre angulaire du cadre réglementaire de la LCPE 1999 pour la réduction des émissions des véhicules et des moteurs.

¹ Les véhicules routiers comprennent les catégories générales suivantes : véhicules légers (c.-à-d. automobiles), camions légers (mini-fourgonnettes, camionnettes et véhicules loisir-travail dont le poids net brut du véhicule (PNRV) n'excède pas 8 500 lb), véhicules de tourisme intermédiaires (nouvelle catégorie de véhicules créée en vertu du programme Tier 2 de l'EPA, regroupant principalement des véhicules de tourisme d'un poids nominal brut du véhicule (PNBV) variant entre 8 500 et 10 000 lb), véhicules et moteurs lourds (surtout des camions et des autobus) et les motocyclettes.

Finalement, le document de travail mentionnait que les programmes de réduction des émissions de l'EPA américaine reposent de plus en plus sur les mises en oeuvre progressives, les normes de moyennes pour les parcs de véhicules d'entreprise et des systèmes complexes de crédits d'émissions afin d'offrir plus de souplesse dans les exigences de conformité, de favoriser l'introduction hâtive de nouvelles technologies et de permettre l'adoption de normes d'émission plus sévères qu'il ne serait possible en vertu d'une seule norme. Par conséquent, le Ministère indique qu'il importe peut-être plus que par le passé d'adopter et de faire observer des exigences de moyennes d'émissions de parc de véhicules ainsi que des systèmes de crédits d'émissions correspondants dans les prochains programmes canadiens d'émissions pour s'assurer que les émissions produites par les nouveaux véhicules / moteurs canadiens ne seront pas compromises de façon significative par rapport aux États-Unis. Lors du processus de consultation concernant l'élaboration du futur programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, les intervenants ont été invités à donner leur opinion sur la façon dont ces questions (mise en oeuvre progressive, normes pour les moyennes de parcs de véhicules, systèmes de crédits d'émissions) devraient être traitées dans le contexte des futurs programmes de réduction des émissions.

A la suite de la publication et de la distribution du document de travail en avril 2000, l'EPA américaine a franchi deux étapes importantes vers la réalisation finale de ses prochains programmes Phase 1 et Phase 2 de réduction des émissions pour les véhicules lourds et les moteurs lourds. Elle a aussi commencé à élaborer des normes d'émissions plus strictes pour les motocyclettes routières. Les sections suivantes présentent un sommaire des mesures récentes prises par l'EPA.

Programme Phase 1 final de l'EPA américaine pour les véhicules et les moteurs lourds

Le 31 juillet 2000, l'EPA annonçait qu'elle avait terminé l'élaboration d'une norme définitive concernant les exigences du programme Phase 1. Dans ce règlement final, l'EPA réaffirme que la norme combinée régissant les oxydes d'azote (NOx) et les hydrocarbures (c.-à-d. HCNM+NOx) de 2.4 g/BHP-h pour les moteurs diesel lourds² est réalisable sur le plan technologique et rentable à partir du modèle de l'année 2004, sans qu'il ne soit nécessaire de modifier la formulation du carburant diesel. En conséquence, cette norme entrera en vigueur pour le modèle de l'année 2004. De plus, une nouvelle série de normes d'émissions et de méthodes de vérification additionnelles a été conçue dans le but de représenter plus fidèlement la gamme des conditions de conduite réelles des moteurs lourds diesel, confirmant ainsi que ces moteurs seront conformes aux normes d'émissions lorsqu'ils seront

² La plupart des moteurs diesel (c.-à-d. à allumage par compression) sont alimentés par du carburant diesel, mais peuvent aussi être propulsés par du méthanol ou des carburants gazeux.

soumis aux conditions d'utilisation réelles. Les nouvelles dispositions comprennent l'imposition d'un test de fonctionnement prolongé pour suppléer aux méthodes d'essai fédérales actuelles (MEF) et une méthode d'essai à plafond pour les moteurs en service. Ces nouvelles dispositions entreront en vigueur pour le modèle de l'année 2007. Finalement, le programme Phase 1 exigera que les systèmes de diagnostic de bord soient implantés progressivement à partir du modèle de l'année 2005 sur les véhicules diesel lourds de poids nominal brut de moins de 14 000 lb.

Le règlement final de la Phase 1 comprend aussi plusieurs nouvelles exigences pour les moteurs³ lourds et les véhicules lourds à cycle d'Otto. L'un des principaux changements associés au programme Phase I de l'EPA concerne la façon dont un sous-ensemble de la catégorie «poids lourds à cycle d'Otto» (à allumage par bougie) sera testé en tant que mesure de référence pour les prochaines normes d'émissions. Historiquement, les normes d'émission de gaz d'échappement pour les véhicules lourds étaient généralement basées sur le rendement du moteur en termes d'émissions, mesure indépendamment du châssis du véhicule, principalement parce que les moteurs lourds peuvent être utilisés pour une variété d'applications. Alors que les normes d'émissions pour les véhicules se définissent par la quantité d'émissions émises par distance parcourue (p. ex. grammes par mille), les normes d'émissions des moteurs s'expriment en terme d'émissions par unité de travail par unité de temps (c.-à-d. g/BHP-h). Selon cette approche, les normes d'émissions pour les moteurs lourds n'avaient pas à augmenter avec le poids du véhicule parce que les plus gros moteurs ne produisent pas nécessairement plus d'émissions par cheval-vapeur, bien qu'ils tendent à produire plus d'émissions par distance parcourue.

Le programme Phase 1 de l'EPA présente un contrôle basé sur le châssis ainsi que des normes d'émissions pour les véhicules lourds⁴ à cycle d'Otto «complets» de poids brut nominal variant entre 8 500 et 14 000 lb. Il s'agit d'une approche similaire à celle qui est utilisée dans le programme pour les véhicules légers et les camions légers. Les normes d'émissions de la Phase 1 de l'EPA pour cette sous-catégorie de véhicules lourds sont harmonisées avec les normes des véhicules à faibles émissions (LEV) régissant les véhicules moyens en vertu du programme de LEV I de la Californie, et elles entreront en vigueur pour le modèle de l'année 2005. Ces normes sont résumées dans le tableau ci-après:

PNBV (lb)	GONM (g/mile)	NOx (g/mile)	CO (g/mile)
8500-10 000	0,280	0,9	7,3

³ La plupart des moteurs à cycle d'Otto (c.-à-d. allumage par bougie) sont alimentés par essence mais peuvent aussi être alimentés par des carburants de rechange comme le méthanol ou un carburant gazeux.

⁴ Un véhicule «complet» est essentiellement un véhicule construit avec son contenant à cargo principal intégré au châssis.

10 000-14 000	0,330	1,0	8,1
---------------	-------	-----	-----

En vertu du programme Phase 1 pour les véhicules à cycle d'Otto, les méthodes d'essai d'évaporation de carburant ont été changées dans le but de les harmoniser avec les normes applicables régissant les véhicules et les camions légers. En outre, le programme exigera désormais que les systèmes de contrôle pour le ravitaillement et la récupération des vapeurs soient implantés progressivement sur les modes des années 2005 et 2006 pour tous les véhicules lourds complets à cycle d'Otto dont le PNBV n'excède pas 10 000 lb. Comme pour les véhicules diesel lourds, le programme Phase 1 prévoit l'intégration progressive, à compter des modèles de l'année 2005, des exigences en matière de système de diagnostic de bord pour les véhicules et les moteurs à cycle d'Otto dont le PNBV n'excède pas 14 000 lb. Finalement, le programme Phase 1 conserve une approche de type moteur pour les véhicules incomplets à cycle d'Otto dont le PNBV n'excède pas 14 000 lb ainsi que pour tous les véhicules à cycle d'Otto dont le PNBV excède 14 000 lb, y compris une norme combinée HCNM + NOx de 1,0 g/BHP-h qui entrera en vigueur pour le modèle de l'année 2005.

Il est important de mentionner que, compte tenu des exigences réglementaires du *Clean Air Act* des États-unis, 2005 représente l'année de modèle la plus hâtive quant à la mise en application des nouvelles normes d'émissions pour les véhicules lourds et les moteurs lourds à cycle d'Otto aux États-unis. Quo qu'il en soit, l'EPA a intégré diverses mesures incitatives destinées à encourager les fabricants à atteindre des normes d'émissions plus strictes dès les modèles des années 2003 ou 2004. Cela inclut deux options volontaires de conformité qui renforcent le programme de 2005, ainsi que des programmes optionnels de moyenne, de cumul et d'échange.

Programme final Phase 2 de l'EPA américaine pour les véhicules et les moteurs lourds

Le 21 décembre 2000, l'EPA a rendu public le règlement final en regard de la Phase 2 du programme de réduction des émissions de l'Agence pour les véhicules lourds et les moteurs lourds. La Phase 2 du programme de l'EPA adopte des normes d'émissions des gaz d'échappement plus rigoureuses d'environ 90 p. cent par rapport à celles de la première phase. Pour les essais fondés sur le rendement du moteur, le règlement final inclut une norme plus rigoureuse de 0,01 g/BHP-h pour les particules (PM), une norme de 0,20 g/BHP-h pour les NOx, et une norme de 0,14 g/BHP-h pour les HCNM. Pour les moteurs au carburant diesel, la norme pour les PM sera appliquée intégralement au modèle de l'année 2007, tandis que les normes de NOx et HCNM seront intégrées progressivement dans les modèles des années 2007 à 2010. Dans le cas des moteurs à essence, les normes plus strictes pour les NOx, PM et HCNM seront intégrées de façon progressive dans les modèles des années 2008 et 2009.

La Phase 2 du programme inclut aussi des normes d'émissions des gaz d'échappement plus rigoureuses pour les véhicules lourds complets à cycle d'Otto dont le PNSV n'excède pas 14 000 lb. Dans le cas des HCNM, HCHO et NOx, les nouvelles normes sont en conformité avec les normes du programme *LEV II* du *California Air Resources Board* (CARB) pour les véhicules à faibles émissions (LEV). Les valeurs numériques de la norme de PM proposée par l'EPA pour les véhicules lourds complets à cycle d'Otto dont le PNSV est de moins de 14 000 lb sont inférieures de 80 p. cent aux valeurs de la norme diesel de PM pour la catégorie LEV des véhicules moyens en vertu du programme *LEV II* du CARB. En outre, ces valeurs sont en conformité avec la norme de PM rigoureuse appliquée aux véhicules légers, aux camions légers ou aux véhicules de tourisme intermédiaires qui sont certifiés faire partie des groupes 7 ou 8 en vertu du programme de réduction des émissions de Tier 2. L'EPA mentionne que les nouvelles normes fondées sur les véhicules se comparent sur le plan de la rigueur aux normes fondées sur les moteurs, décrites ci-dessus. Les normes finales fondées sur les véhicules, que seront appliquées de façon progressive aux modèles des années 2008 et 2009, sont résumées dans le tableau suivant:

PNSV (lb)	HCNM (g/mile)	NOx (g/mile)	P (g/mile)	HCHO (g/mile)
8500-10 000	0.195	0.2	0.02	0.032
10 000-14 000	0.230	0.4	0.02	0.040

Le programme de Phase 2 adopte aussi de nouvelles normes d'évaporation de carburant pour les véhicules lourds et les moteurs alimentés à l'essence, qui représentent une réduction des valeurs numériques de plus de 50 p. cent par rapport aux normes actuellement en vigueur. Finalement, le programme de Phase 2 vient modifier les exigences existantes quant à la réduction des émissions produites par le carter. Actuellement, les normes interdisent les émissions par le carter pour tous les moteurs routiers lourds, à l'exception des moteurs diesel lourds à turbocompression. À l'origine, cette exception avait été instaurée dans le but de prévenir l'encrassement qui aurait pu survenir si les particules étaient dirigées vers le turbocompresseur et le postrefroidisseur. L'EPA indique toutefois que le problème ne se pose plus avec les nouveaux systèmes fermés de filtration du carter, conçus spécialement pour les moteurs diesel lourds à turbocompresseur. En conséquence, les normes de la Phase 2 éliminent l'exemption actuelle visant les moteurs diesel lourds à turbocompresseur, et les fabricants de ces moteurs devront contrôler les émissions du carter à partir du modèle de l'année 2007.

Le règlement de la Phase 2 incorpore plusieurs approches afin de procurer une certaine flexibilité aux fabricants dans leur façon de se conformer aux exigences rigoureuses des normes d'émissions, dont: un programme spécial de crédits d'émissions pour encourager l'introduction de moteurs et véhicules moins polluants plus tôt que requis par le règlement; le maintien de la structure de base du

programme existant de moyenne, cumul et échange (MCE) pour les moteurs lourds permettant aux fabricants de les certifier à des niveaux d'émissions spécifiés, soit plus bas, soit plus élevés que la norme, pourvu que l'ensemble des moteurs soient conformes aux normes applicables lorsqu'une moyenne est calculée pour la plage de produits: des niveaux de conformité plus flexibles pour l'évaluation de la conformité en-service avec les normes d'émissions de la Phase 2 jusqu'au modèle de l'année 2011 pour assurer les fabricants qu'ils n'auront pas à rappeler des produits s'ils excèdent les normes par une petite marge pendant la transition vers les technologies moins polluantes.

Finalement, l'EPA croit que l'application de technologies à haut rendement de contrôle des émissions de gaz d'échappement sera requise pour les moteurs diesel, de la même façon que les convertisseurs catalytiques ont été introduits pour les automobiles dans les années '70. Pour se conformer aux normes d'émissions des gaz d'échappement de la Phase 2, l'EPA prévoit que les fabricants auront à utiliser une combinaison de trappe catalytique pour les particules et un adsorbant catalytique à NOx pour contrôler les émissions de NOx. Puisque la performance de ces appareils est diminuée par le niveau de soufre dans le carburant diesel, l'EPA a aussi arrêté un règlement pour réduire le soufre dans le carburant diesel routier à compter de 2006 (voir les détails dans une section plus loin).

Futures normes d'émissions pour les motocyclettes routières prévues par l'EPA américaine

Le 17 novembre 2000, l'EPA des États-Unis a annoncé la publication à venir d'un avis de réglementation proposée - *Advance Notice of Proposed Rule Making* (ANPRM) - concernant les futures normes d'émissions pour les motocyclettes routières. L'EPA des États-Unis reconnaît que les normes fédérales actuelles d'émissions sont en vigueur depuis plus de 20 ans et qu'il existe des opportunités de resserrer les exigences de contrôle des émissions de cette classe de véhicules. Bien que les normes californiennes actuelles d'émissions pour les motocyclettes routières sont plus strictes que les normes fédérales en regard du contrôle des hydrocarbures, la Californie a récemment arrêté des normes d'émissions considérablement plus strictes à être mises en vigueur en deux phases, soit pour le modèle de l'année 2004 et celui de l'année 2008. Pour la première fois, les futures normes californiennes pour les motocyclettes routières exigeront que les fabricants se conforment aux limites des émissions de NOx en appliquant la norme combinée de HCNM+NOx.

Dans la pré-publication du ANPRM, l'EPA américaine a indiqué que «vu que la Californie a récemment proposé des normes technologiquement avancées pour les motocyclettes de Classe III dans un échéancier que nous pourrions probablement considérer pour un programme fédéral, il est vraisemblable que nous examinerons de très près les pour et les contre de l'harmonisation du programme fédéral aux normes californiennes récemment arrêtées». Au cours de leur processus

d'élaboration de loi, on s'attend à ce que l'EPA adresse un nombre de questions reliées à l'adoption de futures normes d'émissions pour les motocyclettes routières incluant l'applicabilité de la plage actuelle des véhicules visés, les cycles actuels de test et les procédures afférentes, ainsi que les exigences de durée de vie utile.

Les sections suivantes résument les commentaires formulés par les intervenants quant aux prochaines normes d'émissions canadiennes pour les véhicules routiers, présentent une analyse de ces commentaires et décrivent les mesures qu'Environnement Canada prévoit prendre face à ces questions.

1(a) Harmonisation avec les normes fédérales de l'EPA américaine

Sommaire des observations des intervenants

Les intervenants conviennent généralement de la pertinence d'harmoniser les prochaines normes d'émissions canadiennes pour les diverses classes de nouveaux véhicules et moteurs routiers avec les normes correspondantes établies dans les programmes fédéraux américains. Généralement, les intervenants reconnaissent qu'une politique d'harmonisation avec les programmes fédéraux américains constitue pour le Canada une approche logique pour réduire les émissions de façon considérable et rentable, étant donné la nature fortement intégrée de l'industrie automobile nord-américaine et les programmes nationaux intensifs établis par l'EPA dans le but de réduire les émissions produites par les nouveaux moteurs et véhicules.

Dans leurs commentaires, les représentants du District régional du Grand Vancouver (DRGV), font référence à une étude effectuée dans le but de comparer les avantages des normes de Tier 2 de l'EPA pour les véhicules légers et les camions légers aux normes du programme *LEV II* du *California Air Resources Board* (CARB) en Colombie-Britannique. On indiquait plus tard que l'étude concluait que les normes nationales américaines de Tier 2 seraient vraisemblablement les plus efficaces par rapport au coût. Tout en appuyant généralement la politique d'harmonisation des normes nationales canadiennes de réduction des émissions avec celles des États-Unis, les représentants du District régional du Grand Vancouver ont indiqué que les normes *LEV II* du CARB s'appliquaient aux véhicules de PNBV pouvant atteindre les 14 000 lb (par opposition à seulement 10 006 lb pour les normes de Tier 2) et que les normes *LEV II* du CARB étaient plus rigoureuses en regard des particules pour les plus gros véhicules loisir-travail et autres camions légers. Puisque le DRGV mettait en lumière l'importance que les nouvelles normes d'émissions soient dirigées vers les particules, on a indiqué qu'il faudrait peut-être qu'Environnement Canada évalue quelle norme d'émissions conviendrait le mieux au Canada pour cette classe de véhicules (c.-à-d. dont le PNBV varie entre 10 000 et 14 000 lb).

Finalement, la *Manufacturers of Emission Controls Association* (MECA) a fait remarquer que les normes d'émissions (fédérales américaines) pour les motocyclettes routières ont été établies il y a 20 ans et qu'il y aurait place à des réductions d'émissions substantielles pour cette classe de véhicules. Pour cette raison, la MECA recommande que les autorités du Canada et des États-Unis conjuguent leurs efforts pour définir de nouvelles normes pour les motocyclettes ou qu'elles envisagent d'adopter les normes californiennes approuvées en 1998.

Analyse

Comme l'a souligné le DRGV, les nouvelles exigences en matière d'émissions du programme de Tier 2 ne s'appliquent qu'aux véhicules dont le PNBV n'excède pas 10 000 lb (c.-à-d. les automobiles de catégorie intermédiaire), alors que le programme de réduction des émissions *LEV II* du CARB inclut des normes régissant des véhicules dont le PNBV peut atteindre 14 000 lb (c.-à-d. les véhicules californiens de catégorie intermédiaire). En vertu du programme *LEV II* du CARB, les véhicules diesel de catégorie intermédiaire seront assujettis à une norme de 0,12 g/mille pour les particules dès le modèle de l'année 2007, qui s'appliquera aux véhicules complets testés sur un dynamomètre pour châssis, c'est-à-dire une méthode semblable aux essais que subissent les véhicules et camions légers. Le programme de la Californie ne prévoit pas l'assujettissement des véhicules à essence aux normes d'émissions pour les particules.

En vertu des règlements américains, la catégorie de véhicules visée par les commentaires du DRGV (c.-à-d. dont le PNBV varie entre 10 000 et 14 000 lb) entre dans la classe des véhicules lourds. Tel que décrit précédemment, le programme Phase 1 de l'EPA comporte une méthode d'essai fondée sur le châssis et des normes d'émissions pour les véhicules lourds à cycle d'Otto «complets», de PNBV variant entre 8 500 et 14 000 lb, et est en conformité avec l'approche californienne de réduction des émissions pour les voitures de catégorie intermédiaire. Aussi, les normes d'émissions du programme Phase 1 de l'EPA pour cette sous-catégorie de véhicules lourds sont en harmonie avec les normes des véhicules à faibles émissions (LEV) visant les automobiles de catégorie intermédiaire du programme *LEV I* du CARB et elles entreront en vigueur avec le modèle de l'année 2005. De plus, le programme Phase 2 harmonisera les prochaines normes d'émissions de gaz d'échappement pour cette classe avec les normes du programme *LEV II* du CARB régissant les véhicules à faibles émissions (LEV) et inclut une norme pour les particules de valeur numérique inférieure de 80 p. cent à celle de la norme diesel pour les particules établie par le programme du CARB. Finalement, bien que l'EPA maintient les normes fondées sur les moteurs et des méthodes d'essai pour les moteurs diesel lourds, la norme de la Phase 2 de 0,01 g/BHP-h représente une diminution de 90 p. cent par rapport à la norme actuelle et on la considère plus rigoureuse que la norme diesel standard pour les particules appliquée aux automobiles de catégorie intermédiaire en vertu du programme *LEV II* du CARB.

Bien que les motocyclettes contribuent peu au total des émissions produites par des moyens de transport au Canada (c.-à-d. habituellement moins de 0,5 p. cent), Environnement Canada reconnaît qu'il est possible de réduire davantage les émissions des motocyclettes routières par l'application des technologies existantes. Tel que mentionné dans une section précédente, l'EPA américaine a récemment initié le processus d'élaboration de normes d'émissions plus strictes pour les motocyclettes routières et examinera la possibilité de les harmoniser avec les futures normes de la Californie devant entrer en vigueur vers le milieu de la prochaine décennie.

