



Environnement
Canada

Environment
Canada



DOCUMENT D'ORIENTATION

RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS

pris en vertu de la

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Le présent document n'est pas un document juridique. Il ne remplace ni ne modifie d'aucune façon la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999) ou la Loi] ou le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* (le Règlement). En cas de contradiction entre le présent document et la Loi ou le Règlement, la Loi et le Règlement ont préséance.

Division des transports

Environnement Canada

Février 2015

Canada

Version PDF

No de cat. : En14-219/2015F-PDF
ISBN: 978-0-660-23274-4

Le contenu de cette publication ou de ce produit peut être reproduit en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins personnelles ou publiques mais non commerciales, sans frais ni autre permission, à moins d'avis contraire.

On demande seulement :

- de faire preuve de diligence raisonnable en assurant l'exactitude du matériel reproduit;
- d'indiquer le titre complet du matériel reproduit et l'organisation qui en est l'auteur;
- d'indiquer que la reproduction est une copie d'un document officiel publié par le gouvernement du Canada et que la reproduction n'a pas été faite en association avec le gouvernement du Canada ni avec l'appui de celui-ci.

La reproduction et la distribution à des fins commerciales est interdite, sauf avec la permission écrite de l'administrateur des droits d'auteur de la Couronne du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux (TPSGC). Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec TPSGC au 613-996-6886 ou à droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre de l'Environnement, 2015

TABLE DES MATIÈRES

A.	INTRODUCTION.....	8
B.	CADRE RÉGLEMENTAIRE	10
B.1	Présentation du cadre réglementaire.....	10
B.2	Objet du <i>Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs</i>	10
B.3	La <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)</i>	10
B.4	Le Registre environnemental de la LCPE.....	11
B.5	Le <i>Code of Federal Regulations</i>	11
B.6	Les renvois à la Loi et à diverses sections du CFR	12
B.7	Différences entre le Règlement et le CFR	13
C.	VÉHICULES ET MOTEURS VISÉS PAR LE RÈGLEMENT.....	14
C.1	Présentation des véhicules et des moteurs visés par le Règlement.....	14
C.2	Véhicules lourds et moteurs visés par le Règlement.....	14
C.2.1	Véhicules lourds des classes 2B et 3	15
C.2.2	Véhicules spécialisés	15
C.2.3	Tracteurs routiers.....	16
C.2.4	Véhicules lourds incomplets	16
C.2.5	Moteurs de véhicules lourds.....	17
C.3	L'année de modèle et son importance	17
C.4	Les dispositions qui autorisent l'importation de véhicules ou de moteurs dont l'assemblage doit être effectué au Canada pour être conformes au Règlement	17
C.5	Les véhicules ou les moteurs pour lesquels le gouverneur en conseil a accordé une dispense.....	17
D.	PERSONNES VISÉES PAR LE RÈGLEMENT	19
D.1	Présentation des personnes visées par le Règlement	19
D.2	« Entreprise » au sens de la Loi.....	19
D.3	Fabricant de moteurs canadien	20
D.4	Fabricant de véhicules canadien.....	20
D.5	Distributeur de véhicules ou de moteurs canadien.....	20
D.6	Exigences réglementaires applicables à chaque type de « personne » visée par la Loi et par le Règlement	21
D.7	Fabricants de véhicules ou de moteurs étrangers visés par le Règlement.....	23
E.	MARQUE NATIONALE.....	24
E.1	Présentation de la marque nationale	24
E.2	Conditions concernant l'apposition de la marque nationale à un véhicule ou à un moteur	25
E.3	Apposition de la marque nationale.....	25
E.4	Exigences relatives à la taille, à l'emplacement et à la méthode d'apposition de la marque nationale sur un véhicule ou un moteur	25
E.5	Demande au ministre pour l'autorisation d'apposer la marque nationale	26

E.6	Les renseignements permettant d'établir que l'entreprise peut vérifier la conformité aux normes.....	27
E.7	Les véhicules ou les moteurs importés et l'exigence relative à la marque nationale	28
F.	NORMES D'ÉMISSIONS ET EXIGENCES.....	29
F.1	Présentation des normes d'émissions	29
F.2	Systèmes antipollution.....	29
F.3	Paramètres réglables	30
F.4	Normes concernant les systèmes de climatisation.....	30
F.5	Présentation des normes d'émissions concernant le CO ₂ , le N ₂ O et le CH ₄	30
F.5.1	Véhicules lourds des classes 2B et 3	31
F.5.1.1	Normes d'émissions de N ₂ O et de CH ₄	31
F.5.1.2	Normes d'émissions de CO ₂	32
F.5.1.3	Évaluation de la conformité	33
F.5.1.4	Norme de rechange pour les moteurs à allumage commandé conçus pour être utilisés dans les véhicules des classes 2B ou 3	33
F.5.2	Véhicules spécialisés	34
F.5.2.1	Normes d'émissions de CO ₂	34
F.5.2.2	Évaluation de la conformité	34
F.5.2.3	Norme de rechange et exemptions pour les véhicules spécialisés	35
F.5.3	Tracteurs routiers.....	36
F.5.3.1	Normes d'émissions de CO ₂	36
F.5.3.2	Évaluation de la conformité	37
F.5.3.3	Normes de rechange et exemptions pour les tracteurs routiers	38
F.5.4	Moteurs de véhicules lourds.....	39
F.5.4.1	Normes d'émissions de N ₂ O et de CH ₄	39
F.5.4.2	Normes d'émissions de CO ₂	39
F.5.4.3	Évaluation de la conformité	40
F.5.4.4	Normes de rechange pour les moteurs	41
F.6	Mesures de souplesse en matière de conformité	41
F.6.1	Système de points relatifs aux émissions de CO ₂	41
F.6.2	Parcs et sous-parcs.....	44
F.6.2.1	Véhicules lourds des classes 2B et 3.....	45
F.6.2.2	Véhicules spécialisés.....	46
F.6.2.3	Tracteurs routiers	46
F.6.2.4	Moteurs de véhicules lourds	47
F.6.3	Allocations pour technologies innovatrices	48
F.6.4	Mesures incitatives pour technologies de pointe.....	49
F.6.5	Points d'action précoce.....	50
F.6.6	Tracteurs routiers spécialisés.....	51
F.6.6.1	Définition d'un tracteur routier spécialisé	52
F.6.6.2	Exigences en matière d'étiquetage pour les tracteurs routiers spécialisés	52
F.6.6.3	Exigences de regroupement dans un parc pour les tracteurs routiers spécialisés	52
F.6.6.4	Exigences en matière de rapports pour les tracteurs routiers spécialisés.....	53
F.6.6.5	Dossiers exigés pour les tracteurs routiers spécialisés	53
F.7	Exemption pour entreprise à faible volume	53
F.8	Véhicules construits par étapes	54

F.9	Moteurs ou véhicules visés par un certificat de conformité de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période	56
G.	SYSTÈME DE POINTS RELATIFS AUX ÉMISSIONS DE CO ₂ POUR LES VÉHICULES ET LES MOTEURS VISÉS PAR UN CERTIFICAT DE L'EPA.....	57
G.1	Présentation du système de points relatifs aux émissions de CO ₂	57
G.2	Système de points relatifs aux émissions de CO ₂ pour les véhicules et les moteurs visés par un certificat de l'EPA	57
G.3	Système de points relatifs aux émissions de CO ₂ pour les moteurs visés par un certificat de l'EPA et dépassant la norme d'émissions de CO ₂ applicable.....	58
G.4	Participation au système de points relatifs aux émissions de CO ₂ pour les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers visés par un certificat de l'EPA et dépassant la norme d'émissions de CO ₂ applicable.....	58
H.	JUSTIFICATION DE LA CONFORMITÉ, DOSSIERS ET RAPPORTS.....	60
H.1	Justification de la conformité.....	60
H.1.1	Présentation de la justification de la conformité.....	60
H.1.2	Renseignements de base sur la justification de la conformité	61
H.1.3	Moteurs et véhicules visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période (article 53).....	61
H.1.3.1	Véhicules et moteurs visés par un certificat de l'EPA	61
H.1.3.2	Moteurs vendus dans les deux pays durant la même période	62
H.1.3.3	Véhicules vendus dans les deux pays durant la même période.....	63
H.1.4	Moteurs et véhicules uniques au Canada (article 54).....	64
H.1.5	Lettre d'attestation de la conformité.....	66
H.1.6	Renseignements techniques	67
H.1.7	Exemple d'une étiquette d'information ou de conformité.....	67
H.1.8	Présentation de la justification de la conformité : documents requis et délais applicables	67
H.1.9	Autres dossiers.....	68
H.1.9.1	Renseignements à inclure dans un dossier lorsqu'une entreprise participe au système de points relatif aux émissions de CO ₂	68
H.1.9.2	Dossier requis pour les moteurs visés par un certificat de l'EPA et vendus dans les deux pays durant la même période.....	71
H.1.9.3	Dossier requis pour les tracteurs routiers spécialisés	71
H.1.10	Renseignements administratifs.....	72
H.1.10.1	Responsabilité concernant la présentation de la justification de la conformité et la manière de la conserver	72
H.1.10.2	Où envoyer la justification de la conformité	74
H.1.10.3	Attestations d'Environnement Canada	74
H.1.11	Point de contact en cas de questions ou de préoccupations.....	75
H.1.12	Exigences en matière d'étiquetage.....	75
H.2	Production de rapports.....	76
H.2.1	Présentation du rapport de fin d'année de modèle	77
H.2.2	Renseignements à inclure dans les rapports de fin d'année de modèle	77
H.2.2.1	Renseignements à inclure dans le rapport de fin d'année de modèle dans les cas où les véhicules ou les moteurs sont conformes aux normes d'émissions applicables du Règlement et où l'entreprise ne participe pas au système de points relatifs aux émissions de CO ₂ (paragraphe 48(3) du Règlement]	80

H.2.2.2	Renseignements à inclure dans le rapport de fin d'année de modèle dans les cas où les véhicules ou les moteurs sont visés par un certificat de l'EPA et vendus dans les deux pays durant la même période et où l'entreprise ne participe pas au système de points relatifs aux émissions de CO ₂ [paragraphe 48(4) du Règlement].....	81
H.2.2.3	Renseignements à inclure dans le rapport de fin d'année de modèle dans les cas où les véhicules bénéficient de l'exemption accordée aux entreprises à faible volume [paragraphe 48(5) du Règlement]	82
H.2.2.4	Renseignements à inclure dans le rapport de fin d'année de modèle dans les cas où l'entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO ₂ [paragraphe 48(7) du Règlement]	83
H.2.2.5	Renseignements à inclure dans le rapport de fin d'année de modèle dans les cas où l'entreprise fabrique ou importe des tracteurs routiers spécialisés [paragraphe 48(8) du Règlement]	88
H.2.2.6	Autres renseignements à fournir dans le rapport de fin d'année de modèle.....	88
I.	IMPORTATION D'UN MOTEUR OU D'UN VÉHICULE	92
I.1	Présentation de l'importation d'un moteur ou d'un véhicule.....	92
I.2	Exigences en matière de production de rapports ou de déclarations d'importation pour les moteurs ou les véhicules exportés.....	92
I.3	Exigences concernant les moteurs ou les véhicules qui sont exportés en dehors du Canada ou en transit, en provenance et à destination d'un lieu en dehors du Canada	92
I.4	Importation d'un certain nombre de moteurs ou de véhicules si l'on ne sait pas, au moment de l'importation, qu'ils seront exportés	92
I.5	Véhicule importé exclusivement par une personne en visite au Canada.....	93
I.6	Importation de véhicules ou de moteurs au Canada à des fins promotionnelles et expérimentales	93
I.7	Importation de véhicules ou de moteurs pour un usage personnel ou celui d'une entreprise	94
I.8	Autres exigences en matière d'importation non énoncées dans le Règlement.....	94
J.	AUTRES OBLIGATIONS.....	95
J.1	Instructions concernant l'installation du moteur	95
J.2	Instructions concernant l'entretien et le remplacement des pneus	95
J.3	Avis de défaut	95
J.4	Obligation de fournir un véhicule ou un moteur	96
K.	CONFORMITÉ ET APPLICATION DE LA LOI	97

ANNEXES

Annexe I – Exemple d'un certificat de l'EPA

Annexe II – Marche à suivre pour produire la justification de la conformité visée à l'article 54 du Règlement

Annexe III – Exemples de lettres d'attestation de la conformité

Annexe IV – Renseignements techniques requis (pour les véhicules ou les moteurs de type 3 uniques au Canada et non visés par un certificat de l'EPA)

Annexe V – Étiquette de conformité concernant les moteurs non visés par un certificat de l'EPA

Annexe VI – Étiquette de conformité concernant les véhicules non visés par un certificat de l'EPA

Annexe VII – Définitions – Glossaire

A. INTRODUCTION

Le présent document d'orientation comporte des renseignements sur les exigences du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* (le Règlement), établi sous le régime de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999) ou la Loi]. Le présent document cite à la fois le Règlement et la Loi de façon à aider à comprendre les exigences de ces deux instruments.

Les fabricants, les distributeurs et les importateurs canadiens de véhicules lourds et de moteurs de véhicules lourds sont soumis à des obligations légales en vertu du Règlement. Ce dernier s'applique aux camionnettes et aux fourgonnettes lourdes, aux tracteurs routiers, ainsi qu'à un large éventail de véhicules spécialisés, tels que les autobus scolaires, urbains et interurbains, les véhicules récréatifs (caravanes motorisées ou autocaravanes) de même que les camions de fret, les camions de livraison, les camions de service, les bétonnières, les camions à ordures et les camions à benne.

Il se peut que l'on modifie de temps à autre le présent document en vue d'en améliorer la clarté et de traiter des problèmes que pose la mise en œuvre du Règlement. Il est possible de consulter la version la plus récente du document d'orientation à l'adresse suivante :

<http://ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=71EF09D7-1>

La figure 1 illustre la manière dont le présent document est structuré, chaque chapitre portant sur un aspect particulier du Règlement.