Étant donné les normes d'émissions nationales rigoureuses mises en place aux États-Unis par l'*Environmental Protection Agency* et la nature fortement intégrée de l'industrie automobile en Amérique du Nord, Environnement Canada estime que l'harmonisation avec les normes d'émissions fédérales américaines demeure la politique la plus appropriée pour le Canada. Cette approche permettra aux Canadiens de réduire de façon considérable et rentable les émissions produites par les véhicules routiers.

Suite à la date de tombée pour la soumission des commentaires sur l'élaboration du programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, une question méritant une discussion a fait surface en regard des futures exigences de conformité pour les nouvelles procédures supplémentaires de tests des moteurs lourds diesel. En 1999, le U.S. Department of Justice et l'EPA américaine ont complété des décrets de consentement (DC) avec sept des plus grands manufacturiers de moteurs lourds diesel pour résoudre des poursuites du gouvernement américain citant les manufacturiers comme ayant vendu des moteurs non conformes aux normes visant l'usage des dispositifs de contrôle d'émissions. L'accord en vertu des DC contenait en partie une entente par laquelle une majorité des manufacturiers ont essentiellement agréé de produire des modèles de moteurs des années 2003 et 2004 qui remplissent les exigences de normes supplémentaires d'émissions afin d'assurer que les moteurs soient conçus pour atteindre les niveaux attendus de contrôle des émissions sur toute la plage de conditions d'exploitation en service. Cependant, à cause des limites de temps imposées par le Clean Air Act, l'EPA américaine a incorporé, comme partie du règlement final de la Phase 1, l'obligation des manufacturiers de se conformer aux normes d'émissions supplémentaires seulement à compter du modèle de l'année 2007.

Par conséquent, on s'attend à ce que plusieurs moteurs lourds diesel de mode les des années 2005 et 2006 ne soient pas requis de se conformer aux nouvelles normes d'émissions supplémentaires soit au terme des décrets de consentement ou soit en vertu de la nouvelle réglementation. L'EPA américaine a quand même indiqué dans son règlement de la Phase 1 que «nonobstant que les dispositions des DC se terminent avec le modèle de l'année 2004, l'agence croit que les

manufacturiers continueront de construire des moteurs pour les modèles des années 2005 et 2006 qui se conforment aux normes de 2004 et satisfont les clauses de performance d'émissions des décrets de consentement».

En novembre 2000, le California Air Resources Board (CARB) annonçait son plan d'inclure les normes supplémentaires d'émissions et les procédures de tests comme pré-requis pour la certification de la Californie des modèles de moteurs lourds diesel des années 2005 et suivantes de façon à assurer la conformité des modèles des années 2005 et 2006 à ces normes⁵. Si la Californie met son plan à exécution, plus d'une douzaine d'états ont annoncé leur intention d'imiter l'approche de la Californie tel que permis en vertu de la Clean Air Act⁶. Le CARB a indiqué que si cela se produit, les normes d'émissions supplémentaires deviendraient de fait la réglementation nationale. Cet item réglementaire a subséquemment été considéré et approuvé par le CARB le 8 décembre 2000 (CARB Resolution 00-53).

Te qu'indiqué plus haut, Environnement Canada prévoit élaborer un cadre réglementaire harmonisé de façon générale aux normes fédérales des États-Unis. Tout de même, le Ministère prévoit étudier la nécessité de poursuivre des mesures additionnelles pour s'assurer que les moteurs lourds diesel vendus au Canada seront conçus de façon à atteindre la performance en service désirée dans une plage plus étendue de conditions d'exploitations.

Depuis le début du processus d'élaboration de l'avis d'intention, le Canada et plusieurs autres pays, y compris les États-Unis, ont conclu un accord («Accord global 1998») qui établit le processus d'élaboration de normes automobiles internationales. Le *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29)* a été créé sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. L'Accord prévoit l'établissement de règlements techniques mondiaux sur la sécurité, les émissions, l'économie d'énergie et la prévention du vol des véhicules à roues, de leurs pièces et de leurs équipements. L'Accord comprend aussi des marches ~ suivre pour l'élaboration des règlements techniques mondiaux, soit par l'harmonisation des règlements existants ou la création de nouveaux règlements.

Au cours des prochains mois, les pays proposeront que des règlements choisis soient ajoutés à une liste de recommandations préliminaires sur les normes, dans le cadre d'un processus visant à établir les priorités dans l'élaboration de normes techniques mondiales. Suivront des consultations qui, croit-on, mèneront après quelque temps à l'adoption de règlements standard mondiaux, qui pourront former la base de normes applicables dans les pays participants.

⁵ California Air Resources Board, Communiqué de presse 00-29, 20 novembre 2000.

⁶ State and Territorial Air Pollution Program Administrators, Association of Local Air Pollution Control Officials, communiqué de presse, 20 novembre 2000.

Présentement, le Forum mondial, nouvellement mis en place, doit entreprendre des discussions sur les priorités et n'en est donc pas encore à l'étape de convenir de normes mondiales qui pourraient être adoptées au Canada ou, plus généralement, en Amérique du Nord. Toutefois, on prévoit qu'à plus long terme, le Forum en viendra à établir des normes mondiales - normes liées soit à la sécurité ou aux émissions.

Intentions d'actions futures

Environnement Canada prévoit continuer d'harmoniser les normes d'émissions pour toutes les classes de véhicules et de moteurs hors route avec les normes de l'EPA américaine et étudiera la possibilité de mettre à jour les normes d'émissions pour les motocyclettes routières en collaboration avec celle-ci.

À plus long terme, et dans le contexte de la participation du Canada au World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29), il conviendrait d'examiner l'applicabilité des normes mondiales à mesure qu'elles seront élaborées.

1(b) Programme de réglementation et protocoles d'entente

Sommaire des observations des intervenants

Bien qu'ils ne l'expriment pas toujours de façon explicite, la plupart des intervenants semblent appuyer l'harmonisation des normes d'émissions canadiennes avec celles des États-Unis au moyen d'un programme réglementaire s'inscrivant dans le cadre de la LCPE 1999. Toutefois, l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC) a proposé qu'Environnement Canada examine la possibilité d'utiliser un cadre basé sur les protocoles d'entente (PE) plutôt que d'entreprendre l'élaboration d'un cadre de réglementation. L'AFIAC a mentionné que les PE précédents avaient été utiles à la fois au gouvernement et au secteur privé et qu'un cadre basé sur les PE fournirait au gouvernement et au secteur privé la souplesse nécessaire pour aborder les questions complexes et difficiles à cerner que pourraient soulever l'application des exigences du programme de Tier 2 en matière de véhicules et de carburants. Enfin, STOP a indiqué que l'élaboration de mesures volontaires, comme les protocoles d'entente, doit se faire de façon aussi ouverte et transparente que s'il s'agissait d'initiatives réglementaires et que ce processus doit fournir les mêmes possibilités de participation du public que ne le font les initiatives réglementaires.

Analyse

Les véhicules et les moteurs sont une source importante de pollution atmosphérique au Canada et il est essentiel de mettre en place un programme efficace qui réduira les émissions produites par ces sources. Comme le mentionne le document de travail, 86 p. cent des Canadiens se sont dits préoccupés par le

smog et la pollution de l'air causées par les moyens de transport. En outre, les Canadiens tendent à favoriser une approche réglementaire pour contrôler la pollution plutôt que toute autre approche (Environics, 2000). À cet égard, la LCPE 1999 donne au gouvernement fédéral le pouvoir d'appliquer un programme réglementaire fondé sur des bases solides, souple et applicable en vue de réduire les émissions produites par les véhicules et les moteurs. En conséquence, Environnement Canada croit que l'élaboration d'un programme réglementaire de réduction des émissions produites par les véhicules et les moteurs représente l'approche la plus appropriée pour le Canada.

Nonobstant ce qui a été dit précédemment, c'est un fait reconnu que les initiatives non réglementaires ont été utilisées avec succès dans le passé afin d'assurer la conformité volontaire aux normes d'émissions fédérales américaines pour les nouveaux véhicules et moteurs. Par exemple, Transports Canada a conclu un protocole d'entente avec les fabricants et les importateurs de véhicules légers (modèles des années 1994 à 1995), de véhicules lourds et moteurs lourds (modèles des années 1995 à 1997) et de motocyclettes (modèles 1997). On avait conclu ces PE comme mesures provisoires, au moment où la compétence législative canadienne prescrite par la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (LSVA) ne permettait pas l'adoption de certains aspects du programme réglementaire américain, dans l'attente de changements législatifs à la LSVA, ou pour accélérer la conformité avec les normes américaines d'émissions, dans l'attente de l'élaboration d'une réglementation proposée (par ex., motocyclettes). Plus récemment, Environnement Canada a aussi élaboré divers PE pour réduire les émissions produites par diverses classes de moteurs hors route, en prévision des nouveaux pouvoirs législatifs offerts par la LCPE 1999 révisée et l'élaboration de règlements à ce sujet.

Environnement Canada estime que les instruments non réglementaires peuvent, dans certains cas, continuer de jouer un rôle important dans la réduction des émissions produites par les moteurs et les véhicules. Plus particulièrement, Environnement Canada croit qu'il serait avantageux d'élaborer un PE pour donner un caractère officiel à l'engagement des fabricants de véhicules d'offrir aux Canadiens les mêmes véhicules à faibles émissions que ceux qui seront vendus aux États-Unis dans le cadre du programme volontaire *National Low-Emission Vehicle* (NLEV). En vertu de ce programme, les véhicules sont conçus pour être conformes à des normes d'émissions plus rigoureuses que les exigences réglementaires actuelles (c.-à-d. les normes de Tier 1), mais moins rigoureuses que les prochaines normes de Tier 2 qui ont été adoptées par l'EPA et dont l'entrée en vigueur progressive doit débuter avec les modèles de l'année 2004. En fait, le programme américain NLEV est une initiative volontaire conçue pour apporter des améliorations au niveau national en ce qui a trait à la réduction des émissions des véhicules sur une période de trois ans (c.-à-d. de 2001 à 2003) et, par le fait même, combler l'écart entre les normes réglementaires d'émissions de Tier 1 et de Tier 2. Environnement Canada croit qu'une initiative semblable au Canada serait une

mesure intermédiaire positive, car cela assurerait la réalisation de progrès similaires dans la technologie de réduction des émissions au Canada, tout en permettant aux ressources réglementaires du Ministère de s'orienter vers l'élaboration d'un programme réglementaire de Tier 2 à plus long terme pour le Canada.

Intentions d'actions futures

Environnement Canada prévoit l'élaboration d'une nouvelle structure réglementaire en vertu de la LCPE 1999 afin d'harmoniser les normes nationales canadiennes d'émissions produites par les véhicules et les moteurs avec celles de l'Environmental Protection Agency des États-Unis. La réglementation proposée sera élaborée par le biais du processus réglementaire habituel et elle offrira aux intervenants l'occasion d'émettre leur opinion.

En guise de mesure intermédiaire, Environnement Canada prévoit l'élaboration d'un protocole d'entente avec les fabricants canadiens de véhicules pour assurer que les Canadiens puissent bénéficier des mêmes véhicules à faibles émissions que ceux qui sont vendus aux États-Unis en vertu du programme volontaire National Low Vehicle. Les parties intéressées auront l'occasion d'exprimer leur point de vue sur le protocole d'entente au cours de son élaboration.

1(c) Entrée en vigueur progressive, moyennes des parc, systèmes de crédit d'émissions

Sommaire des observations des intervenants

Comme nous l'avons indiqué, les observateurs sont généralement d'accord avec le politique générale d'harmonisation des normes d'émissions produites par les véhicules routiers avec celles de l'EPA. Cependant, certains intervenants ont exprimé deux points de vue différents quant à la nécessité pour le Canada d'imiter les États-Unis en ce qui concerne l'échéancier d'application progressive, les exigences de moyennes de parcs et les systèmes de crédits d'émissions.

L'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) a fait remarquer que la structure de la réglementation canadienne actuelle en ce qui concerne les émissions produites par les véhicules ne permet pas d'assurer que les émissions du parc canadien sont équivalentes à celles du parc américain, puisque le parc a la possibilité de varier selon la réaction du public face aux offres du marché. L'ICPP a indiqué que dans l'éventualité où le rendement des émissions selon le calcul des moyennes de parc d'entreprise serait réglementé au Canada, les distributeurs de véhicules devraient ajuster leurs programmes de vente afin que la combinaison des véhicules et des moteurs vendus sur le marché atteigne la même norme de parc que celle qui est requise aux États-Unis. En conséquence, l'ICPP a recommandé que le Canada harmonise, en le réglementant, son programme national de

véhicules à faibles émissions avec celui des États-Unis (NLEV), en incluant les normes de rendement du parc et les exigences de conformité pour 2000 à 2003, et il a demandé que cette question soit traitée de façon prioritaire. Pour 2004 à 2009, l'ICPP a recommandé que le Canada adopte, en priorité, une nouvelle réglementation sur l'harmonisation avec le programme américain de Tier 2, y compris les exigences de conformité, pour garantir que les Canadiens auront droit au même rendement de parc que celui des États-Unis, selon les mêmes échéances.

De même, les représentants du DRGV ont indiqué que, dans son évaluation des normes d'émissions des véhicules routiers pour les années subséquentes à 2004, Environnement Canada devrait considérer les normes de Tier 2 de l'EPA comme un minimum, intégrant les exigences pertinentes de MCE (moyenne, cumul et échange). On a fait valoir que les exigences de MCE garantiraient que la «gamme» des véhicules distribués au Canada procurerait les avantages voulus en termes d'émissions.

Dans ses commentaires, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) a proposé une autre approche pour harmoniser les normes d'émissions canadiennes avec celles de l'EPA. L'ACCV croit que les fabricants de voitures ont la responsabilité de garantir la certification de Tier 2. Ses représentants ont indiqué que l'industrie de l'automobile est déterminée à fournir aux Canadiens des équipements pour véhicules qui seront conformes aux normes fédérales américaines de Tier 2 des modèles de l'année 2004. L'ACCV soutient l'harmonisation constante de l'équipement de réduction des émissions ainsi que la synchronisation de l'harmonisation avec la certification d'émissions des véhicules de l'EPA, puisque cette approche fournit aux Canadiens des nouveaux véhicules qui sont dotés des technologies de réduction d'émissions les plus récentes et ce, de la manière la plus économique. L'ACCV a indiqué qu'en 1997, le gouvernement du Canada avait reconnu que le fait d'implanter des pourcentages progressifs, des systèmes de crédits d'émissions comme le calcul de moyennes, le cumul et l'échange, ainsi que des pénalités pour non-conformité limiterait la gamme des modèles de véhicules offerts aux Canadiens et entraînerait des coûts administratifs importants à la fois pour le gouvernement et pour le secteur, sans pour autant procurer d'avantages supplémentaires au niveau environnemental. Par conséquent, l'ACCV précise que la réglementation actuelle établit que la grande majorité des véhicules et des moteurs lourds vendus au Canada ont un modèle équivalent certifié par l'EPA et reconnaît que le certificat de conformité émis par l'EPA américaine correspond aux exigences canadiennes.

L'ACCV croit que, compte tenu de la nature intégrée de l'industrie automobile nord-américaine, l'harmonisation constante des produits avec les États-Unis est essentielle et qu'elle est indispensable en regard des exigences d'émissions encore plus rigoureuses du programme Tier 2. L'ACCV estime qu'un programme Tier 2 acceptant le certificat de l'EPA aux fins de conformité permettrait des réductions d'émissions supplémentaires - particulièrement en ce qui a trait aux NOx

-, améliorerait de façon générale la qualité de l'air et permettrait aux Canadiens de réaliser de plus grandes économies d'échelle. C'est pourquoi l'ACCV estime qu'il est absolument nécessaire que toute réglementation proposée en vertu de la LCPE 1999 maintienne cette approche.

Dans le même ordre d'idées, Volkswagen appuie l'harmonisation des prochaines normes canadiennes d'émissions avec les normes d'émissions fédérales américaines, mais estime que les véhicules ne devraient pas être soumis aux exigences de conformité en fonction des moyennes de parc. À la place, Volkswagen propose que les prochaines normes canadiennes d'émissions soient harmonisées de façon à ce que les véhicules produits et offerts en vente au Canada aient un modèle équivalent certifié par l'EPA et vendu pendant la même année automobile aux États-Unis. Volkswagen estime que l'adoption d'un programme d'application progressive ou de moyenne de parc de véhicules d'entreprise pourrait limiter la gamme de véhicules offerts aux consommateurs et constituer un fardeau administratif important à la fois pour le gouvernement et pour le secteur, tout en offrant peu d'avantages supplémentaires en terme de qualité de l'air.

Analyse

Environnement Canada reconnaît que la dernière fois où les normes nationales d'émission ont été modifiées, le gouvernement fédéral a choisi de ne pas appliquer les pourcentages d'entrée en vigueur progressive qui étaient appliqués aux États-Unis et de ne pas mettre en oeuvre de programmes applicables de moyenne, de cumul et d'échange d'émissions. Comme le mentionne le document de travail, les programmes américains antérieurs de moyenne, de cumul et d'échange de crédit d'émissions étaient relativement limités quant à leur portée (c.-à-d. principalement les moteurs lourds) et étaient laissés à la discrétion des fabricants de véhicules ou de moteurs. En outre, les exigences d'entrée en vigueur progressive étaient considérées comme un mécanisme à court terme (c.-à-d. généralement les modèles de deux années) offrant la latitude nécessaire pour permettre le passage d'une ancienne norme à une autre de nature plus rigoureuse. Comme c'était effectivement le cas et puisque l'industrie automobile est très intégrée en Amérique du Nord, on a jugé que cette approche n'allait pas causer d'écart important quant à la proportion de véhicules et de moteurs moins polluants entre le Canada et les États-Unis. C'est dans ces conditions que le gouvernement a indiqué qu'une autre approche «pourrait limiter la gamme de véhicules offerts aux consommateurs canadiens et résulter en des coûts considérables pour le gouvernement et l'industrie tout en ne procurant que peu d'avantages supplémentaires au niveau environnemental».

Comme par le passé, le Ministère continue de croire qu'il serait peu efficace d'exiger, au Canada, la conformité aux programmes américains conçus pour offrir une certaine latitude à court terme aux entreprises afin de faciliter la transition vers

des normes plus rigoureuses. Des programmes tels l'entrée en vigueur progressive ou les programmes volontaires de moyenne, de cumul et d'échange sont principalement conçus pour permettre aux entreprises d'appliquer des mesures de réduction des émissions sur une plus longue période, plutôt que pour une seule année. De cette façon, les entreprises bénéficient d'une plus grande latitude dans la gestion de leur ligne de produits, de façon à ce que la conformité avec les nouvelles normes n'ait qu'un effet mineur dans leurs plans de mise en marche de produits. Dans l'ensemble, le Ministère croit que le fait de poursuivre avec l'approche actuelle - qui requiert que les véhicules respectent les mêmes normes d'émissions pour lesquelles ils sont certifiés lors de leur mise en vente aux États-Unis, sans réglementer ces types de programmes de transition à court terme au Canada - peut permettre d'atteindre, dans la majorité des cas, les objectifs généraux des programmes américains.

Contrairement à ce qui précède, le programme d'émissions américain de Tier 2 a une structure assez différente du programme de Tier 1 qu'il remplacera et laisse entrevoir des questions et des implications nouvelles. En vertu du programme de Tier 1, tous les véhicules légers (c.-à-d. les automobiles) sont certifiés selon les mêmes normes d'émissions. De même, tous les camions légers d'une classe donnée sont certifiés selon les mêmes normes d'émissions spécifiées. Toutefois, en vertu des normes finales d'émission du programme Tier 2, les fabricants de véhicules auront la latitude nécessaire pour certifier tout modèle particulier de véhicule selon une gamme de huit ensembles de normes d'émissions (c.-à-d. groupes - bins) de rigueur variable, pourvu que l'entreprise se conforme à une norme annuelle de moyenne de parc pour les émissions de NOx de 0,07 g/mille. Le tableau suivant résume les normes d'émissions applicables pour les différents groupes en vertu du programme Tier 2 final:

* Représente l'exigence moyenne en vertu du programme Tier 2 final.

Comme on peut le voir dans le tableau ci-haut, les normes d'émission des NOx associées aux divers groupes de normes d'émissions disponibles établies par le programme de Tier 2 final varient entre 0,00 g/mille - pour le groupe le plus bas (groupe 1) - et 0,20 g/mille - pour le groupe le plus élevé (Groupe 8). De plus, le groupe 5 représente la moyenne annuelle de parc que les entreprises sont tenues d'atteindre pour toute année de modèle en vertu du programme de Tier 2 final qui entrera progressivement en vigueur entre les modes des années 2004 et 2009 pour tous les véhicules légers, camions légers et automobiles de catégorie intermédiaire.. (Remarque pour les véhicules légers et camions légers, l'entrée en vigueur complète se fera d'ici le modèle de l'année 2007.)

En l'absence d'un programme canadien de moyennes de parc correspondant à celui des États-Unis, le rendement du nouveau parc canadien en matière d'émissions reposera largement sur les décisions futures des fabricants de

véhicules quant aux modèles qui seront certifiés en fonction des différents groupes de normes d'émissions pour le marché américain et sur les futures décisions d'achat des consommateurs canadiens. Pour le moment, il est difficile de prévoir comment ces facteurs se combineront en bout de ligne pour définir le prochain parc canadien. Il est possible que le rendement du nouveau parc canadien en termes d'émissions soit, en moyenne, aussi bon ou même meilleur que celui des États-Unis, même si la réglementation canadienne ne spécifie pas d'exigence maximale correspondante pour la moyenne des parcs de véhicules d'entreprise. Toutefois, puisque la gamme des groupes de certification des véhicules est beaucoup plus vaste que par le passé, il y a une plus grande possibilité qu'à long terme, le rendement du nouveau parc de véhicules légers, en termes d'émissions, diffère de celui du marché américain. Le Ministère estime que le fait d'intégrer une exigence de moyenne de parc à la réglementation canadienne en se fondant sur les programmes américains applicables garantirait, à long terme, que le rendement environnemental du nouveau parc canadien atteindrait les objectifs du programme.

L'intégration des programmes de calcul de moyennes par parc de véhicules d'entreprise présente aussi d'autres avantages importants. Par exemple, cette approche inciterait davantage les fabricants de véhicules à mettre en marché au Canada des véhicules dotés d'une technologie de pointe, de façon à générer des crédits d'émissions qu'ils pourraient utiliser sur les modes des années subséquentes ou revendre à d'autres entreprises. En l'absence de moyennes canadiennes de parc, les entreprises pourraient décider de ne pas mettre en marché certains véhicules dotés d'une technologie récente, compte tenu du marché canadien restreint par rapport à celui des États-Unis. Cette approche assurerait une ouverture égale dans le marché à toutes les entreprises qui vendent des véhicules au Canada et récompenserait par le biais de crédits d'émissions les entreprises qui dépassent les exigences de moyenne de parc.

Le Ministère reconnaît cependant que des exigences détaillées en matière de tenue de dossiers et de soumission des données devraient être élaborées et mises en application afin de permettre une administration efficace des programmes canadiens de moyennes de parc. De plus, le ministère reconnaît que le niveau d'effort requis pour la mise en oeuvre de la collecte et analyse de données surpassera les exigences de la présente réglementation. Quoi qu'il en soit, que les exigences de moyenne de parc soient mises en application au Canada ou non, le Ministère estime que ce type de collecte de données serait nécessaire pour lui permettre de surveiller efficacement le rendement du parc canadien en termes d'émissions.

Intentions d'actions futures

En élaborant le cadre réglementaire en vertu de la LCPE 1999, Environnement Canada prévoit s'assurer que la performance environnementale des nouveaux parcs de véhicules soit comparable aux objectifs des programmes américains

applicables. Les détails de la future réglementation, y compris la possibilité d'établir des normes appropriées pour les moyennes des parcs de véhicules ou de mécanismes de rechange offrant des résultats comparables, seront élaborés en collaboration avec les intervenants tout au long du processus d'élaboration des règlements.

1(d) Certification d'émissions et marque nationale d'émissions

Sommaire des observations des intervenants

L'ACCV a mentionné que la réglementation canadienne actuelle reconnaît que la grande majorité des véhicules lourds et des moteurs lourds vendus au Canada ont un modèle équivalent certifié par l'EPA et qu'elle accepte le certificat de conformité émis par l'EPA comme satisfaisant aux exigences canadiennes. L'ACCV indique que l'utilisation du certificat de conformité émis par l'EPA a toujours été avantageux pour le gouvernement au cours des douze dernières années et que cela a facilité le libre-échange des véhicules neufs et usages entre le Canada et les États-Unis. Afin d'assurer une utilisation efficace des ressources par les gouvernements et le secteur, l'ACCV soutient qu'on doit maintenir le principe d'accepter les véhicules ayant un certificat de conformité émis par l'EPA comme méthode pour déterminer la conformité aux normes et qu'un processus de certification parallèle pourrait être utilisé pour les véhicules qui ne sont pas vendus aux États-Unis avec l'acceptation d'une preuve alternative de conformité. L'ACCV souligne que le pouvoir d'accepter une certification émise par une agence étrangère est déjà inclus dans la Section 5 de la LCPE 1999.

L'ACCV appuie aussi la nécessité d'assurer une transition souple entre les exigences prescrites par la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (LSVA) et celles de la LCPE 1999 et estime essentiel que le cadre réglementaire de la LSVA déjà établie soit maintenu puisqu'il s'applique aux émissions. Plus particulièrement, l'ACCV estime qu'il est crucial que le concept d'autocertification par un fabricant soit maintenu dans un nouveau cadre réglementaire élaboré en vertu de la LCPE 1999.

Enfin, l'ACCV a exprimé sa préoccupation quant à l'insistance d'Environnement Canada sur l'établissement d'une marque nationale d'émissions. L'ACCV croit qu'une marque nationale d'émissions serait complexe et coûteuse, qu'elle constituerait un fardeau inutile pour les fabricants et dupliquerait les exigences existantes de marquage, sans procurer d'avantages réels au niveau environnemental. L'ACCV estime qu'il faut mener des discussions plus poussées sur la question d'une marque nationale d'émissions.

Analyse

Environnement Canada reconnaît qu'auparavant, le secteur automobile était soumis à des normes d'émissions de nature spécifique en vertu de la LSVA et qu'il demeure assujéti à des normes de sécurité en vertu de cette loi. Le Ministère est déterminé à élaborer, dans le contexte de la LCPE 1999, un programme fiable et applicable de réduction des émissions qui, dans la mesure du possible, assurera une transition aussi douce que possible pour le secteur automobile et qui ne deviendra pas un fardeau inutile ni un dédoublement pour ce secteur.

Au Canada, les normes sur la sécurité des véhicules et les émissions ont été appliquées avec succès depuis 1971 aux termes de la LSVA, sur la base d'un système d'autocertification. De plus, il est prévu que la grande majorité des véhicules vendus au Canada continueront d'être couverts par un certificat de conformité émis par l'EPA en regard des normes d'émissions avec lesquelles Environnement Canada harmonisera le programme canadien. En conséquence, Environnement Canada estime qu'il est approprié pour le Canada d'élaborer, dans le contexte de la LCPE 1999, un cadre réglementaire qui demeure fondé sur un système d'autocertification et qui continue de reconnaître le certificat de conformité américain comme preuve de conformité à un ensemble spécifique de normes d'émissions (c.-à.-d. à un groupe particulier du programme de Tier 2).

L'utilisation d'une marque nationale d'émissions (MNIE) est un élément intégral du cadre législatif pour la réduction des émissions produites par les véhicules et les moteurs en vertu de la Section 5, partie 7 de la LCPE 1999, et est comparable à la marque nationale de sécurité prévue par la LSVA. L'article 152 de la LCPE 1999 précise que: «Il est interdit à aucune entreprise de transporter au Canada des véhicules, moteurs ou équipements réglementés sur lesquels une marque nationale d'émissions n'a pas été apposée.». En outre, l'article 153 stipule que, pour une entreprise, il est interdit d'apposer une marque nationale d'émissions sur des véhicules, moteurs ou équipements, de vendre des véhicules, moteurs ou équipements ainsi que d'importer des véhicules, moteurs ou équipements si un certain nombre de conditions ne sont pas respectées, y compris la conformité aux normes réglementaires applicables. La MNÉ constitue donc un aspect important de l'exécution d'un programme d'autocertification des émissions des véhicules en vertu de la loi ainsi qu'un mécanisme d'application des normes d'émissions prescrites. Quoi qu'il en soit, la LCPE 1999 offre une certaine latitude dans la détermination de la nature de la marque, puisque la loi définit la marque nationale d'émissions comme signifiant: «Marque, désignée par règlement, pour utilisation à l'égard des émissions des véhicules, moteurs et équipements.». Par conséquent, le Ministère étudiera toute suggestion concernant la définition de la norme, de façon à ce qu'elle constitue un fardeau minimal pour le secteur réglementé tout en remplissant son rôle essentiel.

Intentions d'actions futures

Environnement Canada élaborera un cadre réglementaire qui demeurera fondé sur un système d'autocertification et qui reconnaîtra le certificat de conformité émis aux États-Unis comme preuve de conformité à un ensemble spécifique de normes d'émissions s'appliquant aux véhicules et aux moteurs. En outre, le Ministère collaborera avec les intervenants pour définir la marque nationale d'émissions de façon à ce qu'elle constitue un fardeau minimal pour le secteur réglementé.

Sommaire des intentions - Véhicules et moteurs routiers

Environnement Canada prévoit procéder à l'élaboration d'un règlement en vertu de la Section 5 de la LCPE 1999 dans le but d'harmoniser les normes canadiennes concernant les émissions produites par les véhicules et les moteurs routiers avec celles de l'EPA américaine. Le Ministère entend inclure notamment les points suivants:

Véhicules légers et camions légers (automobiles, camionnettes, véhicules loisir-travail, etc.)

- Réglementation proposée pour l'harmonisation avec les normes du programme américain Tier 2, avec entrée en vigueur progressive à partir du modèle de l'année 2004;
- Pour les modèles des années 2001 à 2003, élaboration d'un protocole d'entente provisoire en partenariat avec les fabricants de véhicules afin de permettre la mise en marché de véhicules respectant les normes des véhicules à faibles émissions (LEV)

Véhicules lourds et moteurs lourds;

- Élaboration d'une réglementation proposée pour permettre l'entrée en vigueur des normes du programme Phase 1 dès le modèle de l'année 2004 et permettre une synchronisation de l'entrée en vigueur des normes du programme Phase 2 avec les États-Unis.

Dans l'élaboration de futures réglementations sur les émissions des véhicules et des moteurs routiers en vertu de la LCPE 1999, Environnement Canada prévoit s'assurer que la performance environnementale des nouveaux parcs de véhicules soit comparable aux objectifs des programmes américains applicables. Les détails de la future réglementation, y compris la possibilité d'établir des normes appropriées de moyennes de parcs de véhicules d'entreprise ou autres mécanismes qui mènent à des résultats comparables, seront définis en coopération avec les intervenants au cours du processus d'élaboration des règlements.

2) PROGRAMMES POUR VÉHICULES ET MOTEURS EN SERVICE

Résumé du document de travail

En ce qui concerne les véhicules, le document de travail d'Environnement Canada visait surtout l'élaboration d'un nouveau programme pour les prochaines normes canadiennes d'émissions. Quoiqu'il en soit, les intervenants ont émis des commentaires sur d'autres programmes concernant les véhicules et les moteurs routiers. Les sections suivantes présentent un sommaire ainsi qu'une analyse de ces commentaires et décrivent comment Environnement Canada entend aborder ces questions.

2(a) Programmes d'inspection et d'entretien des véhicules

Sommaire de l'analyse des intervenants

L'ICCP a indiqué que la poursuite de l'application et de l'amélioration de programmes, comme les programmes d'inspection et d'entretien (I et E), garantissant que les véhicules en service - automobiles et parcs de camions - atteignent les niveaux projetés d'émissions, constitue un domaine hautement prioritaire quant au leadership du gouvernement fédéral. De même, tout en reconnaissant que la réglementation concernant les utilisateurs et les mécaniciens relève des provinces, STOP encourage Environnement Canada à continuer de fournir une aide technique et juridique en ce qui concerne les programmes d'inspection et d'entretien des véhicules au Canada.

Analyse

La surveillance et la réduction des émissions du parc de véhicules en service sont des actions essentielles à l'application de normes d'émissions plus rigoureuses pour les nouveaux véhicules. Ces activités revêtent une importance toujours croissante dans le domaine des véhicules lourds en raison de leur longue durée utile espérée.

Même les systèmes de diagnostic de bord (OBD) les plus avancés présentement utilisés ne réparent pas les systèmes défectueux. De plus, il est évident que les utilisateurs de véhicules peuvent ne pas tenir compte - et ils le font manifestement - des avertisseurs lumineux «vérifier moteur» ou «Entretien moteur». Des véhicules demeurent donc en service alors qu'ils produisent un taux élevé d'émissions. Des programmes obligatoires d'inspection des émissions de véhicules demeureront donc nécessaires tant qu'on n'instaurera pas une technologie avancée de système de diagnostic de bord, capable de mettre un véhicule hors d'état de marche ou d'en diminuer le rendement ou d'émettre des signaux électroniques lorsque les taux d'émissions excèdent les limites permises.

Des programmes obligatoires d'I et E pour véhicules légers sont actuellement en vigueur en Colombie-Britannique (*AirCare* à Vancouver et dans la vallée inférieure du Fraser) et en Ontario (*Drive Clean* à Toronto et dans la région de Hamilton Wentworth).

Le programme (*AirCare* est en vigueur en Colombie-Britannique depuis 1992 pour les véhicules légers. Dans le cadre du système actuel, les véhicules qui circulent à l'intérieur de la zone visée par le programme doivent passer un test d'émissions chaque année. Toutefois, le programme *AirCare* subit présentement certains changements et un nouveau test transitoire pour les véhicules plus récents (qui devront être soumis à des tests tous les deux ans) ainsi qu'une nouvelle structure de frais de test seront mis en application. Le programme de la Colombie-Britannique est exécuté comme un programme centralisé, les centres d'essais étant indépendants des centres de réparation. L'analyse des données de ce programme a montré à plusieurs reprises son efficacité de réduction des émissions.

Au printemps 1999, l'Ontario a mis en oeuvre la première phase de son programme *Drive Clean*. Tous les véhicules légers (de 4 à 19 ans) doivent subir un test d'émissions tous les deux ans. Le programme *Drive Clean* est exécuté comme un programme décentralisé (ou hybride), les tests étant administrés dans des centres privés d'analyse et de réparation ou dans des centres d'analyse privés et indépendants.

La Colombie-Britannique et l'Ontario exigent aussi des test d'émissions pour les véhicules diesel lourds. Dans le cadre du programme *AirCare OnRoad* de la Colombie Britannique, on effectue des mesures de l'opacité de la fumée d'échappement en bordure des routes sur des véhicules considérés comme des producteurs potentiels d'un taux élevé d'émissions. Les unités de mesure mobiles parcourent surtout la vallée du Bas Fraser, mais ils peuvent ordonner à tout véhicule lourd de s'arrêter, peu importe son origine. La Colombie-Britannique étudie présentement l'option d'imposer des amendes aux propriétaires de véhicules produisant un niveau d'émissions élevé. Le programme ontarien de test des véhicules lourds, en vigueur dans toute la province, consiste en une mesure annuelle de l'opacité de la fumée d'échappement dans un centre d'analyse certifié. L'Ontario effectue aussi, sur tout son territoire, des vérifications routières ponctuelles sur les véhicules susceptibles d'émettre de fortes concentrations d'émissions, avec possibilité d'imposer des amendes à tout propriétaire de véhicule qui échoue à la vérification ponctuelle.

D'autres provinces continuent d'étudier et d'évaluer la mise en oeuvre de programmes d'inspection et d'entretien. Le gouvernement du Québec a demandé à l'*Association québécoise pour la lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* d'étudier la question des programmes d'inspection et d'entretien des véhicules légers pour la province. En association avec de nombreux partenaires du secteur de l'automobile, l'AQLPA a élaboré un projet pilote d'une durée de deux ans, intitulé

Un air d'avenir, destiné aux automobilistes. Un rapport détaillé des résultats du programme pilote ainsi que les recommandations du comité directeur ont été soumis au ministère provincial en juin 1999. À ce jour, aucune décision n'a été prise par le gouvernement du Québec quant à la mise en oeuvre d'un programme obligatoire. En septembre 2000, l'AQLPA a entrepris la deuxième phase du projet pilote un air d'avenir qui, cette fois, porte sur le secteur des véhicules diesel lourds.

Le Nouveau-Brunswick a montré un certain intérêt pour la question de l'inspection et de l'entretien, mais n'a pas encore agi dans ce domaine. Depuis quelques années, l'Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick est très active dans le domaine de l'inspection et de l'entretien des véhicules et elle a mis en place quelques cliniques volontaires d'inspection des véhicules partout dans la province avec l'aide d'Environnement Canada.

La compétence réglementaire d'exécuter des programmes d'inspection et d'entretien appartient aux provinces. Cependant, le gouvernement fédéral a quand même un rôle à jouer dans l'uniformisation et la coordination des programmes provinciaux, particulièrement en ce qui a trait aux véhicules lourds, en raison de l'utilisation importante de ces véhicules dans le transport interprovincial.

Intentions d'actions futures

Le Ministère a élaboré et publié un code de pratique pour l'inspection et l'entretien des véhicules légers par le biais du CCME et a récemment mis à jour cette publication pour tenir compte de l'évolution des équipements de mesure, des méthodes et du processus de mesure. Environnement Canada continuera de surveiller l'évolution des mesures d'inspection et d'entretien et mettra de nouveau à jour le code de pratique lorsque cela s'avérera nécessaire. Le Ministère continuera son travail auprès des autorités provinciales dans le but de promouvoir l'élaboration de programmes additionnels et de les aider à les mettre sur pied.

La Ministère prévoit élaborer, en collaboration avec les intervenants intéressés, un code de pratique pour les programmes d'inspection et d'entretien des véhicules lourds. On a préparé un document d'information qui examine les programmes actuels, les questions d'analyse et les formules que pourraient adopter les programmes. Ce document a été distribué aux parties intéressées pour examen et sera diffusé au site Web du Ministère. L'objectif est de former un comité directeur et de commencer l'ébauche du code de pratique. Il est aussi possible qu'on tienne un atelier pour examiner plus en détail le rôle et les répercussions d'un programme d'inspection et d'entretien des véhicules lourds, notamment la nécessité d'harmoniser les programmes provinciaux d'inspection et d'entretien et la possibilité d'une harmonisation transfrontalière (Canada - États-Unis) avec les programmes américains.

2(b) Programmes de rénovation des moteurs lourds

Sommaire de l'analyse des intervenants

L'ICCP indique que l'évaluation et la mise en place de programmes de rénovation des moteurs au carburant diesel - en commençant des maintenant par une réduction des particules, puis en réduisant les concentrations de NOx lorsque le carburant approprié sera disponible - devraient constituer des mesures hautement prioritaires en ce qui concerne le leadership du gouvernement fédéral. De plus, l'ICCP signale que les programmes de rénovation des moteurs diesel semblent rentables et qu'ils maximiseraient les avantages associés à la mise en marche d'un carburant diesel à très faible teneur en soufre. Également, STOP a mentionné que les émissions produites par le parc d'autobus diesel existant pourraient être réduites de façon rentable si Environnement Canada imposait une exigence obligatoire de rénovation avec des pièces de rechange certifiées par l'EPA américaine. STOP presse Environnement Canada d'appliquer la recommandation formulée dans la rapport de son conseiller, intitulé « *Proposed Bus Engine Rebuild Program – A Canadian Alternative* » (octobre 1999).

Analyse

Des programmes de rénovation pour les moteurs lourds sont en vigueur aux États-Unis depuis de nombreuses années et bon nombre de ces programmes sont reconnus en vertu des *State Implementation Plans* pour l'atteinte des objectifs visés pour les particules. Récemment, le Ministère a fait exécuter à contrat une étude sur les programmes américains de rénovation pour les moteurs d'autobus et leur application au Canada. Le rapport prenait en compte les coûts associés à un éventuel programme canadien subventionné, différant des programmes américains qui rendent obligatoire la remise à neuf des moteurs et de l'équipement.

Le problème des fortes émissions produites par l'équipement plus âgé peut être abordé par des approches autres qu'un programme de rénovation – subventionné ou obligatoire. On pourrait aussi envisager d'appliquer des programmes de mise à la ferraille des véhicules – volontaires ou obligatoires – et une hausse des déductions pour amortissement afin d'encourager un renouvellement accéléré des parcs de véhicules.

Intentions d'actions futures

Le Ministère va continuer d'examiner la nécessité de réduire les émissions produites par les véhicules plus âgés, légers et lourds, et d'évaluer l'applicabilité de divers types de programmes pour réduire ce genre d'émissions.

2(c) Infrastructure de transport

Sommaire de l'analyse des intervenants

Le médecin hygiéniste pour Toronto a indiqué que pour réduire le nombre de véhicules circulant sur les routes de Toronto, les gouvernements fédéral et provincial doivent financer conjointement les transport en commun afin d'en améliorer la capacité et le service dans la Région du Grand Toronto. Les Ami(e)s de la Terre ont indiqué que le programme général concernant les véhicules et les carburants devrait être élargi et soutenir un programme d'infrastructure écologique. Le groupe recommande qu'Environnement Canada dirige les efforts du gouvernement fédéral visant à établir les possibilités de créer des systèmes de transport sans danger pour l'environnement, afin de réaliser les objectifs visés en matière de santé et de changement climatique.

Analyse

L'infrastructure qui soutient notre système de transport a une incidence importante sur la demande et les besoins en matière de transport. Des changements appropriés à cette infrastructure peuvent constituer des mécanismes puissants dans la réduction de l'impact environnemental des transports.

L'infrastructure des transports constitue une responsabilité commune des différents niveaux de gouvernement : fédéral, provincial et municipal. Le partage des responsabilités rend difficile l'établissement d'une vision commune ou d'un plan d'action conjoint à l'égard de ce secteur d'investissement majeur, surtout en période de restrictions des ressources gouvernementales.

Environnement Canada a analysé bien des aspects de l'infrastructure des transports et a collaboré avec de nombreux groupes (Association canadienne du transport urbain, Transport 2000, Fédération canadienne des municipalités, autorités municipales et ONGE) afin de mieux comprendre l'impact global et les besoins de ce secteur du système de transports. Notre analyse indique clairement qu'Environnement Canada ne peut jouer qu'un rôle de réglementation très limité dans ce domaine et qu'on ne pourra progresser que par une coopération avec les autres groupes et la sensibilisation du public.