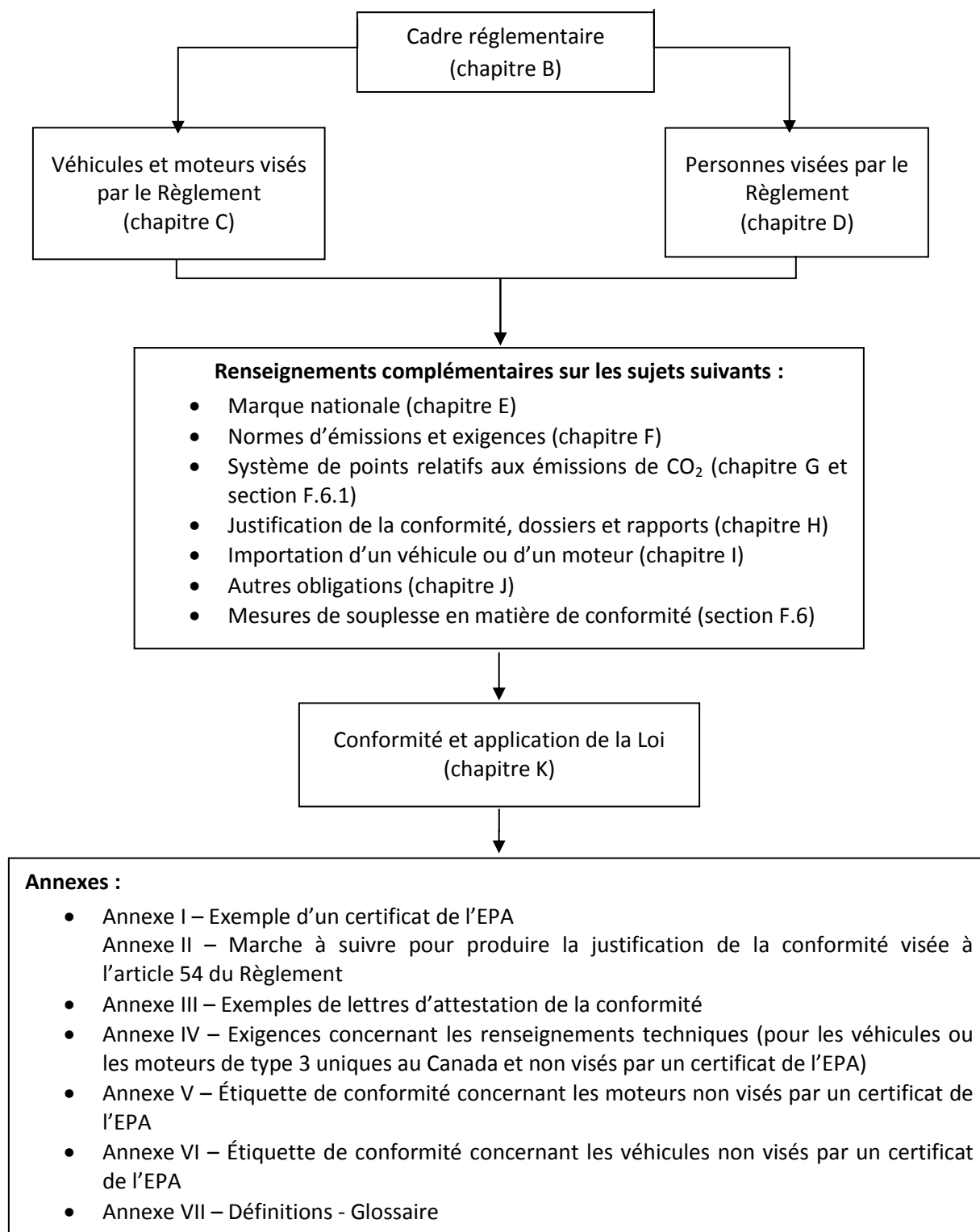


Figure 1 : Survol du document

B. CADRE RÉGLEMENTAIRE

B.1 Présentation du cadre réglementaire

Le Règlement établit, sous le régime de la Loi, des normes d'émissions canadiennes ainsi que des méthodes d'essai. Ces normes et ces méthodes sont harmonisées avec celles du *Code of Federal Regulations* (CFR) des États-Unis qui s'appliquent aux véhicules lourds routiers et à leurs moteurs, lesquelles ont été publiées par l'Environmental Protection Agency (EPA) dans le *Federal Register* des États-Unis, le 15 septembre 2011, et plus précisément dans le *Final Rule* (le règlement définitif) intitulé *Greenhouse Gas Emissions Standards and Fuel Efficiency Standards for Medium- and Heavy-Duty Engines and Vehicles*.

Il est possible de consulter le texte du Règlement à l'adresse suivante :

[//ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/DetailReg.cfm?intReg=214.](http://ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/DetailReg.cfm?intReg=214)

Le texte du *Final Rule* des États-Unis est disponible à l'adresse suivante :

[//www.epa.gov/otaq/climate/regs-heavy-duty.htm.](http://www.epa.gov/otaq/climate/regs-heavy-duty.htm)

B.2 Objet du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs

Le Règlement a pour objet de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules lourds et de leurs moteurs en établissant des normes d'émissions et des méthodes d'essai compatibles avec les exigences fédérales des États-Unis.

B.3 La Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

La LCPE (1999) est une « loi visant la prévention de la pollution et la protection de l'environnement et de la santé humaine en vue de contribuer au développement durable ». Il s'agit de la principale loi fédérale en matière de protection de l'environnement au Canada. La section 5 de la partie 7 de la Loi permet à Environnement Canada d'établir des règlements en vue de contrôler les émissions des véhicules, des moteurs et des équipements.

Il est possible de consulter le texte de la Loi à l'adresse suivante :

[//www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=26A03BFA-1.](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=26A03BFA-1)

B.4 Le Registre environnemental de la LCPE

Le Registre environnemental de la LCPE offre aux Canadiens la possibilité de se renseigner sur la façon dont le gouvernement fédéral applique la Loi et il invite les industries, les particuliers, les groupes intéressés et d'autres intervenants à prendre part aux consultations publiques et aux processus décisionnels qui ont lieu sous le régime de la Loi.

Le Registre environnemental a pour but principal de faciliter l'accès aux renseignements à jour en lien avec la Loi. C'est l'endroit où le public peut prendre connaissance de renseignements sur les dispositions réglementaires les plus récentes en matière d'environnement, ainsi que sur les documents qui les appuient. Le Registre environnemental de la LCPE contient des documents d'orientation et des modèles liés au Règlement. Il contient également des informations sur d'autres instruments, dont d'autres règlements liés au transport, des ententes volontaires ainsi que des arrêtés d'urgence. Il s'agit par ailleurs de l'endroit où l'on annonce la tenue de consultations publiques.

Il est possible de consulter le Registre environnemental de la LCPE à l'adresse suivante :

[//www.ec.gc.ca/registrelcpe](http://www.ec.gc.ca/registrelcpe).

B.5 Le Code of Federal Regulations

Le *Code of Federal Regulations* (CFR) est une liste de règlements des États-Unis, dont certaines parties sont incorporées par renvoi dans les règlements d'Environnement Canada. Le Règlement incorpore ainsi par renvoi cinq (5) parties précises du CFR, extraites du titre 40, chapitre I, soit :

- la partie 86, *CONTROL OF EMISSIONS FROM NEW AND IN-USE HIGHWAY VEHICLES AND ENGINES*;
- la partie 600, *FUEL ECONOMY AND GREENHOUSE GAS EXHAUST EMISSIONS OF MOTOR VEHICLES*;
- la partie 1036, *CONTROL OF EMISSIONS FROM NEW AND IN-USE HEAVY-DUTY HIGHWAY ENGINES*;
- la partie 1037, *CONTROL OF EMISSIONS FROM NEW HEAVY-DUTY MOTOR VEHICLES*;
- la partie 1065, *ENGINE-TESTING PROCEDURES*.

Dans un souci de concision, seuls la partie et l'article des renvois au CFR sont indiqués (ex. : « article 115 de la partie 1037 du CFR ») dans le présent document et tous les renvois au CFR qui y sont mentionnés sont extraits du titre 40.