Intentions d'actions futures

Le Ministère va continuer de collaborer avec d'autres groupes et intensifiera ses efforts en vue de sensibiliser le public et de favoriser la coopération entre les diverses parties intervenant dans l'infrastructure des transports.

Bien des aspects de notre système de transport, comme l'expansion du réseau routier, l'aménagement urbain, le vieillissement des parcs d'autobus, les embouteillages, etc., pourraient être améliorés et réduire les impacts environnementaux des activités liées aux transports. Une meilleure évaluation de

l'impact des pratiques actuelles et une modification de ces pratiques pourraient constituer un incitatif puissant à l'adoption de changements positifs.

L'infrastructure des transports constitue une responsabilité commune des différents niveaux de gouvernement - fédéral, provincial, régional et municipal - et on s'efforce de régler les problèmes à tous les niveaux. Les provinces collaborent avec les municipalités pour améliorer les critères de conception et sensibiliser les parties intéressées à la nécessité des transports en commun. Le gouvernement a annoncé des investissements majeurs dans son Programme de soutien aux infrastructures. Le Fonds d'actions pour le changement climatique - Programme d'éducation et d'information du public - a été prolongé de trois ans et le programme «Sur la route du transport durable» (SRTD) de Transport Canada a augmenté les fonds disponibles. Toutes ces initiatives vont nous permettre de mieux comprendre les problèmes et nous aider à appliquer des solutions pour réduire l'impact des transports sur l'environnement.

Intentions d'actions futures

Le Ministère va continuer de collaborer avec les autres compétences et favoriser une meilleure compréhension du problème au moyen de mesures d'information et de sensibilisation du public.

3) FUTURES NORMES D'EMISSIONS POUR MOTEURS HORS ROUTE

Résumé du document de travail

La secteur hors route⁷ couvre une grande variété d'applications en matière de véhicules, de moteurs et d'équipements comme, par exemple, les petits moteurs utilisés dans l'équipement d'entretien des pelouses et des jardins ou les moteurs beaucoup plus gros utilisés pour l'équipement agricole et forestier ou la machinerie de construction. Ce secteur inclut aussi les moteurs utilisés pour propulser équipement récréatif tel la motoneige et les véhicules tout-terrain. À l'heure actuelle, il n'existe aucune réglementation de réduction des émissions pour a secteur hors route⁸.

Des caractéristiques particulières sont associées au secteur hors route comparativement au secteur routier. Par exemple, la même moteur peut être utilisé dans une grande variété d'applications (par ex., un moteur utilisé dans un appareil pour la construction peut aussi se retrouver dans un appareil agricole) et donc les caractéristiques d'exploitations peuvent différer grandement. Aussi, il y a un manque d'intégration verticale à l'intérieur de plusieurs catégories du secteur hors route. Dans plusieurs instances, les fabricants de moteurs conçoivent des engins pour la vente aux fabricants de matériel original (ensemble complet) pour installation dans des équipements spécialisés.

L'EPA américaine a instauré des normes d'émissions pour les catégories de moteurs hors route dans les années 1990. Environnement Canada a récemment conclu des accords volontaires, aussi appelés protocoles d'entente (PE), avec les fabricants de moteurs hors-bord et d'embarcations personnelles, de petits moteurs utilitaires portatifs ou non portatifs et de moteurs diesel hors route. Ces ententes visent à accélérer l'adoption des classes applicables de moteurs hors route conformes aux critères de la première étape des normes fédérales américaines sur les émissions.

Comme la mentionne le document de travail, Environnement Canada propose d'élaborer et d'appliquer des normes d'émissions harmonisées avec celles de l'EPA là où l'autorité le permet à la Section 5 de la LCPE 1.999. Voici quelques-uns des programmes de réduction des émissions élaborés et mis en oeuvre par les autorités fédérales américaines:

Normes d'émissions, Phase 2, de l'EPA américaine, pour les petits moteurs utilitaires à allumage par bougie, mises en vigueur de façon progressive de 2001 à 2007 (*U.S. Code of Federal Regulations*, Titre 40, Partie 90). En général, ces

⁷ L'interchangeabilité des termes «hors route» et «non routier» est permise.

⁸ Même si les locomotives, les aéronefs et les vaisseaux marins ne figurent pas à ce document, ils peuvent aussi être considérés comme des catégories de moteurs hors route. La compétence de réglementation de ces catégories de moteurs revient à Transport Canada.

normes d'émissions couvrent les moteurs de cylindrée de moins d'un litre et de 19 Kw ou moins. Les exemples types de moteurs de cette catégorie, appelés moteurs «portatifs» et «non portatifs», sont les petits moteurs utilitaires à essence, comme ceux qui sont utilisés dans l'équipement d'entretien des pelouses et des jardins, les pompes, les génératrices et les équipements portatifs;

Normes d'émissions de Tiers 2 et 3⁹ de l'EPA pour les moteurs hors route lourds à allumage par compression (*U.S. Code of Federal Regulations*, Titre 40, Partie 89). Les normes d'émissions de Tier 2 entreront progressivement en vigueur en fonction de la puissance nominale de moteur entre 2001 et 2006. Cette catégorie de moteurs hors route couvre principalement les moteurs diesel utilisés pour la plupart des applications terrestres, ainsi que les moteurs marins de puissance inférieure à 37 kW. Les moteurs types de cette catégorie sont les moteurs utilisés dans les équipements agricoles et forestiers et la machinerie de construction ainsi que l'équipement industriel, comme les grues, les génératrices, etc.;

- Normes d'émissions de l'EPA américaine pour les moteurs hors-bord et les embarcations personnelles (*U.S. Code of Federal Regulations*, Titre 40, Partie 91). Ces normes établissent progressivement des exigences de plus en plus strictes au cours d'une période de neuf ans et seront entièrement mises en oeuvre en 2006.

L'EPA élabore présentement des normes d'émissions pour les gros moteurs à allumage par bougie, comme les moteurs à applications industrielles, de même que pour les véhicules récréatifs utilisant des moteurs à allumage par bougie (motoneiges, motocyclettes hors route, véhicules tout-terrain) ainsi que les moteurs en-bord et les propulseurs semi-hors-bord à essence de même que pour les moteurs récréatifs marins à carburant diesel. Ces moteurs n'ont pas encore été réglementés par le gouvernement fédéral américain en regard des émissions¹⁰. Dans un avis de réglementation proposée (*Advanced Notice of Rule Making*) en novembre 2000, l'EPA a annoncé qu'elle cherchait des commentaires sur son plan pour proposer un programme national de contrôle des émissions pour les catégories de moteurs sus-mentionnées. Ces règlements sont attendus au cours des années à venir. Environnement Canada prévoit élaborer des programmes correspondants au Canada pour ces catégories de moteurs hors route après que les États-Unis auront établi leurs normes fédérales.

⁹ Les normes de Tier 3 ont été établies pour les catégories de puissance moteur de 37 à 560 Kw. Les États-Unis prévoient entreprendre leur application progressive à compter du modèle de l'année 2006, selon la puissance moteur. Cependant, l'EPA n'a pas encore terminé l'élaboration d'une norme plus stricte, de Tier 3, pour les particules. Une étude de faisabilité, prévue pour 2001, portera sur les normes de Tier 3 pour les particules ainsi que sur la pertinence des normes de Tier 2 pour les moteurs de moins de 37 Kw et des normes de Tier 3 pour les moteurs de 37 à 560 Kw de puissance.

¹⁰ La Californie a établi des programmes de contrôle des émissions pour les motocyclettes hors route, les véhicules tout-terrain et les gros moteurs à allumage par bougie.

Comme pour la secteur routier, les programmes américains pour la secteur hors route prévoient l'établissement de moyenne, de cumul et d'échange (MCS) de crédits d'émissions, parallèlement à une introduction progressive de dispositions concernant certaines catégories de moteurs, offrant ainsi au secteur la souplesse nécessaire pour se conformer aux normes prescrites. Par conséquent, un groupe de moteurs dans la chaîne de fabrication d'un fabricant pourrait être certifié au regard d'un niveau d'émissions supérieur à la norme applicable, à condition que cet écart soit compensé par un groupe de moteurs certifié à un niveau inférieur à la norme applicable. Les dispositions concernant le cumul et l'échange de droits d'émissions permettent à un fabricant de moteurs qui produit des crédits d'émissions de les conserver pour établir une moyenne année-modèle future ou les échanger avec d'autres fabricants de moteurs. Les dispositions concernant la MCS ainsi que l'application progressive de certaines normes d'émissions pour moteurs hors route permettent à un fabricant de déterminer la façon idéale de se conformer aux normes d'émissions applicables.

On a demandé aux intervenants de livrer leur point de vue sur l'élaboration de normes canadiennes pour les émissions des moteurs hors route harmonisées avec celles des États-Unis et sur la question de l'application progressive, les crédits d'émissions et une marque nationale d'émissions.

3(a) Harmonisation avec les normes d'émissions fédérales de l'EPA américaine

Sommaire des observations des intervenants

La consensus qui se dégage des observations recueillies favorise l'harmonisation des normes d'émissions pour les moteurs hors route avec les programmes fédéraux américains. De façon générale, les observateurs ont indiqué que la nature intégrée de l'économie nord-américaine et l'application de programmes nationaux intensifs pour les moteurs hors route par l'EPA afin de réduire les émissions des nouveaux moteurs hors route représentaient deux motifs importants justifiant l'adoption d'une politique d'harmonisation avec les programmes fédéraux américains, qui constituerait une approche logique permettant au Canada de réaliser des réductions d'émissions considérables de façon économique.

On appuie également l'élaboration de programmes de réduction des émissions des moteurs hors route pour les catégories de moteurs visées par les programmes de réduction encore en voie d'élaboration aux États-Unis. La Conseil canadien des organismes de motoneige, l'Association internationale des fabricants de motoneiges et la Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout terrain appuient la concept d'harmonisation des normes d'émissions canadiennes au programme fédéral américain, lorsque celui-ci sera connu.

Bien qu'elle appuie l'harmonisation dans la mesure du possible, la *Manufacturers of Emissions Controls Association* (MECA) a dit croire qu'il est possible de réduire davantage les émissions de certaines catégories de moteurs. Plus précisément, l'Association a indiqué qu'elle estime qu'il serait techniquement faisable de respecter des normes d'émissions encore plus strictes que celles qui sont présentement imposées par la programme américain concernant les catégories de moteurs diesel hors route et moteurs à allumage par bougie non portatifs.

Dans son commentaire sur les caractéristiques spécialisées et particulières de la machinerie agricole, l'*Alberta Farm and Research Centre* (AFRC) a proposé qu'on fixe des objectifs de réduction d'émissions pour les moteurs en fonction d'unités reflétant l'utilisation concrète de l'équipement comma, par exemple, une unité de poids par superficie unitaire couverte, puisque l'équipement sert à exécuter une tâche précise sur une superficie donnée. De plus, l'AFRC a propose d'envisager les émissions produites par l'équipement agricole motorisé en fonction de la production ou sur une base annuelle, étant donné que cet équipement n'est généralement utilisé qu'à des périodes précises durant la processus de production annuel.

Analyse des commentaires

En général, les observateurs ont appuyé l'élaboration de normes canadiennes sur les émissions des moteurs hors route harmonisées avec la programme fédéral américain.

En plus d'assujettir les moteurs hors route à des normes d'émissions pour la première fois au Canada, l'application de programmes canadiens harmonisés avec les programmes fédéraux américains permettrait au secteur concerné de réaliser une économie d'échelle dans le contexte nord-américain, surtout dans le cas des applications à faible volume et des produits à créneaux.

Étant donné l'objectif d'élaborer un programme canadien harmonise avec la programme américain de réduction d'émissions, la mise en oeuvre du programme américain existant représente une première étape utile. Par conséquent, il semblerait approprié, si l'on tient compte des avantages généraux qu'offre un programme harmonisé, de discuter avec l'EPA, les fabricants de moteurs et d'autres parties intéressées de la possibilité d'imposer des normes plus strictes plus tard.

En ce qui concerne l'établissement d'objectifs d'émissions pour la machinerie agricole en fonction d'unités reflétant l'utilisation concrète de l'équipement, la secteur des moteurs hors route couvre une vaste gamma d'utilisations d'équipement dont les moteurs sont fournis par un nombre restreint de fabricants. La conformité aux normes d'émissions des moteurs est démontrée par la fabricant de moteurs en fonction de la masse par HP de puissance utile. La structure actuelle

du secteur des moteurs hors route facilite cette approche: un nombre limité de fabricants fournissent les moteurs pour une grande variété d'équipements souvent adaptés. Par conséquent, l'élaboration de mesures de réductions adaptées en fonction du secteur ou de l'activité viendrait compliquer grandement les règlements et alourdir le fardeau de la conformité.

La Ministère a appris que les définitions contenues dans la Section 5, Partie 7 de la LCPE de 1999 excluent les moteurs marins de son autorité administrative. Les termes «vapeur, navire à vapeur et remorqueur» tel que définis à la Section 2 de la Loi sur la marine marchande du Canada comprennent tout bâtiment de mer de tout type ou grandeur propulsé par un moteur. Un travail est en cours pour redresser la situation.

Intentions d'actions futures

Le Ministère prévoit entreprendre l'élaboration de programmes de réduction des émissions pour les moteurs hors route, en vertu de la Section 5 de la LCPE 1999, harmonisés avec les programmes de réduction d'émissions correspondants élaborés par les autorités fédérales américaines. Cela suppose:

- Élaboration de règlements proposés correspondant au programme de Phase 2 de l'EPA pour les moteurs utilitaires à essence à allumage par bougie;
- Élaboration de règlements proposés correspondant au programme de Tier 2 de l'EPA pour les moteurs hors route à allumage par compression;
- Élaboration de règlements proposés correspondant au programme de l'EPA pour les moteurs marins à allumage par bougie.

La Ministère envisagera l'élaboration des programmes suivants

- programme de Tier 3 de l'EPA pour les moteurs hors route à allumage par compression, lorsqu'on connaîtra toute la portée du programme de l'EPA américaine;
- programmes de réduction des émissions pour les gros moteurs à allumage par bougie, les véhicules récréatifs à moteur à essence, ainsi que les moteurs marins à essence soit à direction arrière ou en-bord, harmonisés avec les programmes de l'EPA américaine lorsqu'ils auront été arrêtés aux États-Unis.

3(b) Systèmes de crédit d'émissions

Sommaire des observations des intervenants

Les intervenants ont formulé peu d'observations portant directement sur cette question. Les observations concernant l'établissement de moyennes par parcs et les systèmes de crédits d'émissions étaient dirigés vers la pertinence d'appliquer au Canada les dispositions relatives à l'établissement de moyennes, de cumul et d'échange de crédits, requises par le programme américain. Quelques intervenants ont abordé les questions de l'application progressive, de l'établissement de moyennes et des systèmes de crédits d'émissions, notamment dans le contexte des protocoles d'entente concernant les moteurs hors route, récemment conclus par le Ministère avec des membres de cette industrie.

L'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques (ACMPN) a indiqué qu'elle favorisait une approche de réglementation qui harmonise la certification et les normes sur les équipements avec le programme américain, mais qui permette aussi d'apporter une solution canadienne distincte aux questions relatives à l'administration et de soutien. L'Association a souligné qu'étant donné la différence de taille entre les marchés, presque toute la planification de production pour l'Amérique du Nord se concentre sur le marché américain.

En réponse aux discussions soulevées durant l'atelier au sujet des protocoles d'entente sur les moteurs hors route, en particulier ceux concernant les plus petits moteurs, le District régional du Grand Vancouver a indiqué qu'il favorisait l'adoption de règlements comportant des dispositions concernant le calcul de moyennes, le cumul et l'échange de crédits, comme dans les programmes américains mis en vigueur par l'EPA. Il estime que, sans l'adoption de ces dispositions, les fabricants n'ont aucune obligation de compenser les moteurs «polluants» par des moteurs «moins polluants».

L'Outdoor Power Equipment Institute (OPEI) a indiqué que la réglementation des émissions devrait inclure des normes d'émissions comparables à celles du programme américain afin d'offrir aux fabricants l'option du calcul de moyennes, du cumul et de l'échange de crédits.

Analyse des commentaires

Les observations écrites portant sur ces questions ont été motivées, en partie, par les discussions de l'atelier de mai consacré aux protocoles d'entente sur les moteurs hors route qui ne comportent pas de dispositions sur le calcul de moyennes, prescrites par le programme fédéral américain. Certaines parties se sont montrées préoccupées de ce que, sans dispositions concernant le calcul de moyennes, de cumul et d'échange de crédits, le Canada ne peut exercer un contrôle efficace sur les moteurs qui lui sont fournis.

Les dispositions sur le calcul de moyennes par parc et le système de crédits d'émissions prévus par les programmes américains offrent aux fabricants une approche souple leur permettant d'élaborer et de proposer des produits tout au

respectant les objectifs généraux de réduction d'émissions. Cela permet une approche fondée sur les lois du marché, les fabricants ayant la possibilité de choisir la gamme de produits en fonction d'un objectif environnemental donné, permettant ainsi une transition plus facile vers des normes d'émissions plus strictes. Les trois programmes américains consacrés aux émissions des moteurs hors route présentement examinés par la Canada prévoient des crédits d'émissions. Toutefois, étant donné que ces programmes n'en sont qu'à l'étape de l'application progressive aux États-Unis, il est peut-être prématuré de préfigurer les intentions à long terme des fabricants de moteurs quant aux dispositions relatives aux crédits d'émissions.

Les articles 160 et 162 de la LCPE de 1999 prévoit établir un régime de crédits d'émissions. L'adoption d'un régime de crédits d'émissions au Canada constituerait une mesure incitative visant à maximiser l'offre de moteurs à faibles émissions au pays comme c'est l'intention dans ces programmes aux États-Unis. Il est à noter que nous ne pouvons être certains que l'éventail des types de moteurs offerts au Canada sera comparable à celui des États-Unis. Par exemple, on note déjà des différences dans la gamme de produits offerts au Canada et aux États-Unis. Dans son commentaire, l'ACMPN signalait des écarts dans les ventes et la choix de modèles entre la Canada et les États-Unis, les Canadiens ayant tendance à acheter des moteurs hors-bord moins puissants que les consommateurs américains.

Environnement Canada est aussi conscient que certaines applications de moteurs hors route sa limitant à des créneaux et à un marche relativement restreint, sans parler du fardeau et des coûts de réglementation toujours plus lourds que doivent supporter les fabricants et les distributeurs de moteurs. Il est difficile de déterminer précisément l'impact que l'imposition d'un système de crédits d'émissions aurait sur la marché, étant donné la peu d'information que la Ministère a pu recueillir sur le sujet.

Intentions d'actions futures

Dans l'élaboration du cadre de réglementation en vertu de la LCPE 1999, Environnement Canada prévoit envisager l'intégration d'un régime de crédits d'émissions pour les différents secteurs des moteurs hors route afin de s'assurer que ces programmes permettent de réaliser les objectifs à long terme visés par les programmes américains correspondants. Durant la processus d'élaboration des règlements, la Ministère tiendra compte des observations qui auront été formulées sur un régime de crédits d'émissions.

3(c) Certification d'émissions, étiquetage et marque nationale d'émissions

Sommaire des observations des intervenants

Les intervenants ont formulé peu d'observations portant explicitement sur la question de la certification des émissions et l'étiquetage. Les observations portant directement sur ces questions appuyaient l'application au Canada, dans le contexte d'un régime harmonisé, d'une approche reconnaissant les exigences de certification des émissions et des moteurs et d'étiquetage appliquées aux termes du programme fédéral américain. En général, les intervenants ont dit préférer un système harmonisé, dans lequel un fabricant pourrait produire un seul groupe de moteurs, vérifié et testé une seule fois, et vendu indifféremment au Canada ou aux États-Unis. Certains observateurs ont proposé que toute information additionnelle exigée par réglementation soit indiquée dans le manuel de l'utilisateur.

L'Association des fédérations de chalets de l'Ontario et la Georgian Bay Association, citant l'exemple du protocole d'entente pour les moteurs marins [programme volontaire], ont suggéré qu'une étiquette d'émissions pourrait conférer à un produit la notion de «environnementalement sain».

On n'a recueilli aucune observation directe sur la marque nationale d'émissions, dans son application aux moteurs hors route.

Analyse des commentaires

L'acceptation de la certification américaine constitue un élément des protocoles qui ont été conclus sur les moteurs hors route. Essentiellement, le Ministère utilise le concept d'autocertification dans ces ententes, étant donné que les fabricants ont l'option de montrer leur conformité en obtenant un certificat de conformité américain ou en fournissant les résultats d'un test d'émissions. Cette approche a facilité l'apparition de moteurs moins polluants sous le régime du protocole d'entente. Environnement Canada estime que l'élaboration d'un cadre de réglementation en vertu de la LCPE 1999 - qui demeure fondé sur l'autocertification et qui admet un certificat de conformité américain comme preuve que le produit est conforme à des normes d'émissions précises - représente une approche adéquate pour le Canada.