Il est possible de consulter le texte de ces différentes parties à l'adresse suivante (en anglais seulement) :

http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?sid=27d0dad4dd3d4c1969aad205b798e315&c=ecfr&tpl=/ecfrbrowse/Title40/40tab_02.tpl.

Lorsque des modifications sont apportées à des articles du CFR incorporés par renvoi, ces modifications entrent automatiquement en vigueur dans le Règlement, car le CFR est incorporé avec ses « modifications successives ». De ce fait, les changements apportés à ces articles du CFR doivent être pris en considération au moment d'assurer la conformité au Règlement.

B.6 Les renvois à la Loi et à diverses sections du CFR

Le Règlement comporte des renvois à la Loi et au CFR. Les renvois à la Loi sont habituellement liés aux dispositions qui confèrent le pouvoir de réglementer une activité précise, mais ils peuvent aussi se rapporter à une définition. Par exemple, le paragraphe 3a) du Règlement renvoie à l'article 149 de la Loi. C'est dans cet article de la Loi que sont définis les véhicules et les moteurs.

Lorsque le Règlement incorpore par renvoi un article précis du CFR, cet article fait habituellement partie d'une norme ou d'une méthode d'essai. Un exemple de cela figure à l'article 16 du Règlement. Dans cet article, la méthode d'essai et les normes à appliquer en vue de déterminer le taux de fuite total d'un système de climatisation sont incorporées par renvoi aux dispositions correspondantes du CFR, soit l'article 115(c) de la partie 1037.

Aussi, le paragraphe 1(2) du Règlement comporte des renseignements généraux propres aux renvois au CFR. Il est à noter que lorsque le règlement renvoie au CFR, cela exclut :

- les renvois à l'EPA ou à son administrateur qui exerce un pouvoir discrétionnaire;
- les renvois au *Secretary of Transportation* (le secrétaire aux transports) qui exerce un pouvoir discrétionnaire;
- les normes de rechange relatives aux moyennes des parcs, à d'autres moyennes, aux points relatifs aux émissions, aux fabricants à faible volume ou aux difficultés financières – ce qui veut dire que si une entreprise participe, par exemple, au programme *Averaging, Banking and Trading* (moyennes, accumulation et échange de points relatifs aux émissions [TRADUCTION LIBRE]) aux États-Unis, les points obtenus dans le cadre du programme des États-Unis ne peuvent pas être utilisés au Canada, de même que si une entreprise bénéficie d'exemptions pour fabricants à faible volume ou pour difficultés financières aux États-Unis, ces exemptions ne s'appliquent pas au Canada;
- les normes de toute autorité autre que l'EPA et les justifications de conformité produites auprès de toute autorité autre que l'EPA.

En résumé, pour comprendre les exigences du Règlement, il faut aussi connaître les articles de la Loi et du CFR auxquels il renvoie.

Les modifications que les États-Unis apportent aux articles du CFR incorporés au Règlement par renvoi doivent être prises en considération, car les articles du CFR sont incorporés avec leurs « modifications successives » et celles-ci entrent automatiquement en vigueur.

B.7 Différences entre le Règlement et le CFR

Les objectifs d'Environnement Canada et de l'EPA sont semblables, mais les lois du Canada et des États-Unis sont différentes. Il existe donc des différences marquées dans la façon dont les dispositions réglementaires en matière d'environnement sont établies et mises en application dans les deux pays.

Le Règlement a été établi en vue d'harmoniser les normes d'émissions et les méthodes d'essai du Canada avec celles de l'EPA. Les dispositions réglementaires sont le plus semblables possible, tout en respectant les différents pouvoirs réglementaires qui existent dans la Loi canadienne et le *Clean Air Act* des États-Unis.

C. VÉHICULES ET MOTEURS VISÉS PAR LE RÈGLEMENT

C.1 Présentation des véhicules et des moteurs visés par le Règlement

Le Règlement fixe des exigences qui s'appliquent à l'éventail complet des véhicules lourds routiers de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures, depuis les camionnettes et les fourgonnettes lourdes jusqu'aux tracteurs routiers, de même qu'à une grande diversité de véhicules spécialisés, tels que les autobus scolaires, urbains et interurbains, les camions de fret, les camions de livraison, les camions de service, les bétonnières, les camions à ordures et les camions à benne.

Cela inclut en pratique la totalité des véhicules routiers dont le poids nominal brut (PNBV) est de plus de 3 856 kg (8 500 lb), à l'exception des véhicules moyens à passagers définis au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* ainsi que des véhicules assujettis au *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*. Les remorques ne sont également pas visées par le Règlement.

Le Règlement vise les véhicules lourds et leurs moteurs qui sont fabriqués au Canada ou qui y sont importés. Il introduit des normes d'émissions de GES qui s'appliquent à des catégories désignées de véhicules lourds. Aux termes du Règlement, les camionnettes et les fourgonnettes lourdes sont considérées comme des « véhicules lourds des classes 2B et 3 » et les tracteurs semi-remorques comme des « tracteurs routiers ». Tous les autres véhicules lourds n'entrant pas dans ces deux catégories sont considérés comme des « véhicules spécialisés », ce qui inclut les autobus. La section C.2 du présent document décrit les classes (également appelées classes de poids) et les catégories.

Le Règlement établit aussi des normes d'émissions de GES distinctes à l'égard des moteurs conçus pour être utilisés dans les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers.

Les normes s'appliquent aux moteurs dits « indépendants » (non installés dans un véhicule), ainsi qu'à ceux qui sont déjà installés dans un véhicule spécialisé ou un tracteur routier.

C.2 Véhicules lourds et moteurs visés par le Règlement

La Loi et le Règlement s'appliquent aux catégories de véhicules et de moteurs que le Règlement établit.

Les classes de poids des véhicules lourds que prévoit le Règlement sont résumées dans le tableau qui suit.

Tableau 1 – Classes de poids de véhicules lourds définies dans le Règlement

Classes de poids	Véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à :	... mais d'au plus :
Classe 2B	3 856 kg (8 500 lb)	4 536 kg (10 000 lb)

Classes de poids	Véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à :	... mais d'au plus :
Classe 3	4 536 kg (10 000 lb)	6 350 kg (14 000 lb)
Classe 4	6 350 kg (14 000 lb)	7 257 kg (16 000 lb)
Classe 5	7 257 kg (16 000 lb)	8 845 kg (19 500 lb)
Classe 6	8 845 kg (19 500 lb)	11 793 kg (26 000 lb)
Classe 7	11 793 kg (26 000 lb)	14 969 kg (33 000 lb)
Classe 8	14 969 kg (33 000 lb)	s.o.

Conformément aux paragraphes 5(1) et (2) du Règlement, les catégories désignées de véhicules et de moteurs sont les suivantes :

- les véhicules lourds des classes 2B et 3;
- les véhicules spécialisés;
- les tracteurs routiers;
- les véhicules lourds incomplets;
- les moteurs de véhicules lourds.

C.2.1 Véhicules lourds des classes 2B et 3

La catégorie des véhicules lourds des classes 2B et 3 inclut les véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 3 856 kg (8 500 lb) et d'au plus 6 350 kg (14 000 lb). Elle se compose principalement des camionnettes et des fourgonnettes lourdes.

Certains véhicules lourds des classes 2B et 3 sont assujettis aux normes qui s'appliquent aux véhicules spécialisés, comme il est expliqué ci-dessous à la section C.2.2.

C.2.2 Véhicules spécialisés

Conformément au Règlement, les véhicules spécialisés comprennent :

- les véhicules lourds des classes 4 à 6;
- les véhicules lourds des classes 7 et 8 qui ne sont pas des tracteurs routiers;
- les tracteurs routiers spécialisés

Les tracteurs routiers spécialisés sont des tracteurs routiers qui ne sont pas conçus principalement pour fonctionner à des vitesses élevées et constantes, notamment sur les autoroutes, ou dont le rendement ne serait pas meilleur à la suite d'améliorations conçues pour les tracteurs de ligne, comme des dispositifs aérodynamiques. Les

tracteurs routiers spécialisés répondent aussi à des caractéristiques physiques particulières, décrites à la section F.6.6.1;

- les véhicules lourds incomplets qui ne sont pas des véhicules à cabine complète et qui sont dotés d'un moteur à allumage commandé conforme aux normes de rechange visées à l'article 25 du Règlement;

L'article 25 du Règlement comporte des normes de rechange qui s'appliquent à un nombre restreint de moteurs à allumage commandé principalement conçus pour les camionnettes et les fourgonnettes, dans le cas où ces moteurs ne sont pas installés (c'est-à-dire qu'ils sont indépendants) ou sont installés dans des véhicules lourds incomplets qui ne sont pas à cabine complète. Si ces véhicules sont dotés d'un moteur conforme à l'article 25, ils sont définis comme des véhicules spécialisés et ils doivent être conformes à la norme d'émissions de CO₂ qui s'applique aux véhicules de ce type. La section F.5.1.4 du présent document comporte de plus amples détails sur l'article 25 du Règlement.

- les véhicules lourds des classes 2B et 3 qui sont exclus des normes prévues à l'article 104 de la partie 1037 du CFR [l'exclusion elle-même étant précisée à l'article 104(f) de la partie 1037], c'est-à-dire ceux qui ne sont pas certifiés d'après un essai effectué sur le châssis, pour ce qui concerne les polluants atmosphériques, en vertu de la sous-section S de la partie 86 du CFR.

C.2.3 Tracteurs routiers

Les tracteurs routiers sont des véhicules lourds des classes 7 ou 8 qui sont principalement fabriqués pour tirer une remorque, mais non pour transporter un chargement autre que celui contenu dans la remorque.

C.2.4 Véhicules lourds incomplets

Un véhicule lourd incomplet est construit par montage de pièces – qui, séparément, ne forment pas un véhicule lourd incomplet. Ce véhicule comporte au moins un châssis, le groupe motopropulseur et les roues dans l'état dans lequel ces composants doivent être pour faire partie du véhicule lourd complet, mais il nécessite d'autres opérations de fabrication pour devenir un véhicule lourd complet.

Les véhicules lourds incomplets comprennent les véhicules à cabine complète (appelées aussi « châssis-cabine » dans l'industrie), les tracteurs routiers incomplets et les véhicules spécialisés incomplets. Les véhicules lourds incomplets doivent satisfaire aux mêmes exigences du Règlement que celles qui s'appliquent aux véhicules complets. Par exemple, un véhicule spécialisé incomplet doit satisfaire aux normes d'émissions et aux exigences qui s'appliquent aux véhicules spécialisés.

Il est à noter que, dans un souci de concision, toute disposition visant les tracteurs routiers ou les véhicules spécialisés vise également, dans le présent document, les tracteurs routiers incomplets ou les véhicules spécialisés incomplets, respectivement.

C.2.5 Moteurs de véhicules lourds

Selon le paragraphe 5(2) du Règlement, la catégorie de moteurs prescrite est celle des moteurs de véhicules lourds. Ces moteurs sont conçus pour propulser des véhicules spécialisés ou des tracteurs routiers.

Dans le Règlement, les moteurs sont également subdivisés comme suit :

- « petit moteur de véhicule lourd » – moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans les véhicules lourds des classes 2B, 3, 4 et 5;
- « moteur moyen de véhicule lourd » – moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans les véhicules des classes 6 et 7;
- « gros moteur de véhicule lourd » – moteur de véhicule lourd doté de chemises de cylindre conçu pour être réusiné plus d'une fois et pour être utilisé dans les véhicules lourds de classe 8.

C.3 L'année de modèle et son importance

L'année de modèle est l'année utilisée par le fabricant de véhicules ou de moteurs qui désigne la période de production d'un modèle particulier de véhicule ou de moteur, selon le cas, et elle est déterminée conformément à l'article 4 du Règlement. Il s'agit d'une information pertinente, car les normes et les méthodes d'essai s'appliquent en fonction de l'année de modèle.

L'année de modèle peut couvrir une période allant jusqu'à deux années civiles moins un jour, mais elle ne peut comprendre qu'un seul 1^{er} janvier. Si la période de production ne comprend pas un 1^{er} janvier, l'année de modèle correspond à l'année civile durant laquelle la production a eu lieu; autrement, elle correspond à l'année civile qui inclut un 1^{er} janvier. Par exemple, un véhicule produit entre le 1^{er} mars 2014 et le 31 janvier 2015 serait un véhicule de l'année de modèle 2015 et il devrait satisfaire aux normes qui s'appliquent à cette année de modèle.

C.4 Les dispositions qui autorisent l'importation de véhicules ou de moteurs dont l'assemblage doit être effectué au Canada pour être conformes au Règlement

Le paragraphe 153(2) de la Loi autorise l'importation de véhicules ou de moteurs qui ne satisfont pas à toutes les exigences applicables, à la condition qu'ils satisfassent à celles-ci une fois leur assemblage au Canada complété, avant que l'entreprise s'en départisse et, dans le cas d'un véhicule, avant de le présenter pour immatriculation. L'entreprise peut être tenue d'y apposer la marque nationale (voir le chapitre E).

C.5 Les véhicules ou les moteurs pour lesquels le gouverneur en conseil a accordé une dispense

Une entreprise peut demander au gouverneur en conseil de la dispenser de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues dans le Règlement. Pour être recevable, cette demande doit être transmise

avant l'importation et, dans le cas d'un véhicule ou d'un moteur fabriqué au Canada, avant l'apposition de la marque nationale, avant que l'entreprise s'en départisse et avant que le véhicule soit présenté pour immatriculation sous le régime des lois d'une province ou d'un gouvernement autochtone. Aux termes de l'article 156 de la Loi, une dispense par rapport à une norme réglementaire n'est accordée que si, de l'avis du gouverneur en conseil, la conformité à la norme en question a pour effet, selon le cas :

- a. de créer de grandes difficultés financières pour l'entreprise;
- b. d'entraver la mise au point de nouveaux dispositifs de sécurité ou de mesure et de contrôle des émissions équivalents ou supérieurs à ceux qui sont conformes aux normes réglementaires;
- c. d'entraver la mise au point de nouveaux types de véhicules ou de moteurs ou de dispositifs ou de pièces pour ceux-ci.

Une dispense ne peut pas être accordée pour un modèle de véhicule ou de moteur si elle a pour effet de porter considérablement atteinte au contrôle des émissions de celui-ci, ou si l'entreprise qui en fait la demande n'a pas convaincu le gouverneur en conseil qu'elle a tenté de bonne foi d'assurer la conformité du modèle aux normes réglementaires applicables.

Aux termes du paragraphe 156(4) de la Loi, il ne peut être accordé de dispense pour difficultés financières, selon le cas :

- si la production mondiale annuelle de véhicules ou de moteurs de l'entreprise ou du constructeur visé par la demande de dispense a été supérieure à 10 000 véhicules ou moteurs dans la seconde année précédant la période à l'égard de laquelle la demande est présentée (une période qui ne dépasse pas trois ans lorsque la condition a. ci-dessus s'applique et qui ne dépasse pas deux ans dans un cas où l'une des conditions b. ou c. s'applique);
- si l'entreprise a fabriqué ou importé cette année-là pour le marché canadien plus de 1 000 véhicules ou moteurs.