La plupart des représentants de l'industrie ont dit préférer l'utilisation d'une étiquette commune sur les émissions des moteurs, selon le même principe que les exigences d'étiquetage prescrites par les protocoles d'entente sur les moteurs hors route. L'étiquette d'information sur la réduction des émissions apposée sur le moteur ou l'équipement, selon le protocole d'entente, donne l'information sur le moteur et les émissions, en conformité avec les règlements américains sur les émissions. Comme nous l'avons indiqué dans la partie du présent document intitulée «Véhicule», la marque nationale d'émissions est un élément intégral du cadre législatif de réduction des émissions, établi en vertu du pouvoir conféré à la Section 5 de la LCPE 1999. Le Ministère reconnaît également la préoccupation manifestée par la Portable Power Equipment Manufacturers Association (PPEMA), qui souligne le peu d'espace d'étiquetage qu'offrent bon nombre de ces produits portatifs.

Le Ministère examinera les suggestions qui lui seront faites sur la conception de la marque, de façon à ce qu'elle impose un fardeau le moins lourd possible au secteur réglementé, tout en remplissant le rôle important qui lui revient.

Intentions d'actions futures

Environnement Canada élaborera un cadre de réglementation qui demeurera fondé sur l'autocertification et admettra un certificat de conformité américain comme preuve que le produit est conforme à un ensemble de normes défini, applicable à un véhicule ou à un moteur. De même, le Ministère collaborera avec les intervenants pour définir une marque nationale d'émissions, de façon à imposer le fardeau le moins lourd possible au secteur réglementé.

3(d) Synchronisation / entrée en vigueur des normes canadiennes

Sommaire des observations des intervenants

Parallèlement au consensus général quant à l'harmonisation des normes d'émissions des moteurs hors route au Canada avec la programme fédéral américain sur les émissions, quelques parties intéressées ont formulé des observations visant, en général, à retarder l'échéance de mise en oeuvre d'un programme réglementé canadien.

Dans son commentaire, l'ACMPN a proposé qu'on évalue le programme de protocole d'entente [sur les moteurs marins] avant d'adopter une réglementation. L'Association a indiqué que le retour d'information sur le protocole d'entente allait demander deux ou trois ans. Entre-temps, le public canadien tire profit du protocole.

Pour sa part, la PPEMA a recommandé que les normes soient mises en oeuvre selon un échéancier progressif, qui refléterait le calendrier établi en vertu du règlement de Phase 2 du gouvernement fédéral américain, et dont les années cibles seraient ajustées en fonction du délai de la mise en oeuvre du règlement américain de la Phase 2 entre les États-Unis et le Canada. Cette approche permettrait une réduction graduelle des niveaux d'émissions.

Dans son commentaire, la DRGV a proposé que le secteur des petits moteurs compte parmi les premiers secteurs réglementés, à la lumière des observations formulées lors de l'atelier sur la protocole relatif aux petits moteurs.

Analyse des commentaires

Les protocoles d'entente sur les moteurs hors route constituent une première mesure de réduction des émissions produites par certains secteurs choisis de

moteurs hors route, qui n'avaient pas fait l'objet de mesures de réduction d'émissions. La Ministère convient qu'il serait utile d'obtenir un retour d'information sur le programme de protocoles d'entente - y compris de l'information qui pourrait aider le Ministère à déterminer la gamme de moteurs fournie au Canada sous le régime du programme de protocole d'entente - dans la contexte de l'élaboration d'un programme de réglementation approprié.

Les États-Unis ont déjà défini le deuxième niveau de normes de réduction d'émissions pour divers secteurs hors route. Bien qu'on introduise aux États-Unis des technologies à faibles émissions, conçues en fonction des normes américaines, le Canada n'a pas établi de cadre qui faciliterait l'introduction de ces technologies au pays. Par conséquent, la Ministère estime que la mise en oeuvre d'un cadre de réglementation et de normes facilitera l'introduction de moteurs à faibles émissions au Canada. De plus, cette approche soutiendrait l'objectif du secteur industriel de rationaliser les offres de produits et de réaliser des économies d'échelle.

La délai proposé dans l'application progressive des normes canadiennes retarde la mise en oeuvre d'un programme canadien et, par conséquent, l'application de technologies à faibles émissions. Les règles américaines de la Phase 2 pour les moteurs utilitaires ont déjà établi un échéancier progressif de quatre ans pour chaque classe de moteurs concernée, et l'industrie travaille déjà à réaliser cet objectif.

Intentions d'actions futures

Environnement Canada prévoit continuer d'élaborer des normes d'émissions pour les moteurs hors route. La date d'entrée en vigueur des normes canadiennes sera déterminée dans le cadre du processus de réglementation normal.

Résumé des intentions - Véhicules et moteurs hors route

La Ministère prévoit élaborer des programmes de réduction d'émissions pour les moteurs hors route, en vertu de la Section 5 de la LCPE 1999, harmonisés avec les programmes fédéraux de réduction d'émissions correspondants adoptés aux États-Unis. Cela suppose:

- Élaboration de règlements proposés correspondant au programme de Phase 2 de l'EPA américaine pour les moteurs utilitaires à essence à allumage par bougie;
- Élaboration de règlements proposés correspondant au programme de Tier 2 de l'EPA américaine pour les moteurs hors route à allumage par compression;

- Élaboration de règlements proposés correspondant au programme de l'EPA américaine pour les moteurs marins à allumage par bougie.

Le Ministère envisagera l'élaboration des programmes suivants:

- programme de Tier 3 pour les moteurs à allumage par compression hors route, lorsqu'on connaîtra toute la portée du programme de l'EPA américaine:
- programmes de réduction des émissions pour les gros moteurs à allumage par bougie, les véhicules récréatifs à moteur à essence, ainsi que les moteurs marins à essence soit à direction arrière ou en-bord, harmonisés avec les programmes de l'EPA américaine lorsqu'ils auront été arrêtés aux États-Unis.

Les détails des futurs règlements proposés, y compris l'autocertification, les systèmes de crédits d'émissions et les dispositions concernant le calcul de moyenne de parc de véhicules, seront élaborés dans le cadre du processus réglementaire, dans la mesure où cela est applicable et réalisable.

4) POLITIQUE D'HARMONISATION INTERNATIONALE POUR CARBURANTS AVEC D'AUTRES PAYS

Sommaire des observations des intervenants

De nombreux intervenants - l'Institut canadien des produits pétroliers, la Compagnie pétrolière Impériale Ltée, Petro-Canada, Sunoco, North Atlantic Refining, Husky Oil, la province de l'Alberta, la District régional du Grand Vancouver, l'*Engine Manufacturers Association*, l'Association canadienne des constructeurs d'automobiles, la *Manufacturers of Emission Controls Association* - ont recommandé, avec différents degrés d'insistance, qu'Environnement Canada adopte comme politique d'harmoniser les exigences canadiennes sur le carburant avec les exigences nationales des États-Unis. Certains intervenants ont aussi fait valoir que la Ministère devrait aussi intégrer les normes européennes (Petro-Canada, Sunoco), tenir compte du contexte particulier du Canada (Petro-Canada) ou harmoniser les normes canadiennes sur les carburants avec celles de nos principaux partenaires commerciaux (ICPP).

Analyse

La Document de travail cite:

«Dans certains cas, les dispositifs de réduction d'émissions des véhicules ne peuvent fonctionner correctement sans le carburant approprié - par conséquent, les véhicules et les carburants doivent être envisagés comme un seul système. Environnement Canada offre une assurance minimale que les carburants canadiens ne nuisent pas au fonctionnement, au rendement ni à l'adoption d'une technologie appliquée aux moteurs de véhicules ou d'équipement de réduction des émissions. Si cela s'avère nécessaire pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement, on procédera à l'adoption d'autres mesures ou à une mise en oeuvre hâtive afin d'améliorer la qualité du carburant.

On doit aussi tenir compte des exigences environnementales appliquées aux carburants par d'autres compétences progressistes, notamment nos principaux partenaires commerciaux: l'Europe et les États-Unis. De façon générale, le Canada doit veiller à adopter des normes au moins équivalentes flux normes environnementales appliquées aux carburants par les compétences progressistes. Des études ont montré que l'harmonisation des exigences peut atténuer les impacts concurrentiels sur les raffineries canadiennes. Cela permet au Canada de suivre le rythme des techniques de raffinage et des investissements dans les raffineries et contribue à prévenir le dumping de carburants de mauvaise qualité au Canada. En résumé, une réglementation environnementale progressiste harmonisée avec celle de nos principaux partenaires commerciaux est une mesure positive pour l'environnement et la

santé des Canadiens; elle peut également favoriser la compétitivité des raffineries canadiennes et atténuer le risque que le Canada se voie imposer des sanctions commerciales par des pays appliquant des mesures plus strictes».
(p.22-23)

Comme on vient de l'indiquer, l'harmonisation avec les normes de carburant d'autres pays progressistes représente une approche généralement profitable au Canada. Cependant, il peut arriver que ces pays n'aient pas pris de mesures face à une question particulière ou agissent trop lentement ou n'appliquent des mesures que dans certaines régions du pays. Dans ces circonstances, Environnement Canada peut prendre des mesures plus progressistes (le Ministère l'a déjà fait dans le passé). Par exemple, les inquiétudes concernant les émissions de benzène produites par les véhicules et la système de distribution de l'essence ont incité Environnement Canada à prendre le *Règlement sur le benzène dans l'essence* qui, de façon générale, est harmonisé avec la norme de l'Union européenne et certaines parties des États-Unis (les États-unis n'ont pas adopté la norme nationale de «1 %» pour la benzène et ont proposé récemment un «gel» du benzène par raffinerie, aux niveaux de 1998-1999, pour les régions qui n'ont pas encore imposé de limites au benzène). Des actions similaires par le Canada pourraient s'avérer nécessaires pour les mazouts car là où l'Union européenne a adopté des normes pan-nationales, les États-Unis ont des normes régionales différentes.

Intentions d'actions futures

Environnement Canada prévoit maintenir son approche consistant à viser généralement l'harmonisation des normes environnementales canadiennes avec celles des États-Unis, tout en tenant compte des normes environnementales élaborées par l'Union européenne. Cependant, dans certains cas, la Canada pourra prendre des mesures additionnelles pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement.

5) FUTURES NORMES POUR LE CARBURANT DIESEL

5.1 Carburant diesel routier

Résumé du document de travail

Le document de travail résumait les activités internationales visant à améliorer la qualité du carburant diesel utilisé dans les véhicules routiers, notamment la directive obligatoire de l'Union européenne et les activités entreprises aux États-Unis. Il apparaît clairement que l'attention porte en bonne part sur l'objectif de réduire à des niveaux très bas la concentration en soufre du carburant diesel routier. Les événements subséquents ont clairement confirmé cette approche.

Depuis la publication du document de travail, des événements importants se sont produits. L'événement le plus notable est la publication par l'EPA américaine, au mois de décembre 2000, de son règlement final sur les normes concernant les moteurs et les véhicules lourds et les exigences concernant la réduction du soufre dans le carburant diesel utilisé par les véhicules routiers. En ce qui concerne la composition du carburant diesel, l'EPA a établi par réglementation un maximum de 15 ppm à compter du 1^{er} juin 2006, soit une réduction de 97 % par rapport à la limite actuelle de 500 ppm. L'EPA a déterminé que les nouvelles normes d'émissions établies pour les véhicules lourds «ne peuvent être réalisées sans une modification au carburant». Pour procurer un genre de «soupape de sécurité» de façon à réduire les inquiétudes en regard de l'approvisionnement de carburant diesel, le règlement final américain permet jusqu'à 20 pour cent du carburant diesel routier de se conformer à la norme existante de 500 ppm de soufre jusqu'en 2010. Le règlement permet aussi un programme de cumul et d'échange de crédits pour augmenter la flexibilité de fonctionnement des raffineurs et importateurs de carburant diesel.

Parmi les autres événements dignes de mention, signalons que la Californie a demandé qu'à compter de 2002, la concentration de soufre du carburant diesel utilisée dans les autobus urbains ne dépasse pas 15 ppm. Par ailleurs, on exerce des pressions de plus en plus fortes sur l'Union européenne pour qu'elle fasse passer la norme de soufre prévue pour 2005 de 50 ppm à 10 ppm (ou qu'elle impose une concentration maximale de 10 ppm d'ici 2007). Les représentants de la *California Air Resources Branch* ont aussi recommandé que l'État de la Californie adopte une limite de 15 ppm pour le carburant diesel routier à compter de juin 2006 et qu'il évalue plus à fond les effets qu'entraîne la réduction des aromatiques, d'HAP et de la densité sur les émissions de particules produites par le carburant diesel.

La *Texas Natural Resources Conservation Commission* propose de limiter la teneur en soufre du carburant diesel routier et hors route utilisé dans l'est et le centre du Texas à 30 ppm à compter de mai 2004 et à 15 ppm à compter de mai

2006. De plus, le Texas propose d'exiger que le carburant diesel routier et hors route respecte les normes californiennes à compter de mai 2002 (500 ppm de soufre, 10 % d'aromatiques).

Un important raffineur américain, Tosco, a annoncé récemment que ses deux raffineries de Californie allaient produire du carburant diesel à 15 ppm d'ici 2003, soit trois ans avant l'échéance du règlement proposé par l'EPA. Elle investit également dans ses raffineries de l'État de Washington et d'Irlande afin de produire du carburant ne contenant pas plus de 15 ppm. BP (Arco) a aussi indiqué qu'elle appuyait la proposition de la Californie.

En ce qui concerne la cétane, l'*Ozone Transport Commission* du nord-est des États-Unis propose un niveau de cétane minimal de 50 pour la saison estivale, afin de réduire la pollution.

Sommaire des observations des intervenants

Les intervenants s'entendent presque tous pour appuyer la proposition voulant qu'Environnement Canada établisse une norme pour la teneur en soufre du carburant diesel routier équivalant aux exigences finales américaines. Le groupe d'intervenants favorisant cette proposition comprend, entre autres, l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP), la Compagnie pétrolière Impériale Ltée, Sunoco, Petro-Canada, *North Atlantic Refining*, le District régional du Grand Vancouver, la *Manufacturers of Emission Controls Association* (MECA), la Commission d'hygiène de Toronto, l'Alliance canadienne du camionnage et l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV). Quelques intervenants ont demandé des normes sur le soufre inférieures à 15 ppm (p. ex. Volkswagen et les Ami(e)s de la Terre). Tout en appuyant l'harmonisation avec les normes américaines sur le carburant, Husky Oil a indiqué qu'elle «ne peut atteindre le niveau de 15 ppm envisagé pour le soufre sans effectuer d'importants investissements en capitaux» et recommande un niveau de 50 ppm.

Outre une restriction sur le soufre, l'ACCV a aussi recommandé un niveau minimal de cétane de 55 pour le carburant diesel routier.

Analyse

À la lumière du mouvement international favorisant une réduction de la teneur en soufre du carburant diesel routier à 10 S 15 ppm et l'appui presque unanime des intervenants à l'égard d'un nivellement au niveau des normes américaines pour le carburant diesel routier, Environnement Canada ne voit aucune raison de retarder l'imposition de normes canadiennes pour le carburant diesel routier et estime que les niveaux américains proposés et le choix du moment sont adéquats en ce qu'ils permettent le fonctionnement adéquat des technologies de réduction des émissions des véhicules. Un préavis concernant l'objectif de réduire la teneur en

soufre du carburant diesel routier donnera aux raffineries tout le temps nécessaire pour planifier, concevoir et installer l'équipement de désulfuration nécessaire.

Environnement Canada estime que, pour le moment, on ne dispose pas d'information suffisante sur les effets que les paramètres autres que la soufre (p. ex. cétane, aromatiques, HAP et densité) peuvent entraîner sur les émissions, les moteurs et l'équipement antipollution pour justifier l'établissement de normes pour ces paramètres. Le Ministère va continuer de surveiller attentivement les résultats des programmes consacrés aux carburants afin de comprendre les effets de ces paramètres sur les émissions et d'analyser les données issues de ces programmes. Le Ministère continuera aussi de mener ses propres tests sur le carburant diesel canadien.

Environnement Canada juge qu'il est prudent de recueillir plus d'information sur la composition du carburant diesel canadien (diesel routier et hors route), surtout sur le cétane, les aromatiques et les niveaux d'HAP (on recueille déjà de l'information sur les niveaux de soufre et de densité en vertu du Règlement concernant les renseignements sur les combustibles). Cette information est importante pour l'évaluation de l'effet des éventuelles mesures de contrôle des carburants qui pourraient être envisagées à l'avenir. L'enquête volontaire sur le benzène, les aromatiques et les oléfines, menée avec succès par Environnement Canada de 1994 à 1998, peut servir de modèle de processus de collecte de données.

Intentions d'actions futures

Environnement Canada propose de synchroniser et d'harmoniser ses normes avec le niveau final de soufre contenu dans le carburant diesel routier aux États-Unis (c.-à-d., une limite de 15 ppm à partir du 1^{er} juin 2006). Le processus canadien de réglementation sera amorcé sous peu, avec un document de travail sollicitant les opinions des intervenants concernant le besoin et la nature des provisions «souple de sécurité» semblables à celles contenues dans le règlement final américain.

Environnement Canada prévoit aussi créer une base de données complète sur la composition du carburant diesel dans le but de surveiller la qualité du carburant. Les raffineries et les importateurs de carburant diesel seront invités à donner des renseignements sur les niveaux de cétane, d'aromatiques et d'HAP dans le carburant diesel routier et hors route à compter de janvier 2001. Si le secteur se montre peu enclin à participer à l'enquête, Environnement Canada envisagera de fixer des conditions obligatoires.

5.2 Carburant diesel hors route

Résumé du document de travail

Le document de travail souligne la tendance vers la réduction du soufre dans la carburant diesel hors route, surtout aux États-Unis, mais indique aussi qu'on n'a pas encore établi de niveau ni d'échéancier précis. Depuis la publication du document de travail, les représentants du *California Air Resources Board* ont recommandé que la Californie adopte une norme maximale de teneur en soufre de 15 ppm pour la carburant diesel hors route à compter de juin 2006. De plus, des indices probants laissent croire que l'EPA proposera une norme sur le soufre dans la carburant diesel hors route en 2001.

La *Texas Natural Resources Conservation Commission* propose de limiter la teneur en soufre du carburant diesel routier et hors route utilisé dans l'est et le centre du Texas à 30 ppm à compter de mai 2004 et à 15 ppm à compter de mai 2006. De plus, le Texas propose d'exiger que la carburant diesel routier et hors route respecte les normes californiennes à compter de mai 2002 (500 ppm de soufre, 10 % d'aromatiques).

Sommaire des observations des intervenants

Les intervenants s'entendent sur le fait que la teneur en soufre du carburant diesel hors route est trop forte et qu'elle doit être réduite. Bon nombre d'intervenants recommandent que le Canada harmonise ses normes avec celles qui seront établies aux États-Unis (ICPP, Compagnie pétrolière Impériale Ltée, *Engine Manufacturers Association*), alors que d'autres recommandent que la teneur limite de soufre soit la même que pour le carburant diesel routier (Commission d'hygiène de Toronto, STOP). Husky Oil recommande une limite de 500 ppm et, pour leur part, les Ami(e)s de la Terre recommandent qu'on élimine le soufre du carburant diesel hors route (et de tous les carburants) d'ici 2010.

L'ICPP recommanda qu'on mène une étude afin d'évaluer où est utilisé le carburant diesel hors route et les impacts des réductions de soufre sur la qualité de l'air. L'Alliance canadienne du camionnage estime que le carburant diesel utilisé par les locomotives doit être inclus dans toutes les normes relatives au carburant diesel hors route.

Analyse

Environnement Canada estime que la teneur en soufre du carburant diesel hors route est trop forte et qu'elle doit être réduite. Cependant, le Ministère note que la production de carburant diesel à forte teneur en soufre pour usage hors route a diminué considérablement depuis l'entrée en vigueur de la restriction de 500 ppm pour le carburant diesel routier, établie aux termes du Règlement sur le carburant diesel. Environnement Canada comprend que le système canadien de distribution de carburant est mal adapté à la distribution de deux carburants diesel de qualité différente. Par conséquent, des moteurs et des véhicules hors route consomment des quantités considérables de carburant diesel de 500 ppm. Puisqu'il est possible

que la coût différentiel soit plus élevé entre les deux types de carburant diesel, la situation pourrait ne pas perdurer après un resserrement de la limite imposée au carburant diesel routier. Présentement, il semble qu'on envisage différentes concentrations de soufre pour le carburant diesel hors route aux États-Unis, soit 15, 50, 350 et 500 ppm.

Intentions d'actions futures

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

L'enquête sur la composition du carburant diesel, dont il a été question dans la section précédente sur la carburant diesel routier, inclura la carburant diesel hors route.

6) FUTURE NORMES POUR LE MAZOUT

Résumé du document de travail

La document de travail exposait en détail les exigences nationales établies par l'Union européenne pour le soufre dans le mazout, ainsi que la diversité des exigences à cet égard en Amérique du Nord. Il indiquait aussi qu'il était possible de réaliser de fortes réductions des émissions de dioxyde de soufre (SO₂) en réduisant la teneur en soufre du mazout: plus précisément, jusqu'à 200 000 tonnes par année, surtout dans l'est et le centre du Canada, régions qui connaissent des problèmes de dépôts acides. Le mazout est utilisé dans des équipements fixes, comme le chauffage résidentiel et la production d'électricité.

Sommaire des observations des intervenants

L'ACCV estima que le gouvernement fédéral devrait prendre des mesures concernant la présence de soufre dans le mazout. L'ICPP recommande que, puisque la question est liée au programme de réduction des dépôts acides (pluies acides), le Canada et les États-Unis devraient fixer ensemble leurs normes sur le soufre. L'ICPP indique aussi qu'elle appuiera l'harmonisation avec les normes qui pourraient être établies aux États-Unis et en Europe.