L'article 62 du Règlement incorpore par renvoi l'article 44 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, qui décrit les renseignements à fournir au ministre au moment de demander une dispense.

D. PERSONNES VISÉES PAR LE RÈGLEMENT

Le Règlement s'applique aux entreprises qui fabriquent, importent ou distribuent des véhicules lourds routiers et leurs moteurs de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures, en vue de les vendre au Canada. Cependant, la LCPE (1999) exige d'une personne qui importe des États-Unis, de façon permanente, un véhicule ou un moteur des classes visées pour son propre usage, qu'elle s'assure qu'il porte une étiquette indiquant qu'il est conforme aux normes d'émission en vigueur au moment de sa fabrication.

D.1 Présentation des personnes visées par le Règlement

L'article 149 de la Loi définit une entreprise comme suit :

1. un importateur de moteurs ou de véhicules pour en faire la vente;
2. un fabricant de véhicules ou de moteurs canadien;
3. un distributeur de véhicules ou de moteurs canadiens.

Une personne qui importe un véhicule ou un moteur au Canada pour une fin autre que la vente ou la location n'est pas un « entreprise » telle que définie en vertu de la Loi et du Règlement. Néanmoins, il est à noter que cette personne doit tout de même se conformer à la LCPE (1999). La Loi exige, entre autre, d'une personne qu'elle s'assure que les véhicules ou les moteurs des classes visées qu'elle importe affichent une étiquette attestant qu'ils étaient conformes aux normes d'émission en vigueur au moment de leur fabrication.

Par exemple, les Entreprises de transport Jean Dupont inc., de Notre-Dame au Québec, achète des tracteurs routiers de classe 7 d'un concessionnaire aux États-Unis et les importe directement au Canada pour les utiliser dans ses opérations de camionnage. Les Entreprises de transport Jean Dupont inc., en tant qu'importateur, n'est pas une « entreprise » telle que définie en vertu de la Loi et du Règlement puisque l'importation est effectuée dans le but d'utiliser les véhicules dans le cadre de ses opérations. Les véhicules doivent cependant porter une étiquette indiquant qu'ils étaient conformes aux normes d'émission en vigueur au moment de leur fabrication.

D.2 « Entreprise » au sens de la Loi

À l'article 149 de la Loi, une « entreprise » désigne, selon le cas :

- a. un constructeur ou fabricant, au Canada, de véhicules, moteurs ou équipements;
- b. un vendeur à des tiers, pour revente par ceux-ci, de véhicules, moteurs ou équipements acquis auprès du constructeur ou du fabricant ou de leur mandataire;
- c. un importateur au Canada de véhicules, moteurs ou équipements destinés à la vente (cela inclut l'importation de véhicules destinés à la location).

D.3 Fabricant de moteurs canadien

Un fabricant de moteurs canadien est une personne ou une entreprise, au Canada, qui, avant la vente du moteur au premier usager, exerce l'une ou l'autre des activités suivantes :

1. fabrique un moteur à partir de ses composantes de base;
2. modifie de l'équipement sur le moteur (par exemple, en ajoutant ou en modifiant le système antipollution, ou en modifiant la configuration du moteur d'une manière pouvant avoir une incidence sur les émissions);
3. modifie un moteur (par exemple, adapte un moteur diesel pour qu'il fonctionne au gaz naturel).

Un fabricant de moteurs canadien peut devoir apposer la marque nationale sur ses moteurs. Le chapitre E porte sur la marque nationale.

D.4 Fabricant de véhicules canadien

Un fabricant de véhicules canadien est une personne ou une entreprise, au Canada, qui, avant la vente du véhicule au premier usager, exerce l'une ou l'autre des activités suivantes :

1. fabrique un véhicule à partir de ses composantes de base;
2. participe, avec d'autres fabricants, à la fabrication d'un véhicule par étapes (par exemple, installateur de carrosserie ou d'équipement);
3. modifie un véhicule qui était conforme au Règlement de telle sorte que le type de véhicule indiqué sur l'étiquette de conformité du véhicule n'est plus exact (par exemple, en ajoutant ou en enlevant des caractéristiques d'un véhicule qui modifient considérablement son PNBV, de telle sorte que la classe de poids est changée);
4. change l'une ou l'autre des composantes d'un véhicule qui peuvent modifier la valeur d'un paramètre utilisé dans le modèle de simulation informatique appelé « Greenhouse gas Emissions Model » (GEM) fourni gratuitement par l'EPA;
5. modifie le moteur (par exemple, adapte un moteur diesel pour qu'il fonctionne au gaz naturel);
6. modifie la configuration du moteur d'une manière pouvant avoir une incidence sur les émissions;
7. modifie le système antipollution.

Un fabricant de véhicules canadien peut devoir apposer la marque nationale sur ses moteurs. Le chapitre E porte sur la marque nationale.

D.5 Distributeur de véhicules ou de moteurs canadien

Une personne qui vend à d'autres personnes, en vue de la revente par celles-ci, des véhicules ou des moteurs acquis directement d'un fabricant canadien ou de son mandataire, est un distributeur de véhicules ou de moteurs canadien et une « entreprise » au sens de la Loi.

Il est obligatoire d'apposer une marque nationale sur les moteurs fabriqués au Canada qui sont transportés entre des provinces ou des territoires (voir le chapitre E).

D.6 Exigences réglementaires applicables à chaque type de « personne » visée par la Loi et par le Règlement

Le tableau 2 présente un sommaire des responsabilités que doivent assumer les quatre types différents de personnes ayant des obligations à remplir aux termes de la Loi et du Règlement. Le cas échéant, des renseignements plus détaillés sont fournis ailleurs dans le présent document d'orientation, comme l'indique le tableau qui suit.

Il est à noter que le type de personne visée par la Loi et par le Règlement et, par conséquent, ses obligations correspondantes, peuvent varier pour un même véhicule ou moteur, selon l'activité qui est exercée. Par exemple, dans le cas d'une importation de véhicules ou de moteurs aux fins de vente et d'usage personnel, les exigences applicables sont différentes, suivant la destination finale du véhicule ou du moteur en question.

Tableau 2 – Sommaire des exigences applicables

Sommaire des exigences applicables	Importateur de moteurs ou de véhicules destinés à la vente	Importateur de moteurs ou de véhicules pour usage personnel (non pour la vente)	Fabricant de véhicules ou de moteurs canadien	Distributeur de véhicules ou de moteurs canadien	Chapitres et sections applicables dans le document d'orientation
Apposer la marque nationale			✓	✓	E
Fournir des véhicules ou des moteurs conformes aux normes d'émissions	✓	✓	✓	✓	F
Fournir la justification de conformité	✓ ¹⁾	✓ ²⁾	✓	✓	H.1
Produire une déclaration d'importation	✓ ³⁾	✓ ³⁾	✓ ³⁾	✓ ³⁾	I.1

Sommaire des exigences applicables	Importateur de moteurs ou de véhicules destinés à la vente	Importateur de moteurs ou de véhicules pour usage personnel (non pour la vente)	Fabricant de véhicules ou de moteurs canadien	Distributeur de véhicules ou de moteurs canadien	Chapitres et sections applicables dans le document d'orientation
Produire un rapport annuel de fin d'année de modèle	✓ ¹⁾		✓	✓	H.2
S'assurer que l'étiquette réglementaire est apposée sur le véhicule ou le moteur	✓	✓	✓	✓	H.1.12
Fournir les instructions relatives à l'entretien	✓ ¹⁾		✓	✓	J.1
Faire en sorte qu'un avis de défaut est donné, le cas échéant	✓		✓	✓	J.3
S'assurer que le moteur porte un numéro d'identification unique ⁴⁾	✓	✓	✓	✓	Annexe V

1) L'entreprise peut s'entendre avec le fabricant de véhicules ou de moteurs pour que ce dernier fournisse certaines des informations exigées pour le compte de l'entreprise.