Analyse

Les gouvernements provinciaux examinent présentement la possibilité d'imposer de nouvelles limites aux émissions de dioxyde de soufre. On prévoit que ces nouvelles limites pourront représenter une réduction de 50 % par rapport aux limites actuelles, variable d'une province à l'autre. Malgré ces réductions importantes, on prévoit que les charges critiques de dépôts acides seront encore dépassées dans bien des régions. Des mesures visant à réduire les quantités de soufre dans le mazout pourraient contribuer à empêcher le dépassement des charges critiques et aider les provinces à atteindre les limites qu'elles se sont fixées. Ces mesures aideraient aussi à réduire les niveaux ambiants de particules (particulièrement les particules fines de sulfate) ce qui améliorerait la santé des Canadiens et Canadiennes.

Malgré la diversité des normes établies par les États et les localités américaines au sujet de la présence de soufre dans le mazout, aucune norme nationale n'a encore émergé et ne semble en voie de la faire dans un avenir prévisible. Quoiqu'il en soit, le mazout lourd à teneur en soufre de moins de 1 % en poids est un produit commercial aux États-Unis, où il se vend en moyenne de 1 à 3 cents canadiens de plus la litre par rapport au mazout à plus forte teneur en soufre. Des normes internationales pour le mazout ont émergé en Europe: 1 % en poids pour le mazout lourd à compter de 2003 et 0,2 % en poids pour le mazout léger depuis 1998, concentration réduite à 0,1 % en poids à compter de 2008. Aucune autre norme

internationale progressive sur les différents types de mazout ne pourrait être logiquement adoptée au Canada.

Pour le moment, le soufre semble être la seule préoccupation quant à la composition des différents types de mazout. Étant donné le potentiel de réduction des particules fines, qu'on prévoit que les charges critiques des dépôts acides continueront à être dépassées, et étant donné les réductions substantielles possibles de dioxyde de soufre et de sulfates qu'on pourrait atteindre, il semble justifié de prendre des mesures pour réduire la teneur en soufre du mazout léger et du mazout lourd.

Intentions d'actions futures

Environnement Canada propose de prendre des mesures pour réduire la teneur en soufre du mazout léger et du mazout lourd utilisés dans les équipements fixes. Le Ministère prévoit entreprendre en 2001 des études sur les avantages qu'une réduction de la teneur en soufre du mazout peut procurer pour la santé des Canadiens et l'environnement et sur les coûts que cela suppose, dans la perspective d'établir des exigences équivalant aux normes fixées par l'Union européenne pour la concentration de soufre dans le mazout, qui seront mises en vigueur intégralement d'ici 2006. On examinera aussi la possibilité de compléter les règlements par des mesures comme des instruments économiques, pour accélérer l'adoption de mazout à faible teneur en soufre.

7) FUTURES NORMES POUR L'ESSENCE

7.1 Remarques d'ordre général

Le Document de travail expose diverses questions concernant la reformulation de l'essence: éther méthyltertiobutylique, émissions de toxiques atmosphériques (benzène, butadiène-1,3, formaldéhyde, acétaldéhyde, HAP, acroléine), soufre presque nul, MMT, additifs limiteur de dépôt, Indice d'efficacité de carburation (contrôles de la distillation), aromatiques et tension de vapeur en été.

Au cours de la dernière décennie, le gouvernement et le secteur privé ont déployé des efforts considérables pour offrir une essence moins polluante aux Canadiens: élimination du plomb et diminution de la tension de vapeur en été, réduction des teneurs en benzène et en soufre. Étant donné les progrès notoires réalisés dans l'amélioration de la qualité de l'essence sur le plan environnemental, Environnement Canada estime que l'amélioration de la qualité du carburant diesel et des différents types de mazout est la première priorité.

7.2 Émissions de toxiques atmosphériques

Mise à jour du document de travail

Au mois d'août, l'EPA a proposé un gel national de la teneur en benzène de l'essence par raffinerie aux niveaux de 1998-1999. L'EPA a indiqué que cette proposition n'entraînera que des coûts minimes pour les raffineries. Toutefois, puisque ce gel tend à pénaliser les raffineries qui offrent déjà des niveaux moindres de benzène et offre plus de latitude aux raffineries présentant des concentrations plus élevées, cette proposition ne reçoit pas l'appui général du secteur pétrolier.

Sommaire des observations des intervenants

L'ICPP a indiqué qu'elle appuierait une utilisation plus large de l'Indice des émissions de benzène (BEN), prévu dans le *Règlement sur le benzène dans l'essence*, pour en faire un Indice des émissions de toxiques (TEN). Cependant, l'Institut recommande qu'on mène des recherches «pour déterminer s'il est possible d'obtenir de nouvelles réductions significatives d'émissions de toxiques par la reformulation de l'essence, en conjonction avec la technologie [des véhicules] de Tier 2».

Analyse

Comme l'a établi le document de travail, l'introduction des normes d'émissions de véhicules de Tier 2 et le renouvellement du parc automobile canadien vont réduire considérablement les émissions de toxiques atmosphériques produits par les véhicules à essence. Quoi qu'il en soit, des améliorations dans la qualité de

l'essence peuvent permettre de nouvelles réductions d'émissions de ces substances toxiques. Environnement Canada estime qu'il peut être justifié de prendre de nouvelles mesures pour réduire les émissions de toxiques atmosphériques produits par les véhicules à essence en resserrant les contrôles sur la composition de l'essence.

Les contrôles sur l'Indice des émissions de benzène (BEN) ont été établis dans la perspective que, à mesure que d'autres substances émises par les véhicules à essence seraient déclarées toxiques, le concept s'appliquerait à ces substances, à l'instar du modèle complexe utilisé par l'EPA américaine. Le *Règlement sur le benzène dans l'essence* fixe une limite moyenne annuelle pour le BEN de 59,5. Deux raffineries Shell et deux raffineries Petro-Canada ont d'autres limites de BEN (plus élevées) en raison de leurs niveaux antérieurs.

Un Indice des émissions toxiques (TEN) plus large intégrerait les substances toxiques additionnelles, limitant la somme des émissions toxiques modélisées. Les limites possibles d'un TEN seraient établies par une harmonisation avec l'essence reformulée américaine de Phase 2, les normes californiennes de Phase 2 ou les essences reformulées de Phase 3.11 convient de noter que les autres limites de BEN n'étaient considérées que comme une mesure temporaire et qu'elles ne seraient pas maintenues dans le contexte des contrôles sur un TEN.

Intentions d'actions futures

Il est nécessaire d'analyser plus à fond les possibilités qu'offrent des contrôles additionnels sur la qualité de l'essence quant à la réduction des émissions de substances toxiques produites par les véhicules. Environnement Canada prévoit étudier l'effet que de nouvelles limites imposées à la composition de l'essence pourraient avoir sur les émissions de substances toxiques. L'application de mesures visant à imposer des contrôles plus stricts sur la composition de l'essence en vue de réduire les émissions de toxiques atmosphériques produits par les véhicules à essence représente une priorité moins urgente que d'augmenter la qualité du carburant diesel et des types de mazout utilisés dans les équipements fixes.

7.3 Additifs limiteur de dépôt

Mise à jour du Document de travail

Aucun élément nouveau.

Sommaire des observations des intervenants

L'ACCV et l'ICCP demandent à Environnement Canada de rendre obligatoire l'utilisation d'additifs limiteur de dépôt, à l'instar des normes américaines. Lubrizol souligne les bienfaits environnementaux d'un certain additif.

Analyse

L'utilisation d'additifs limiteur de dépôt améliore le rendement du moteur et réduit les émissions. En raison de ces effets bénéfiques, le Groupe de travail sur les véhicules et les carburants moins polluants a recommandé, en 1995, que l'Office des normes générales du Canada (ONGC) demande l'ajout d'additifs limiteur de dépôt dans sa norme commerciale pour l'essence. L'ONGC a donné suite à cette recommandation et, depuis 1996, la norme commerciale de l'essence requiert l'ajout d'additifs limiteur de dépôt. De façon générale, la norme de l'ONGC établit les mêmes exigences que les règlements de l'EPA en ce qui concerne les additifs. Cependant, les règlements américains nécessitent un travail élaboré en matière d'administration et de tenue de dossiers (y compris la documentation sur le transfert de produits et les dossiers de bilan massique), nécessaire pour démontrer que les additifs sont présents dans l'essence à des niveaux efficaces.

Étant donné les effets bénéfiques de ces additifs limiteur de dépôt sur le rendement du moteur et des émissions, Environnement Canada estime que toutes les essences canadiennes devraient contenir des additifs limiteur de dépôt. Le Ministère considère que la plupart des essences vendues au Canada contiennent maintenant ces additifs. Par conséquent, une intervention du gouvernement visant à imposer des normes sur les additifs limiteur de dépôt ne toucherait qu'une petite partie de l'essence au Canada. Le Ministère croit que cette essence serait largement (sinon entièrement) vendue par de petits distributeurs.

Puisque les effets environnementaux de ces additifs ont déjà été réalisés en bonne part (mais non entièrement), il importe moins de prendre des mesures sur les additifs limiteur de dépôt que d'intervenir pour contrôler la teneur en soufre des carburants diesel et du mazout.

Intentions d'actions futures

Environnement Canada prévoit examiner les tendances actuelles dans l'utilisation des additifs limiteur de dépôt au Canada et ce qu'il en coûterait pour en imposer l'utilisation à des niveaux efficaces dans tous les types d'essence.

7.4 Éther méthyltertiobutylique (MTBE)

Mise à jour du Document de travail

Le 24 mai 2000, le gouverneur de New York a signé un projet de loi visant à éliminer l'utilisation et la vente d'essence contenant de l'éther méthyltertiobutylique à

compter du 1^{er} janvier 2004 (un an et un jour après l'entrée en vigueur de l'interdiction en Californie). Peu après, le 1^{er} juin, le Connecticut adoptait un interdit comparable à celui de l'État de New York. Le New Jersey (État clé en raison de son réseau de pipelines) examine la possibilité d'appliquer le même interdit à l'intérieur de ses frontières.

Dix États prévoient interdire ou éliminer progressivement l'éther méthyltertiobutylique entre 2002 et 2004: Arizona, Californie, Colorado, Connecticut, Iowa, Michigan, Minnesota, Nebraska, New York et Dakota du Sud. Le Danemark propose aussi d'éliminer progressivement cette substance en recourant à un programme fiscal préférentiel.

Sommaire des observations des intervenants

Les Ami(e)s de la Terre estiment qu'il est nécessaire d'éliminer progressivement l'éther méthyltertiobutylique de façon coordonnée. Par ailleurs, l'ICCP a indiqué qu'aucune mesure de réglementation n'était nécessaire pour le moment, puisque ses compagnies membres «ne prévoient pas produire d'éther méthyltertiobutylique ni de le mélanger à l'essence à leurs raffineries après 2002». L'Institut a ajouté que si les États-Unis en venaient à interdire cette substance au niveau national, il appuierait une réglementation semblable au Canada.

Analyse

Il est clair que l'utilisation de MTBE aux États-Unis a soulevé beaucoup d'inquiétude au sujet de la contamination de l'eau potable. Bien que le Canada en utilise beaucoup moins que les États-Unis, le public canadien se préoccupe grandement de ce produit. Un seul cas de présence de cette substance dans des eaux souterraines a été porté à la connaissance d'Environnement Canada (en très faibles quantités dans l'aquifère d'Abbotsford, en C.-B.); cependant, il pourrait y en avoir d'autres. À ce jour, on a réalisé très peu de tests de MTBE dans les eaux souterraines au Canada. Cependant, les ministères de l'Environnement et de la Santé de la Colombie-Britannique ont mis en place un programme pour analyser les eaux souterraines à 60 endroits de la Province, dont 25 sites ayant reçu des déversements d'hydrocarbures. Un des paramètres de l'analyse est la présence de MTBE. Environnement Canada estime qu'il importe de recueillir des données détaillées sur l'utilisation et les rejets de MTBE au Canada.

Intentions d'actions futures

Environnement Canada prévoit recommander la publication dans la Gazette du Canada d'un préavis sous l'alinéa 71(1)b) de la LCPE de 1999, pour demander des renseignements sur l'utilisation et les rejets d'éther méthyltertiobutylique. Ce préavis s'appliquera généralement aux personnes qui manipulent de l'éther méthyltertiobutylique ou de l'essence contenant cette substance. Après examen de

ces renseignements, Environnement Canada déterminera s'il convient de prendre d'autres mesures à l'égard de l'éther méthyltertiobutylique.

7.5 Éthanol

Mise à jour du Document de travail

Aucun élément nouveau.

Sommaire des observations des intervenants

L'Association canadienne des carburants renouvelables a recommandé que l'éthanol soit intégré à la stratégie fédérale sur les carburants moins polluants.

Analyse

Depuis 1992, l'éthanol jouit d'un traitement fiscal privilégié, l'éthanol contenu mélange essence-éthanol étant exempté de la taxe d'accise fédérale. De plus, les mélanges essence-éthanol correctement effectués sont présentement les seuls carburants pouvant porter Éco-logo du programme Choix environnemental.

Le mélange essence-éthanol permet une réduction de certaines émissions (CO, hydrocarbures) mais entraîne aussi une augmentation de certains polluants (NOx, acetaldéhyde). À mesure que se resserrent les normes sur les véhicules, l'amplitude des impacts sur les émissions (augmentations et diminutions) résultant de l'utilisation de l'éthanol s'amointrit progressivement. Le principal avantage de l'éthanol en termes de rendement environnemental est sa grande capacité à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Une utilisation accrue de l'éthanol dans les carburants de transport a été étudiée dans le contexte du changement climatique par la Table ronde sur les transports, participant aux Tables rondes sur le changement climatique, et analysée par la suite par les gouvernements dans ce même contexte. On établira au besoin des liens étroits avec le programme des véhicules et des carburants moins polluants et le processus du changement climatique.

Intentions d'actions futures

Le Ministère va continuer d'examiner la question dans le contexte de ses effets sur les émissions de gaz à effet de serre par le biais de sa participation au processus de lutte contre le changement climatique.

7.6 Indice d'efficacité de carburation (contrôles de la distillation)

Mise à jour du Document de travail

Aucun élément nouveau.

Sommaire des observations des intervenants

L'ACCV a recommandé qu'Environnement Canada aborde cette question, telle quelle est établie dans la Charte mondiale des carburants.

Analyse

À partir des données fournies par les fabricants d'automobiles dans l'information technique qui sous-tend la Charte mondiale des carburants, il appert qu'un Indice d'efficacité de carburation (IEC) plus élevé que l'écart recommandé se traduit par un faible agrément de conduite (c.-à-d. que les conducteurs remarquent une baisse de rendement du moteur) et une augmentation des émissions. La norme établie par l'ONGC pour l'essence fixe des exigences d'Indice d'efficacité de carburation se situant généralement entre 550 et 575⁰C, plage recommandée par la Charte mondiale des carburants pour la plus grande partie de l'année, sauf en été. On ignore si les niveaux réels d'IEC au Canada se rapprochent de la norme ou s'ils y sont nettement inférieurs.

Environnement Canada n'envisage pas pour le moment de prendre des mesures réglementaires pour contrôler l'Indice d'efficacité de carburation. Le Ministère suivra de près les programmes internationaux qui examinent la question de l'Indice d'efficacité de carburation et continuera d'analyser les données issues de ces programmes. De plus, le Ministère estime prudent de recueillir de l'information sur les paramètres de l'IEC, particulièrement les valeurs de distillation de l'essence (T10, T50, T90) et la concentration en oxygène (par type de composante oxygénée). L'enquête volontaire sur le benzine, les aromatiques et les oléfines, menée avec succès par Environnement Canada de 1994 à 1998, peut servir de modèle de processus de collecte de données.

Intentions d'actions futures

Afin de surveiller la qualité de l'essence canadienne par rapport à l'Indice d'efficacité de carburation (IEC), Environnement Canada prévoit demander aux raffineurs et aux importateurs d'essence de fournir volontairement de l'information sur l'IEC, sur les valeurs de distillation de l'essence (T10, T50, T90) et sur la concentration en oxygène (par type de composante oxygénée) à compter de juillet 2001. Si le taux de participation à ce programme volontaire se révèle faible, Environnement Canada envisagera de rendre obligatoire la transmission de ces renseignements.

7.7 Soufre

Mise à jour du Document de travail

En ce qui concerne le soufre dans l'essence, la *Texas Natural Resources Conservation Commission* a récemment indiqué quelle envisage de fixer une limite de 15 ppm pour l'essence dans les grandes régions urbaines du Texas à compter de mai 2004, afin d'atteindre et de maintenir la norme sur l'ozone. Un autre événement à ce chapitre est l'entrée en vigueur, en octobre, de l'incitatif fiscal établi par la Grande-Bretagne pour l'essence à faible teneur en soufre (moins de 50 ppm) de 1 penny le litre (2,2 cents le litre). Enfin, Irving Oil a terminé l'installation de ses équipements de désulfuration et produit actuellement de l'essence de 30 ppm à sa raffinerie de Saint John, au Nouveau-Brunswick.

Sommaire des observations des intervenants

Plusieurs intervenants (ACCV, Volkswagen, Ami(e)s de la Terre) ont demandé à Environnement Canada de réduire le soufre dans l'essence à un niveau presque nul.

Analyse

Adopté par le gouvernement fédéral en 1999, le Règlement sur le soufre dans l'essence entrera en vigueur au cours de 2002 et exigera l'utilisation d'une essence de 30 ppm d'ici 2005. (On prévoit qu'en raison des dispositions intérimaires concernant les calculs des moyennes pour les plateaux de 2002-2004, des quantités considérables d'essence de 30 ppm seront offertes dès la mi-2003.) Bien qu'on prévoit qu'à un moment donné, des niveaux de soufre bien en-deçà de 30 ppm (probablement près de 5 ppm) seront exigés pour permettre de nouvelles améliorations aux technologies de réduction des émissions des véhicules, on ne peut établir clairement quand de tels niveaux seront exigés.

Intentions d'actions futures

Pour l'instant, on n'envisage pas d'adopter de nouvelles mesures réglementaires pour diminuer davantage les quantités de soufre dans l'essence. Environnement Canada surveillera de près les programmes internationaux consacrés au soufre et continuera d'analyser les données produites par ces programmes.

7.8 MMT

Mise à jour du Document de travail

Aucun élément nouveau.

Sommaire des observations des intervenants

L'ACCV demande à Environnement Canada de bannir l'utilisation du MMT et de tous les additifs de métaux lourds dans les carburants utilisés dans le transport. L'ICCP indique que les données actuelles «appuient le maintien de l'utilisation du MMT» et recommande que toute nouvelle information à ce sujet fasse l'objet d'un examen indépendant approfondi. Ethyl appuie l'utilisation du MMT dans l'essence. Le DRGV recommande que le gouvernement fédéral se charge de résoudre cette question.

Analyse

Le maintien de l'utilisation du MMT dans l'essence canadienne fait encore l'objet d'intenses discussions. La position du gouvernement canadien est celle qui a été exposée dans le communiqué de presse¹¹ du 20 juillet 1998.

L'annonce faite par le gouvernement fédéral en juillet 1998 indiquait que le gouvernement allait demander à une tierce partie d'examiner toutes les données sur le MMT, en collaboration avec les provinces et les parties intéressées, à mesure que seront connus les résultats des tests présentement en cours au Canada et aux États-Unis. Si des mesures sont jugées nécessaires, le gouvernement fédéral agira dans le contexte de la LCPE de 1999. L'atelier n'a pas permis de recueillir de nouveaux renseignements justifiant la mise en oeuvre du processus d'examen indépendant à ce moment-ci.

Intentions d'actions futures

On ne propose aucune mesure précise sur le MMT pour le moment. Environnement Canada continuera de surveiller toute nouvelle information sur le MMT, en collaboration avec Santé Canada. Un examen indépendant par une tierce partie ne sera envisagé que si de nouveaux renseignements le justifient.

7.9 Aromatiques et oléfines

Mise à jour du Document de travail

Aucun élément nouveau.

Sommaire des observations des intervenants

L'ACCV recommande qu'Environnement Canada examine cette question, en conformité avec la Charte mondiale des carburants.

¹¹ Gouvernement du Canada, 1998. Le gouvernement passe à l'action sur le MMT suite au rapport de la commission créée dans le cadre de l'Accord sur le commerce intérieur. Communiqué de presse, 20 juillet 1998.

Analyse

Le Règlement sur le benzène dans l'essence prévoit des mesures de contrôle sur l'Indice des émissions de benzène (BEN). Ces mesures restreignent indirectement les concentrations d'aromatiques dans l'essence canadienne. L'élargissement du BEN en un Indice des émissions toxiques (TEN) imposerait probablement des restrictions indirectes aux aromatiques et aux oléfines (les concentrations d'oléfinas sont liées aux émissions de butadiène-1,3 produit par les véhicules). Toutefois, ces restrictions indirectes ne permettraient probablement pas d'atteindre les concentrations d'aromatiques et d'oléfinas proposées dans la Charte mondiale des carburants.

À l'heure actuelle, on ne connaît pas les avantages environnementaux additionnels qu'offrirait des mesures de contrôle précises sur les aromatiques et les oléfines ni les substances qui pourraient les remplacer dans l'essence s'il devenait nécessaire de les réduire. Par conséquent, Environnement Canada estime qu'il est trop tôt pour entreprendre des mesures de contrôle des aromatiques et des oléfines qui viendraient s'ajouter aux restrictions indirectes de ces substances permises par un TEN.