2) La présence de l'étiquette réglementaire sur le véhicule ou le moteur constitue la justification que le véhicule ou le moteur en question est conforme aux normes d'émissions réglementaires lorsqu'il est importé par une personne à des fins autres que la vente (pour usage personnel).

3) Le Règlement n'exige pas qu'une déclaration signée soit fournie au ministre avant l'importation, mais une telle déclaration est néanmoins exigée par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* dans le cas des véhicules lourds et de leurs moteurs.

4) Il est à noter que, dans le cas des véhicules, un numéro d'identification du véhicule (NIV) est exigé par le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* de Transports Canada.

D.7 Fabricants de véhicules ou de moteurs étrangers visés par le Règlement

Les véhicules ou les moteurs produits par des fabricants étrangers (aux États-Unis ou ailleurs) et importés au Canada doivent être conformes à la Loi et au Règlement.

Il est possible que les importateurs aient besoin de l'aide d'un fabricant de véhicules ou de moteurs étranger afin d'établir leur conformité au Règlement. Plus particulièrement, l'aide d'un fabricant de véhicules ou de moteurs étranger peut être nécessaire pour s'assurer que les véhicules ou les moteurs importés au Canada satisfont aux normes prescrites et pour fournir la justification de cette conformité. Ces exigences sont décrites aux chapitres H et I.

Une société étrangère (qui est donc située à l'extérieur du Canada) n'est pas considérée comme une « entreprise » au sens de la Loi, sauf si elle participe, au Canada, à l'une des activités énumérées dans la définition d'une « entreprise » qui figure à la section D.2. Dans le cas des véhicules ou des moteurs fabriqués à l'extérieur du Canada, la responsabilité de se conformer aux dispositions applicables du Règlement et de la Loi incombe à la personne ou à l'entreprise qui importe¹ le véhicule ou le moteur en question. En cas d'infraction à une disposition de la Loi ou du Règlement à l'égard d'un véhicule ou d'un moteur importé, la personne ou l'entreprise qui importe le véhicule ou le moteur sera assujettie aux dispositions d'exécution de la Loi.

¹ « Importer » signifie habituellement introduire ou faire introduire au pays.

E. MARQUE NATIONALE

Plusieurs dispositions administratives sont alignées sur celles que prévoient d'autres règlements en vigueur, pris en vertu de la Loi, et cela inclut les dispositions concernant la marque nationale.

E.1 Présentation de la marque nationale

L'article 152 de la Loi n'autorise une entreprise à transporter des véhicules et des moteurs fabriqués au Canada entre les provinces ou les territoires que si la marque nationale y est apposée.

La marque nationale est le symbole illustré à la figure 2. L'article 150 de la Loi précise qu'il s'agit d'une marque de commerce nationale et il fixe des limites à l'utilisation qu'une personne peut en faire (ou l'utilisation de toute autre marque susceptible d'être confondue avec une marque nationale). Les entreprises qui souhaitent utiliser la marque nationale doivent obtenir au préalable l'autorisation du ministre (voir la section E.3).



Figure 2 : La marque nationale

Les paragraphes 5(4) et (5) du Règlement précisent que l'apposition de la marque nationale n'est exigée que pour les moteurs fabriqués au Canada et pour les véhicules dont l'assemblage principal a lieu au Canada ; ces paragraphes précisent de plus que la marque nationale n'est pas exigée si :

- le véhicule ou le moteur est destiné à être utilisé au Canada uniquement à des fins promotionnelles ou expérimentales;
- le moteur est destiné à être installé dans un véhicule lourd avant la vente de ce dernier au premier usager. Selon les paragraphes 26(9) et 27(10), le véhicule doit être muni d'un moteur qui est conforme aux exigences du Règlement. Il est à noter que, malgré l'alinéa 5(5)b), il n'est pas interdit qu'un moteur installé dans un véhicule porte une marque nationale;
- le moteur est destiné à être installé en remplacement du moteur d'un véhicule lourd sur lequel la marque nationale a été apposée, si ce moteur de remplacement est de la même année de modèle que le moteur original et s'il est identique à ce dernier ou amélioré en ce qui a trait aux émissions.

E.2 Conditions concernant l'apposition de la marque nationale à un véhicule ou à un moteur

L'article 153 de la Loi interdit à une entreprise d'apposer la marque nationale à un véhicule ou à un moteur, sauf si les normes d'émissions sont respectées, si la justification de conformité a été produite selon les modalités prescrites et si l'entreprise a demandé au ministre, et reçu de celui-ci, l'autorisation de le faire. Les normes d'émissions auxquelles le véhicule et le moteur doivent satisfaire sont décrites au chapitre F du présent document.

E.3 Apposition de la marque nationale

Aux termes de l'article 151 de la Loi, une entreprise doit avoir reçu l'autorisation du ministre pour apposer la marque nationale sur un véhicule ou sur un moteur.

Si l'autorisation est accordée, l'entreprise reçoit une autorisation sous la forme prévue à l'annexe 1 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*. Cette autorisation comporte un numéro d'identification délivré par le ministre.

E.4 Exigences relatives à la taille, à l'emplacement et à la méthode d'apposition de la marque nationale sur un véhicule ou un moteur

Les exigences relatives à la taille, à l'emplacement et à la méthode d'apposition de la marque nationale sur un véhicule ou un moteur sont présentées à l'article 7 du *Règlement*, qui renvoie à l'article 8 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

La marque nationale doit mesurer au moins 7 mm de hauteur et 10 mm de largeur. Le numéro d'identification, que le ministre assigne à l'entreprise autorisée, doit être en caractères d'au moins 2 mm de hauteur et être situé juste au-dessous ou à droite de la marque nationale.

La marque nationale doit être apposée juste à côté de l'étiquette de conformité, de l'étiquette d'information sur le moteur des États-Unis ou de l'étiquette d'information sur la réduction des émissions des véhicules des États-Unis, selon le cas. Elle peut aussi être apposée sur l'étiquette de conformité, sur l'étiquette d'information sur le moteur des États-Unis ou sur l'étiquette d'information sur la réduction des émissions des véhicules des États-Unis, c'est-à-dire qu'elle est combinée à l'étiquette de conformité ou à l'étiquette d'information des États-Unis.

La marque nationale doit être apposée de façon permanente, résistante aux intempéries et lisible.

E.5 Demande au ministre pour l'autorisation d'apposer la marque nationale

L'entreprise doit présenter une demande en vue d'obtenir du ministre l'autorisation d'apposer la marque nationale. Cette autorisation s'obtient de la manière indiquée à l'article 6 du Règlement, lequel renvoie aux alinéas 7(2)*a*) à *c*) et *e*) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*. La demande doit comporter les renseignements suivants :

1. le nom et l'adresse municipale du siège social de l'entreprise, ainsi que l'adresse postale, si elle est différente;
2. les catégories de véhicules ou de moteurs pour lesquelles l'autorisation est demandée;
3. l'adresse de l'endroit où la marque nationale sera apposée;
4. l'adresse municipale où seront conservés les dossiers visés à l'article 59 du Règlement;
5. des renseignements permettant d'établir que l'entreprise peut vérifier la conformité aux normes du Règlement (voir la section F.6 et le chapitre H pour plus de renseignements sur la vérification de la conformité).