Intentions d'actions futures

Pour le moment, Environnement Canada n'envisage pas de prendre des mesures réglementaires pour contrôler les concentrations d'aromatiques et d'oléfinas dans l'essence canadienne. Le Ministère suivra de près les programmes internationaux concernant les aromatiques et les oléfines et continuera d'analyser les données issues de ces programmes.

7.10 Tension de vapeur en été

Mise à jour du Document de travail

Aucun élément nouveau.

Sommaire des observations des intervenants

Aucune observation n'a été recueillie sur cette question.

Analyse

À la suite des recommandations du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (d'abord dans le contexte du Plan de gestion des NOx, et des COV de 1990, puis du Groupe de travail sur les véhicules et des carburants moins polluants, en 1995), on constate que les règlements provinciaux ont grandement atténué le problème de l'incidence de la tension de vapeur en été sur l'ozone.

Intentions d'actions futures

Pour le moment, Environnement Canada n'envisage pas de prendre des mesures réglementaires pour contrôler la tension de vapeur de l'essence canadienne. Le Ministère encourage les gouvernements provinciaux à maintenir leurs efforts pour contrôler la volatilité de l'essence et déterminer la nécessité de réduire davantage la tension de vapeur en été.

8) REMARQUES D'ORDRE GÉNÉRAL - CARBURANTS

De nombreux intervenants ont formulé des observations de nature générale sur la question des carburants. Ces observations peuvent être classées en deux groupes: introduction hâtive de carburants moins polluants et imposition de normes générales sur les carburants.

8.1 Introduction hâtive de carburants moins polluants

Sommaire des observations des intervenants

Plusieurs intervenants (ACCV, Les Ami(e)s de la Terre, North Atlantic Refining) ont recommandé qu'Environnement Canada favorise l'introduction rapide de carburants moins polluants. L'ACCV et Les Ami(e)s de la Terre ont recommandé l'application d'une taxe d'accise préférentielle sur le carburant en fonction de son rendement écologique. Ce groupe a aussi recommandé qu'on étiquette le carburant aux points de vente en fonction du rendement écologique de la raffinerie où il a été produit. En invoquant le droit de savoir du public, Les Ami(e)s de la Terre ont proposé que les rapports fournis par les raffineurs et les importateurs en vertu des règlements soient considérés comme documents du domaine public. Le groupe a aussi recommandé que le gouvernement fédéral n'achète que des essences «certifiées sans soufre, sans MMT et sans MTBE». North Atlantic Refining a recommandé que les contrats gouvernementaux se fondent aussi sur la qualité du carburant, et non pas seulement sur le prix.

Analyse

L'utilisation d'une taxe d'accise préférentielle pour promouvoir l'introduction rapide de carburants moins polluants mérite une considération. Comme l'indique le document de travail, des programmes de ce type ont été largement utilisés en Europe, avec beaucoup de succès. Environnement Canada note avec un grand intérêt la réussite de ces programmes en Europe, dans le contexte de l'introduction de carburants moins polluants. En réalité, le gouvernement fédéral a déjà utilisé de tels programmes dans le passé: une taxe dissuasive de un cent sur l'essence au plomb a été instaurée en 1989 et une exemption de taxe d'accise est présentement appliquée à l'éthanol. Au niveau fédéral, le pouvoir d'établir des politiques fiscales sur les carburants relève du Ministère des Finances.

En ce qui concerne l'achat de carburants moins polluants par le gouvernement fédéral comme moyen d'en favoriser l'introduction, Environnement Canada y voit une possibilité pour l'introduction de carburants moins polluants dans les installations

fédérales au Canada atlantique¹². Ce programme fait l'objet de discussions avec les Services correctionnels et le ministère de la Défense.

Le fait d'informer les consommateurs canadiens sur la qualité du carburant offert leur permettrait de tenir compte de (a) la qualité de l'environnement dans leurs choix de consommation. Environnement Canada appuie l'idée que le public a le droit de savoir la composition du carburant qu'il achète. À la suite de demandes formulées récemment en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*, les renseignements fournis par les raffineurs et les importateurs sur la composition de l'essence et les additifs sont maintenant du domaine public. Il convient de noter que toute l'information soumise à Environnement Canada par une tierce partie, y compris les rapports requis par règlement, est assujettie aux dispositions de la *Loi sur l'accès à l'information*. La Loi requiert que soit publiée toute information demandée par le gouvernement à une tierce partie, à moins que celle-ci ne justifie la nécessité de garder cette information secrète, conformément aux conditions prescrites par la Loi. Par conséquent, la Loi requiert que soit consultée la tierce partie en ce qui concerne la divulgation de l'information fournie et lui offre la possibilité de demander que l'information soit gardée secrète. Ainsi, Environnement Canada ne peut rendre public de façon systématique les rapports qui lui sont remis en vertu des règlements. Le Ministère doit respecter le processus prescrit par la Loi.

L'étiquetage du carburant aux points de vente pourrait informer les consommateurs sur la composition du carburant et guider leurs choix de consommation. Cependant, l'étiquetage de chaque livraison de carburant afin d'en indiquer la composition pourrait s'avérer une tâche fastidieuse. Il serait plus facile d'étiqueter l'essence en fonction de la composition moyenne du carburant produit par une raffinerie, mais cela fournirait une information moins utile, car la composition peut varier considérablement d'un lot à l'autre, de saison en saison et d'une année à l'autre.

Quoi qu'il en soit, le marché canadien présente quelques cas d'étiquetage volontaire du carburant. On peut penser, par exemple, à l'étiquetage de l'essence contenant de l'éthanol ou encore à l'étiquetage de l'essence prévue par le programme Choix du constructeur. Les sociétés Irving Oil et MacEwen Petroleum se sont engagées à respecter les normes du programme Choix d'essence du constructeur et apposent le logo du programme aux pompes distribuant ce type d'essence.

Intentions d'actions futures

Environnement Canada examinera la possibilité de prendre des mesures complémentaires aux règlements, comme des instruments économiques et d'autres mesures, dans le but de promouvoir l'introduction hâtive de carburants moins

¹² Environnement Canada, Région de l'Atlantique: Utilisation de mazout lourd dans les installations fédérales au Canada atlantique. EPS-5-AR-99-8, avril 1999.

polluants, comme les carburants à faible teneur en soufre. Le Ministère prévoit aussi continuer à examiner avec d'autres ministères fédéraux la possibilité d'acheter des carburants moins polluants pour les véhicules et les installations du gouvernement. Environnement Canada évaluera ces mesures pour s'assurer qu'elles produisent l'effet souhaité.

8.2 Application de normes générales sur le carburant

Sommaire des observations des intervenants

L'ACCV recommande qu'Environnement Canada utilise la Charte mondiale des carburants comme point de départ pour l'élaboration des programmes sur les véhicules et les carburants. L'ICCP et l'Office des normes générales du Canada ont proposé qu'on utilise les dispositions de la LCPE de 1999 concernant l'établissement d'une marque nationale des carburants (MNC) pour appliquer les exigences compositionnelles de la norme commerciale de l'essence fixée par l'ONGC.

Analyse

La norme de l'ONGC et la Charte mondiale des carburants comportent un nombre considérable de spécifications techniques pour les carburants; certaines représentent des exigences environnementales importantes alors que d'autres ne sont aucunement liées au rendement environnemental du carburant. Bien que les normes établies par ces deux organismes sont le fruit d'un consensus, les spécifications de la Charte ont été produites par les fabricants d'automobiles sans un apport important du secteur du pétrole, et celles de l'ONGC ont été produites par les raffineurs, les fabricants d'additifs et quelques représentants gouvernementaux (les fabricants d'automobiles ne participent plus au processus de l'ONGC). Les groupes de protection de l'environnement, de promotion de la santé et de protection des consommateurs ainsi que le grand public n'ont participé d'aucune façon à l'établissement de ces normes.

Quoi qu'il en soit, la norme de l'ONGC ou de la Charte mondiale des carburants pourrait être adoptée comme norme nationale en vertu des dispositions concernant l'établissement d'une marque nationale des carburants. Une telle approche pourrait couvrir notamment les carburants importés ou les carburants transportés d'une province à une autre. De plus, les dispositions concernant la marque nationale des carburants permettraient l'adoption de la norme actuelle de l'ONGC, par exemple, les spécifications devraient être mises à jour en fonction de l'évolution de la norme de l'ONGC. Par ailleurs, si le règlement sur la marque nationale des carburants autorisait des modifications à une norme acceptée, le pouvoir de fixer la norme fédérale passerait des mains des élus à un organisme non gouvernemental. Environnement Canada estime qu'il s'agit là d'une abrogation de responsabilité non souhaitable.

Intentions d'actions futures

Environnement Canada n'envisage pas pour l'instant de prendre des mesures pour appliquer les normes de l'ONGC ni les spécifications recommandées dans la Charte mondiale des carburants.

9) MODÈLES D'ÉMISSIONS ET DONNEES SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Résumé du document de travail

Le Document de travail d'Environnement Canada donne de l'information générale sur l'apport des véhicules et des carburants aux émissions totales canadiennes en fonction des inventaires réalisés en 1995. Le Document n'aborde pas directement la question de l'élaboration de prévisions d'émissions ni de modèles ou de processus pour les élaborer.

Sommaire des observations des intervenants

L'ICCP a indiqué qu'il est primordial que les gouvernements fédéral et provinciaux veillent à recueillir les données les plus récentes et les plus exactes possible en ce qui concerne les émissions du secteur du transport et la qualité de l'air. Ces données doivent comprendre des estimations sur les inventaires des émissions actuelles et la qualité de l'air, les tendances historiques et les prévisions. On a indiqué que la version canadienne du modèle d'émissions Mobile 5 renferme des facteurs périmés d'émissions sur les véhicules et des données périmés sur le parc de véhicules et sur-estime fortement les émissions futures. L'ICCP note qu'on prévoit que des modèles améliorés seront élaborés et testés aux États-Unis en raison des ressources importantes nécessaires pour entreprendre une tâche de cette nature et que le Canada devrait utiliser les mêmes modèles que ceux des États-Unis et les adapter en fonction des conditions du Canada et des types de véhicules qui y sont utilisés. Dans ce contexte, l'ICCP recommande que les modèles utilisés pour prévoir les émissions des véhicules et la qualité de l'air urbain soient mis à jour pour servir à l'évaluation des politiques et qu'ils constituent une haute priorité parmi les options de mesures hâtives. De plus, l'ICCP estime que le gouvernement fédéral doit mener les efforts visant à garantir des résultats de modélisation crédibles et exacts et permettre aux parties intéressées d'exprimer leur point de vue. Enfin, l'ICCP estime que l'analyse des tendances dans les données sur la qualité de l'air doit être maintenue à jour et représenter une priorité de premier plan parmi les options de mesures rapides. Alberta Environment et Petro-Canada ont formulé des avis semblables quant à la nécessité d'améliorer la modélisation des émissions et les analyses des tendances en matière de qualité de l'air.

Analyse

Étant donné l'importance du secteur des véhicules et des carburants dans la question des émissions, il est souhaitable de porter une grande attention à la prévision des émissions et d'engager dans cette question de vastes connaissances spécialisées et les plus récentes techniques d'estimation. Il est aussi souhaitable que des spécialistes du secteur privé et des gouvernements ainsi que le public y participent afin de produire les résultats les plus crédibles possible

et de permettre une vision commune des grandes variables agissant sur les prévisions et l'incertitude des résultats futurs. Puisque les ressources de temps et de financement sont limitées, la contribution et le soutien d'intervenants extérieurs à Environnement Canada seront les bienvenus.

Intentions d'actions futures

Environnement Canada entend intensifier ses efforts pour produire des prévisions mieux documentées, élaborées de façon transparente et avec l'aide et la participation des parties intéressées.

ANNEXE A

Ottawa (Ontario)
K1A 0H3

A: organismes et personnes s'intéressant aux véhicules, aux moteurs et combustibles moins polluants.

Madame, Monsieur,

Je suis heureux de vous inviter à participer à l'élaboration de l'approche et de l'agenda du gouvernement fédéral sur les véhicules, les moteurs et les combustibles moins polluants pour la prochaine décennie. Votre participation nous aidera à définir les principaux enjeux à examiner en ce qui concerne les véhicules, les moteurs et les combustibles moins polluants. De façon plus précise, nous voulons déterminer les questions nécessitant une action prioritaire, celles à surveiller et celles exigeant des recherches plus poussées.

Un atelier, qui nous permettra de passer en revue les enjeux et d'entendre votre opinion, se tiendra les 24 et 25 mai à Toronto. Nous vous enverrons un document de travail et des détails sur l'atelier dès que vous retourneriez par télécopieur la feuille de renseignements ci-jointe et indiquerez votre intérêt à participer au processus. Vous pourrez présenter un exposé à l'atelier. Toutes les parties pourront par la suite faire connaître leurs points de vue et soumettre leurs recommandations par écrit. Veuillez voir le document ci-joint pour obtenir plus de renseignements à ce sujet.

Au cours des cinq dernières années, le Canada a fait des progrès considérables en ce qui a trait à l'amélioration de la performance environnementale des véhicules routiers et de leurs carburants. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont instauré diverses mesures pour réduire les émissions des véhicules. Les plus récentes de ces mesures comprennent des programmes d'inspection et d'entretien des véhicules dans deux provinces, des limites de pression de vapeur pour l'essence dans la plupart des provinces, l'application de nouvelles normes nationales sur les émissions des véhicules pour 1998 et les années automobiles subséquentes. Des règlements fédéraux pour réduire la teneur en soufre du carburant diesel et les concentrations de soufre et de benzène dans l'essence sont également compris dans ces mesures.

Malgré ces progrès, on prévoit que les véhicules demeureront la plus grande source d'émissions dans les zones urbaines. En outre, nos nouvelles connaissances sur les effets nocifs de la pollution atmosphérique sur la santé humaine, même à de faibles concentrations, donnent à penser de plus en plus qu'il faut réduire le niveau de pollution au Canada. Il est clair qu'il faut faire des efforts pour réduire davantage les émissions des véhicules. Le ministre de

l'Environnement prévoit publier, cette année, un avis dans la Gazette du Canada, qui présentera les grandes lignes du projet d'agenda d'Environnement Canada pour améliorer la performance environnementale des véhicules, des moteurs et des combustibles au cours de la prochaine décennie.

Le Ministère reconnaît qu'en matière d'émissions, les véhicules, les moteurs et les combustibles constituent un système intégré. C'est pourquoi on se penchera sur ces questions de façon coordonnée. En plus des véhicules routiers et de leurs carburants, l'agenda comprendra probablement les questions relatives aux émissions de moteurs à combustion interne utilisés dans diverses applications non routières, comme les embarcations de plaisance, le matériel de servitude, les engins de chantiers et la machinerie agricole. On prévoit également qu'il sera question à l'agenda de la qualité future du mazout léger (principalement utilisé dans les générateurs d'air chaud domestiques) et du mazout lourd (utilisé dans les grosses chaudières industrielles, les centrales électriques et les raffineries) Les exigences futures en ce qui a trait aux véhicules, aux moteurs et aux combustibles devront tenir compte des effets sur la santé humaine et sur l'environnement; des nouveaux véhicules; de la technologie des moteurs; des techniques de raffinage; de la compatibilité véhicule-carburant; de la compétitivité des industries canadiennes dans le domaine; et des mesures pertinentes adoptées (ou qui le seront bientôt) par d'autres administrations en Amérique du Nord et en Europe.

Je vous encourage à profiter de cette occasion pour partager, dès le début du processus d'élaboration, votre vision d'un agenda relié aux véhicules et aux combustibles qui serait pertinent pour le Canada. Vous trouverez, ci-joint, un aperçu du processus à suivre pour élaborer l'agenda et une liste préliminaire des enjeux que l'on prévoit aborder. J'anticipe vos commentaires sur ces importantes questions. Vous pourrez faire connaître votre point de vue par écrit au moment de l'atelier ou suivant la fin (ou aux deux occasions). Je vous prie de retourner par télécopieur la feuille de renseignements ci-jointe d'ici le 17 avril, de sorte que nous puissions vous faire parvenir la documentation de suivi, notamment des précisions sur l'atelier.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Alan Nymark

FORMULAIRE DE RENVOI PAR TÉLÉCOPIEUR

**Retourner par télécopieur au coordonnateur de la consultation, Phillip
Nicholson, Policy Management Consultants Inc., au 613-238-1272**

Elaboration d'un programme fédéral pour des véhicules et des carburants moins
polluants

Les questions portent sur les véhicules à essence, les véhicules
diesel, les moteurs hors route et la composition de l'essence, du
carburant diesel, du mazout léger et du mazout lourd.

Questions sur la consultation et logistique: Phillip Nicholson 613-238-
4184

Courriel: nicholson@cyberus.ca

Questions précises liées aux véhicules: Ross White 819-953-
1120

Questions précises liées aux carburants: François Lalonde 819-953-
2267

Oui, j'aimerais participer à ce processus. Veuillez m'envoyer les documents
de suivi. Pour le moment (en fonction de l'établissement final du programme, des
dates et du lieu de l'atelier, qui devrait se tenir à Toronto au mois de mai):

je prévois participer à l'atelier.

je prévois exposer mon point de vue à l'atelier.

je ne prévois pas participer à l'atelier.

Malheureusement, je ne pourrai pas participer à ce processus, mais
j'aimerais recevoir la documentation et être tenu(e) au courant.

Ce projet ne m'intéresse pas. Veuillez retirer mon nom de la liste d'envoi.

Nom:

Organisme:

Téléphone:

Courriel:

Télécopie:

Veillez reproduire la présente feuille et en remettre un exemplaire aux autres membres de votre organisme désireux de participer à l'événement. **Pour recevoir d'autres documents concernant ce processus, veuillez indiquer votre intention d'y participer et nous renvoyer le présent formulaire d'ici le 31 mars 2000. (Télécopieur: 613-238-1272)**

Elaboration d'un programme fédéral pour des véhicules et des carburants moins polluants

Le processus d'élaboration d'un programme fédéral pour des véhicules et des carburants moins polluants se déroulera comme suit:

- Les parties désireuses d'y participer doivent nous renvoyer le formulaire ci-joint d'ici la date indiquée au bas du document.
- En dedans de deux semaines de la date indiquée ci-dessus, Environnement Canada distribuera de la documentation aux parties qui ont manifesté leur intérêt pour ces questions.
- Ces questions seront examinées et analysées lors d'un atelier de deux jours donné au mois de mai, à Toronto. Un ordre du jour provisoire sera remis aux parties intéressées, en même temps que la documentation. Veuillez noter que les parties seront invitées à exprimer leur point de vue lors de l'atelier.
- Après l'atelier, les parties seront invitées à produire par écrit leurs observations sur les questions abordées. Toutes les parties intéressées recevront copie des observations reçues. Environnement Canada tiendra compte des observations reçues dans l'élaboration d'un programme pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants.
- Environnement Canada prévoit publier le programme dans la *Gazette du Canada* plus tard au cours de l'année, afin d'en informer toutes les parties intéressées.

Liste provisoire des questions

VÉHICULES ET MOTEURS

Comment le Canada devrait-il harmoniser ses programmes de réduction des émissions des moteurs et des véhicules neufs avec ceux des États-Unis? Les questions qui pourront être abordées sont notamment le traitement des exigences d'application progressive des nouvelles normes, les exigences concernant l'application de moyennes au parc automobile d'entreprises ainsi que les systèmes de crédits d'émissions dans le contexte des programmes canadiens correspondent pour:

Véhicules et moteurs routiers

- véhicules légers (véhicules à faibles émissions et Tier 2)

- camions légers (véhicules à faibles émissions et Tier 2)
- véhicules lourds
- motocyclettes

Véhicules et moteurs hors route

- moteurs à allumage par compression/diesel hors route (p. ex. construction, agriculture et équipement industriel)
- moteurs utilitaires à allumage par bougie (p. ex., équipement pour pelouses et jardins)
- moteurs marins à allumage par bougie (p. ex. embarcations de plaisance)

CARBURANTS

Devrait-on fixer des exigences (nouvelles ou révisées) pour l'un ou l'autre des paramètres des carburants énumérés ci-dessous? Devrait-on imposer d'autres exigences à la composition des carburants?

Si vous répondez oui à l'un ou l'autre des paramètres, quel niveau devrait-on fixer et quand l'exigence devrait-elle entrer en vigueur?

Nota: Les paramètres sont énumérés en ordre alphabétique. Certaines questions vont nécessiter une attention plus urgente que d'autres.

Diesel

- aromatiques
- caractéristiques de distillation
- cétane
- densité
- soufre dans le carburant diesel hors route (réglementé dans quelques municipalités seulement)
- soufre dans le carburant diesel routier (au-delà du maximum de 500 ppm présentement fixé par le Règlement sur le soufre dans l'essence, établi par le gouvernement fédéral)

- substances toxiques aux termes de la LCPE 1999, comme les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), les particules fines et d'autres substances toxiques aux termes de la LCPE 1999 (p. ex. benzène, butadiène-1,3 et plusieurs aldéhydes)

Essence

- additifs limiteur de dépôt
- aromatiques
- benzène (en-deçà du niveau présentement fixé par le *Règlement sur le benzène dans l'essence*, établi par le gouvernement fédéral)
- caractéristiques de distillation (p. ex. indice d'efficacité de carburation)
- éther méthyltertiobutylique (MTBE) et autres composés oxygénés
- méthylcyclopentadiényl manganèse tricarbonyle (MMT)
- oléfines
- soufre (en-deçà des concentrations requises par le *Règlement sur le soufre dans l'essence*, établi par le gouvernement fédéral et qui entrera en vigueur en 2002 et en 2005)
- substances toxiques aux termes de la LCPE 1999, comme les particules fines, le benzène, le butadiène-1,3 et plusieurs aldéhydes - application possible au moyen d'un indice des émissions toxiques ronde sur la somme des émissions modélisées des substances toxiques
- tension de vapeur (en-deçà des niveaux présentement fixés par la plupart des provinces)

Mazout léger et mazout lourd

- soufre

ANNEXE B

Ottawa (Ontario)
K1A 0H3

À l'attention des: Organisations et personnes ayant exprimé un intérêt envers l'Agenda des véhicules et des carburants

Madame, Monsieur,

Suite à la lettre du 4 avril signée par le sous-ministre Nymark, je suis heureux de vous envoyer une copie d'un document d'information sur Les normes canadiennes futures relatives aux émissions provenant des véhicules et des moteurs et les normes pour la reformulation des carburants à base de pétrole, préparé par Environnement Canada. Ce document permettra de faciliter la discussion ayant trait à des questions qui seront soulevées lors de l'Atelier de travail sur les véhicules et les carburants, qui aura lieu les 25 et 26 mai à Toronto. J'ai également joint un ordre du jour préliminaire pour l'Atelier de travail.

Je suis très heureux de votre participation à l'élaboration de l'agenda du gouvernement fédéral sur les véhicules, les moteurs et les carburants comportant moins de risques pour l'environnement, autant lors de l'Atelier de travail que par le biais de soumissions écrites qui sont requises avant le 22 juin 2000. Veuillez envoyer vos soumissions à:

Roy Begin
Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique
Environnement Canada
10ième étage
351 boul. St.-Joseph
Hull (Québec)
K1A 0H3
Tel: (819) 953-9749
Courriel: roy.begin@ec.gc.ca

Je vous prie d'accepter, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués,

Jean-Pierre Gauthier
Sous-ministre adjoint intérimaire
Service de la Protection de l'environnement

pièces jointes

Atelier de travail sur les véhicules et les carburants

Toronto

Hôtel Marriott Courtyard - (416) 924-0611

25 et 26 mai 2000

ORDRE DU JOUR PRÉLIMINAIRE

Le jeudi 25 mai 2000

Jour 1

8h30 Mot de bienvenue

8h45 Conférencier principal

9h15 Les effets des polluants classiques

10h00 Pause

10h15 Les particules dans l'échappement des diesels

11h00 Les progrès réalisés relativement à la réduction des émissions au Canada

11h30 Tendances canadienne relativement aux émissions des véhicules

12h00 Déjeuner (servi)

13h00 Normes américaines sur les émissions des véhicules pour 2004-2

13h45 Normes de l'Union européenne sur les émissions des véhicules

14h15 Activités internationales liées aux carburants

15h00 Pause

15h15 Nouvelles technologies pour les moteurs

16h00 Technologies de raffinage

16h45 Liens avec le changement climatique sur la santé

Atelier de travail sur les véhicules et les carburants

Toronto
Hôtel Marriott Courtyard- (416) 924-0611
25 et 26 mai 2000

ORDRE DU JOUR PRÉLIMINAIRE

Le vendredi 26 mai 2000

Jour 2

8h30 Programme pour les véhicules et les moteurs - LCPE 1999, section 5

9h00 Améliorations éventuelles des carburants

9h30 Présentations par les parties intéressées

- Association canadienne des constructeurs de véhicules
- Fabricants de moteurs - routiers et hors route
- Institut canadien des produits pétroliers et raffineries ou compagnies de pétrole
- Associations du domaine de la santé
- Groupes environnementaux

12h00 Déjeuner (servi)

16h00 Mot de la fin

ANNEXE C

LISTE DES CONFÉRENCIERS Atelier sur les véhicules et les carburants 25 et 26 mai 2000 Toronto (Ontario)

<p>Dr. David Bates University of British Columbia 4891 College Highroad Vancouver, BC Canada, V6T 1G6 Tél: Téléc: Courriel:</p>	<p>Ed Crupi Environnement Canada - Direction générale des systèmes de transport 351, boul. St.Joseph, 10^e étage Hull, Québec Canada, K1A 0H3 Tél: (819)994-2230 Télé: (819)953-7815 Courriel: crupi.ed@ec.gc.ca</p>
<p>Frank Deeg Union européenne - Délégation de l'Union européenne au Canada 45, rue O'Connor, pièce 1900 Ottawa, Ontario Canada, K1P 1A4 Tél: (613)238-8464 Télé: (613)238-5191 Courriel: frank.deeg@eudelcan.org</p>	<p>Kate Drakos Engine Manufacturers Association 2559 30th Ave. West Seattle, Washington U.S.A., 98199 Tél: (206)378-1140 Télé: (206)378-1141 Courriel: kdrakos@earthlink.net</p>
<p>Thomas H. Griswold John Deere - Worldwide Commercial & Consumer Equipment Division 14401 Carowinds Blvd., P.O. Box 7047 Charlotte, North Carolina U.S.A., 28241-7047 Tél: (704) 587-2124 Télé: (704) 587-2734 Courriel: gnswoldtom@jdcorp.deere.com</p>	<p>Bill Guerry Outdoor Power Equipment Institute 3050 K. Street, N.W. Washington, D.C. U.S.A., 20007 Tél: (202) 342-8858 Télé: (202) 342-8451 Courriel: wguerry@colshan.com</p>
<p>Alison Howells Association pulmonaire de Nouveau- Brunswick 65 Brunswick Street Fredericton, New Brunswick Canada, E3B 1G5 Tél: (506) 462-0928 Télé: (506) 462-0939 Courriel: alison.howells@nb.lung.ca</p>	<p>Dr. Albin Huss PetroTech Consulting 1870 Haverford Drive Algonquin, Illinois U.S.A., 601102 Tél: (847)458-9876 Télé: (847)458-9876 Courriel: dochuss@aol.com</p>

<p>Morrie Kirshenblatt Environnement Canada - Direction générale des systèmes de transport 351, boul. St.Joseph , 10^e étage Hull, Québec Canada, K1A 0H3 Tél: (819) 953-0914 Télé: (819)953-7815 Courriel: morrie.kirshenblatt@ec.gc.ca</p>	<p>François Lalonde Environnement Canada - Direction générale du pétrole, du gaz et de l'énergie 351 boul. St.Joseph, 10^e étage Hull, Québec Canada, K1A 0H3 Tél: (819)953-2267 Télé: (819) 953-8903 Courriel: lalonde.francois@ec.gc.ca</p>
<p>Alex Lawson GFI Control Systems Inc. 100 Hollinger Crescent Kitchener, Ontario Canada, K2K 2Z3 Tél: (519)5764270 Télé: (519)576-6542 Courriel: alawson@gfisystems.com</p>	<p>Bob Lemieux Stihl Limited 1515 Sise Road, P.O. Box 5666 London, Ontario Canada, N6A 4L6 Tél: (519) 681-3000 Télé: (519) 681-1603 Courriel: ppemal@msn.com</p>
<p>Michael MacNeil Oxygenated Fuels Association 43, de Gascogne Gatineau, Québec Canada, J8T 1M7 Tél: (819)246-8145 Télé: (819)246-1431 Courriel: mmacneil@magma.ca</p>	<p>Kerry Manilla Institut canadien des produits pétroliers 275, rue Slater, pièce 1000 Ottawa, Ontario Canada, K1P 5H9 Tél: (613) 232-3709 Ext. 213 Télé: (613)236-4 Courriel: kerrymattila@cpqi.ca</p>
<p>Bruce McEwen Environnement Canada - Direction générale du pétrole, du gaz et de l'énergie 351 boul. St.Joseph, 10^e étage Hull, Québec Canada, K1A 0H3 Tél: (819) 9534673 Télé: (819) 953-8903 Courriel: mcewen.bruce@ec.gc.ca</p>	<p>Dale L. McKinnon Manufacturers of Emission Controls Association 1660 L Street. NW., Suite 1100 Washington, D.C U.S.A., 20036-5603 Tél: (202)2964797 Télé: (202) 331-1368 Courriel: dmckinnon@nneca.org</p>
<p>Mary Muter Georgian Bay Association 19, ave. Edgcombe Toronto, Ontario Canada, M5N 2X1 Tél: (416) 484-8101 Télé: (416)489-8101 Courriel: rnmutter@globalserve.nt</p>	<p>David R. Niemi Environnement Canada - Service de la protection de l'environnement 351, boul. St Joseph, 10^e étage Hull, Québec Canada, K1A 0H3 Tél: (819) 9944142 Télé: (819) 953-9542 Courriel: david.niemi@ec.gc.ca</p>

<p>Beatrice Olivastrì Les Ami(e)s de la Terre 206-280, rue St. Patrick Ottawa, Ontario Canada, K1N 5K5 Tél: (613) 241-0085 Télé: (613)241-7998 Courriel: bea@intranet.ca</p>	<p>Robert Peden UPI Inc. 105 Silvercreek Parkway North, pièce 200 Guelph, Ontario Canada, N1H 8M1 Tél: (519) 821-2687 Télé: (519) 8214919 Courriel: bpeden@upi.on.ca</p>
<p>Kim Perotta Toronto Public Health - Environmental Protection 277, rue Victoria Toronto, Ontario Canada, M5B 1W2 Tél: (416) 3924788 Télé: Courriel: kperott@city.toronto.on.ca</p>	<p>Peter Reilly-Roe Ressources naturelles Canada - Bureau de l'efficacité énergétique 580, rue Booth, 12^e étage Ottawa, Ontario Canada, K1A 0E4 Tél: (613) 996-4001 Télé: (613)952-8169 Courriel: peterrr@nrcan.gc.ca</p>
<p>Joseph W. Roos Ethyl Petroleum Additives Inc. 500 Spring Street, P.O. Box 2158 Richmond, Virginia U.S.A., 23219-2158 Tél: (804) 788-4328 Télé: (804) 7884242 Courriel: joejoos@ethyl.com</p>	<p>Karl J. Simon United States Environmental Protection Agency 1200 Pennsylvania Avenue, NW (6401A) Washington, DC U.S.A., 20460 Tél: (202) 564-1106 Télé: (202) 564-1686 Courriel: sirnon.karl@epa.gov</p>
<p>Warrant J. Slodowske International Truck and Engine Corporation - Engine Group 10400 West North Avenue Meirose Park, Illinois U.S.A., 60160 Tél: (708) 865-4200 Télé: (708) 865-3356 Courriel:</p>	<p>C.B. (Blake) Smith Ford du Canada Limitée The Canadian Road Oakville. Ontario Canada, L6J 5E4 Tél: (905) 845-2511 Ext. 1209 Télé: (905) 845- Courriel: bsmith29@ford.com</p>
<p>Yasmin Tarmohamed Association canadienne des constructeurs de véhicules 25 Adelaide Street East, pièce 1602 Toronto, Ontario Canada, M5C 3A1 Tél: (416) 364-9333</p>	<p>Mark Tushingam Environnement Canada - Direcetion générale du pétrole, du gaz et del'énergie 351 St.Joseph Blvd., 10^e étage Hull, Quebec Canada, K1A 0H3</p>

<p>Télé: (416) 267-3221 Courriel: ytarmohamed@cvma.ca</p>	<p>Tél: (819) 994-0510 Télé: (819) 953-8903 Courriel: tushingham.mark@ec.gc.ca</p>
<p>Paddy Torsney Député fédéral Colline du Parlement: Chambre des communes Ottawa, Ontario Canada, K1A 0A5 Tél: (613) 995-0881 Télé: (613) 995-1091 Courriel: torsnp@parl.gc.ca</p>	<p>Bruce Walker STOP 651, rue Notre-Dame Ouest, Bureau 230 Montreal, Quebec Canada, H3C 1H5 Tél: (514) 393-9559 Télé: (514) 393-9588 Courriel: None</p>
<p>John Wellner Pollution Probe - Toronto Environmental Alliance 625 Church Street, Suite 402 Toronto, Ontario Canada, M4Y 2G1 Tél: (416)926-1907 Ext. 236 Télé: (416)926-1601 Courriel: jweltner@pollutionprobe.org</p>	<p>Ross M. White Environnement Canada - Direction de la prévention de la pollution atmosphérique 351, boul. St. Joseph, 10^e étage Hull, Quebec Canada, K1A 0H3 Tél: (819) 953-1120 Télé: (519) 953-7815 Courriel: white.ross@ec.gc.ca</p>

ANNEXE D

PARTICIPANTS À L'ATELIER

Élaboration d'un programme fédéral pour des véhicules et des carburants moins polluants
25 et 26 mai 2000

Toronto

Nom de famille	Prénom	Compagnie/Organisme	Titre
		Tecumseh Products Co.	
		Hill & Knowlton Canada Ltd.	
		University of British Columbia	
		BMW Canada Inc.	
		Environnement Canada – Direction générale des systèmes de transport	
		Environnement Canada - Cabinet du ministre	
		Environnement Canada	
		Environnement Canada - Direction générale du pétrole, de gaz et de l'énergie	
		Environnement Canada - Division de l'atmosphère et des inventaires, Région de l'Ontario	
		Communauté Urbaine de Montréal - Division des permis, inspections et projets spéciaux	
		Chevron Canada Limited	
		Motorcycle and Moped Industry Council/Canadian All-Terrain Vehicle Distributors Council	
		Petro-Canada - Refining, Supply and Integration	
		Alchemy Consulting Inc.	
		Yamaha Moteur du Canada Limitée	
		Compagnie pétrolière Impériale Limitée	
		Compagnie pétrolière Impériale Limitée - Products and Chemicals Division	
		JPN Consultants	

		Comcept Canada Inc.	
		Suzuki Canada Inc.	
		Dunaway & Cross Attorneys at Law	
		Environnement Canada – Direction générale des systèmes de transport	
		Ethyl Corporation	
		Canadian Marine Manufacturer's Association	
		Ultramar Ltd.	
		Ressources naturelles Canada	
		Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, de transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada	
		Union européenne - Délégation de l'Union européenne au Canada	
		Engine Manufacturers Association	
		Sunoco Inc.	
		Environment Canada - Région de l'Ontario	
		Produits Shell Canada Limitée	
		Fédération des municipalités canadiennes	
		Ressources naturelles Canada	
		Irving Oil Limited	
		The Lubrizol Corporation	
		Environnement Canada - Centre de technologie environnementale	
		John Deere - Worldwide Commercial & Consumer Equipment Division	
		Outdoor Power Equipment Institute	
		Ministère de l'Environnement de l'Ontario - Direction générale des politiques sur l'air et du changement climatique	
		Ethyl Canada Inc.	
		DSS Management Consultants Inc.	
		Irving Oil Limited - Refining Division	
		General Motors Corporation - Renaissance Centre	
		Ministère du développement économique et du Commerce de l'Ontario	

		Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick	
		Transports Canada	
		PetroTech Consulting	
		Ontario Federation of Agriculture	
		Nissan Canada Inc.	
		Volkswagen of America, Inc.	
		Petro-Canada - Refining, Supply and Integration	
		Environnement Canada	
		Environnement Canada - Direction générale des systèmes de transport	
		Association canadienne des carburants renouvelables	
		Ministère de l'Énergie, de la Science et de la Technologie de l'Ontario	
		Kubota Engine American Corporation	
		Environnement Canada - Direction générale du pétrole, du gaz et de l'énergie	
		Environnement Canada - Direction générale des systèmes de transport	
		GFI Control Systems Inc	
		Gouvernement du Québec, Ministère de l'Environnement	
		Husky Oil Operations Limited	
		Santé Canada - Direction de l'hygiène de milieu	
		North Atlantic Refinery	
		Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick	
		Oxygenated Fuels Association	
		Environnement Canada - Bureau du programme d'assainissement de l'air	
		Ministère de l'Environnement de l'Ontario	
		Institut canadien des produits pétroliers	
		Environnement Canada - Direction générale du pétrole, du gaz et de l'énergie	
		Federation of Ontario Cottagers' Association	
		CRESTech	

		Manufacturers of Emission Controls Association (MECA)	
		Ethyl Petroleum Additives Inc.	
		Ressources naturelles Canada	
		Imperial Oil - Products and Chemicals Division	
		Environnement et Hygiène industrielle	
		Nissan Canada Inc.	
		John Deere - Worldwide Commercial & Consumer Equipment Division	
		Georgian Bay Association	
		Environnement Canada	
		District régional du Grand Vancouver	
		Environnement Canada - Services de protection de l'environnement	
		Ami(e)s de la Terre	
		Ministères des Transports de l'Ontario	
		Ford du Canada	
		UPI Inc.	
		Toronto Public Health - Environmental Protection	
		Ressources naturelles Canada	
		Toyota Canada Inc.	
		Stihl Limited	
		IFP North America Inc.	
		Industrie Canada	
		Ressources naturelles Canada - Bureau de l'efficacité énergétique	
		General Motors du Canada Limitée	
		General Motors du Canada Limitée	
		Transports Canada - Programmes et désinvestissement	
		Robbin Fuels	
		Ford Motor du Canada Limitée	
		Ethyl Petroleum Additives Inc.	
		DCL International Inc.	
		Transports Canada	
		Ressources naturelles Canada - Technologies de l'énergie des transports	
		Business Development Consortium	
		United States Environmental	

		Protection Agency	
		International Truck and Engine Corporation – Engine Group	
		General Motors du Canada Limitée	
		Ami(e)s de la Terre	
		GE Transportation Systems	
		Bodycote Materials Testing Canada Inc	
		Association canadienne des constructeurs de véhicules	
		Petro-Canada	
		Ministère des Transports de l'Ontario	
		Honda Canada Inc.	
		Alberta Farm Machinery Research Centre	
		Environnement Canada - Direction générale du pétrole, du gaz et de l'énergie	
		Detroit Diesel Corporation	
		STOP	
		Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada	
		Yanmar Diesel America Corp.	
		Pollution Probe - Toronto Environmental Alliance	
		Environnement Canada - Direction générale des systèmes de transport	
		Ami(e)s de la Terre	
		K.Winn & Associates	
		Environnement Canada - Région de l'Ontario	
		Ford Motor du Canada Limitée	
		ProtectAir	

ANNEXE E

**Processus de consultation sur les véhicules et les carburants
Toronto, Ontario
Les 25 et 26 mai 2000**

Proposition écrites reçues

1. Alberta Environment - *David Spink*
2. Alberta Farm Machinery Research Centre - *Reed Turner*
3. Association of International Automobile Manufacturers of Canada / L'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada – *Bob Armstrong*
4. Ballard Power Systems Incorporated - *Paul Lancaster & Ric Powe*
5. Canadian All-Terrain Vehicle Distributors Council / Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout terrain - *Adrian Coleman*
6. Canadian Council of Snowmobile Organizations / Conseil canadien des organismes de motoneige - *Michel Garneau*
7. Canadian General Standards Board (GGSB) Petroleum Committee – *Ken Mitchell*
8. Canadian Marine Manufacturers Association (CMMA) / Association manufacturiers de produits nautiques (ACMPN) – *J.A. Currie*
9. Canadian Petroleum Products Institute (CPPI) / Institut canadien des produits pétroliers (ICPP)
10. Canadian Renewable Fuels Association
11. Canadian Trucking Alliance / Alliance canadienne du camionnage - *David H. Bradley*
12. Canadian Vehicle Manufacturers' Association / Association canadienne des constructeurs de véhicules - *Mark A. Nantais*
13. Concerned Citizens of Southwestern Ontario - *Catherine Cave*
14. Engine Manufacturers Association (EMA) - *Glenn Keller*
15. European Union – *Dr. Paul Greening*
16. Ethyl Canada Incorporated - *J.D. Hanes*
17. Federation of Ontario Cottagers Association Inc. (FOCA) - *Margaret Casey*
18. Friends of the Earth / Les Ami(e)s de la Terre - *Beatrice Olivastri*
19. Greater Vancouver Regional District (GVRD) - *John Newhook*
20. The Georgian Bay Association (G.B.A.) - *Mary Muter*
21. Husky Oil Operations Ltd., Prince George Refinery - *David W. Long*
22. Imperial Oil - *Alan G. Chesworth*
23. International Snowmobile Manufacturers Association (ISMA) - *Ed Klim*
24. Manufacturers of Emission Controls Association (MECA) - *Bruce I. Bertelsen*
25. Mikhail Mourad, M.Sc - Consultant en Environnement et Hygiène Industrielle

26. Motorcycle & Moped Industry Council (MMIC) / Le conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur - *Adrian Coleman*
27. Natural Resources Canada (NRCan) / Ressources naturelles Canada - *Robert Lyman*
28. North Atlantic Refining Incorporated - *Gunther Baumgartner*
29. Outdoor Power Equipment Institute (OPEI) - *Bill Guerry, Counsel*
30. Oxygenated Fuels Association
31. Petro-Canada - *Michel Charbonneau*
32. Portable Power Equipment Manufacturnrs Association (PPEMA) - *J.L. Cigler*
33. Shell Canada Products Limited - *Darwin Rounding*
34. STOP, non-profit citizens' environmental organization - *Bruce Walker*
35. Sunoco Incorporated.
36. Toronto Community & Neighbourhood Services – *Dr. Sheela V. Basrur*,
Medical Officer of Health
37. Volkswagon of America, incorporated - *Leonard W. Kata*
38. West Coast Environmental Law (WCEL) - *Chris Rolfe*