La demande de l'entreprise doit être signée par une personne autorisée à agir pour son compte.

Si le ministre autorise une entreprise à utiliser la marque nationale, un numéro d'identification d'entreprise lui est attribué. Ce numéro, propre à l'entreprise, ne doit pas être confondu avec le numéro d'identification unique qui doit être apposé, gravé ou estampillé sur tous les moteurs, ni avec le numéro d'identification du véhicule (NIV).

Il est à noter que, comme l'indique le paragraphe 6(2) du Règlement, l'entreprise qui a auparavant présenté une demande et qui est déjà autorisée à apposer la marque nationale sur ses véhicules lourds ou ses moteurs en vertu du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* n'a pas besoin de présenter une nouvelle demande pour l'application du Règlement.

E.6 Les renseignements permettant d'établir que l'entreprise peut vérifier la conformité aux normes

Les renseignements qui satisfont à l'exigence du paragraphe 6(1) du Règlement, lequel renvoie à l'alinéa 7(2)e) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, et qui permettent d'établir qu'une entreprise peut vérifier la conformité aux normes réglementaires peuvent être présentés sous diverses formes, notamment :

1. L'expérience récente de la conformité à des normes canadiennes d'émissions fixées par règlement.

Le cas échéant, l'entreprise peut fournir l'énoncé suivant au ministre :

« L'entreprise a apposé la marque nationale de sécurité sur des véhicules routiers au cours des cinq dernières années attestant que ceux-ci respectaient les normes canadiennes d'émissions des véhicules fixées par règlement. »

Certains aspects de la réglementation visent à harmoniser les exigences administratives avec celles de la *Loi sur la sécurité automobile*. Par conséquent, les entreprises sont priées de fournir le numéro d'autorisation assigné par le ministre des Transports pour l'utilisation de la marque nationale de sécurité.

2. L'obtention récente d'un certificat d'émissions de l'EPA.

Le cas échéant, l'entreprise peut fournir l'énoncé suivant au ministre :

« Au cours des cinq dernières années, l'EPA des États-Unis a remis à l'entreprise des certificats de conformité prouvant que l'entreprise respecte les normes d'émissions réglementaires américaines applicables aux véhicules ou aux moteurs visés par le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*. »

3. Renseignements techniques

L'entreprise peut fournir des renseignements techniques permettant d'établir qu'elle peut vérifier la conformité aux normes établies par le Règlement, notamment des renseignements décrivant la capacité des installations d'essai, exploitées par l'entreprise ou pour le compte de celle-ci, de produire la justification de la conformité des moteurs ou des véhicules aux normes établies par le Règlement. Cela peut inclure une preuve que l'installation d'essai utilisée pour le compte de l'entreprise a produit des résultats étayant une demande de délivrance d'un certificat de conformité auprès de l'EPA qui a été accordée.

L'entreprise (par exemple s'il s'agit d'un distributeur ou d'un importateur) peut prendre des dispositions avec le fabricant de véhicule ou de moteur pour que ce dernier fournisse des renseignements pour son compte.

Le ministre évaluera les renseignements fournis en vue de déterminer si l'entreprise satisfait aux exigences à remplir pour être autorisée à apposer la marque nationale sur ses moteurs ou sur ses véhicules.

E.7 Les véhicules ou les moteurs importés et l'exigence relative à la marque nationale

Le paragraphe 153(1) de la Loi prescrit que l'importation au Canada de véhicules ou de moteurs est subordonnée aux exigences du Règlement. Aussi, il n'est pas nécessaire d'apposer une marque nationale sur les véhicules ou sur les moteurs importés. Néanmoins, une entreprise que le ministre a autorisée à apposer la marque nationale peut effectuer cette apposition sur les véhicules ou les moteurs qui sont importés au Canada, à la condition qu'ils soient conformes aux exigences du Règlement.

F. NORMES D'ÉMISSIONS ET EXIGENCES

F.1 Présentation des normes d'émissions

Le Règlement fixe diverses normes d'émissions et autres dispositions pour les différentes catégories prescrites de véhicules et de moteurs. Le tableau qui suit présente un résumé des diverses normes d'émissions et dispositions applicables, de même que les articles correspondants du Règlement dans lesquels elles figurent.

Tableau 3 – Résumé des normes d'émissions

Véhicules et moteurs	Normes applicables	Articles correspondants du Règlement	Section correspondante du document d'orientation
Véhicules lourds et véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 (à l'exclusion de ceux qui correspondent à la définition d'un « véhicule spécialisé »)	Systèmes antipollution	Article 14	F.2
	Paramètres réglables	Article 15	F.3
	Systèmes de climatisation	Article 16	F.4
	Normes d'émissions de N ₂ O et CH ₄	Article 20	F.5.1.1
	Normes d'émissions de CO ₂	Article 21	F.5.1.2
Véhicules spécialisés	Systèmes antipollution	Article 14	F.2
	Paramètres réglables	Article 15	F.3
	Normes d'émissions de CO ₂	Article 26	F.5.2.1
Tracteurs routiers	Systèmes antipollution	Article 14	F.2
	Paramètres réglables	Article 15	F.3
	Systèmes de climatisation	Article 16	F.4
	Normes d'émissions de CO ₂	Article 27	F.5.3.1
Moteurs de véhicules lourds	Systèmes antipollution	Article 14	F.2
	Paramètres réglables	Article 15	F.3
	Normes d'émissions de N ₂ O et CH ₄	Article 29	F.5.4.1
	Normes d'émissions de CO ₂	Article 30	F.5.4.2

Il est à noter que ce tableau n'indique pas les normes de rechange.

F.2 Systèmes antipollution

En vertu de l'article 14 du Règlement, le système antipollution installé dans un véhicule lourd ou un moteur de véhicule lourd doit être conforme aux mêmes exigences que celles qui sont énoncées aux paragraphes 11(1), (3) et (4) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*,

sauf que les méthodes d'essai applicables aux paragraphes 11(3) et (4) sont celles qui sont mentionnées dans le Règlement, plutôt que celles dont il est question dans le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

F.3 Paramètres réglables

Un « paramètre réglable » est un dispositif, un système ou un élément de conception qu'il est possible de régler de façon à modifier les émissions ou la performance d'un véhicule lourd ou d'un moteur de véhicule lourd durant un essai de contrôle des émissions ou dans le cadre de son usage normal. Sont exclus les dispositifs, systèmes ou éléments de conception qui sont scellés de façon permanente par le fabricant du véhicule ou du moteur ou qui ne sont pas accessibles à l'aide d'outils usuels.

L'article 15 du Règlement exige que les véhicules lourds et les moteurs de véhicules lourds dotés de paramètres réglables soient conformes aux normes applicables, quel que soit le réglage des paramètres, ce qui signifie que le véhicule et le moteur doivent être conformes à n'importe quel réglage possible.

Le carénage de toit réglable d'un tracteur routier n'est pas considéré comme un paramètre réglable, car le paragraphe 1(8) du Règlement exige que l'on mesure la hauteur du toit d'un tracteur routier doté d'un carénage de toit réglable en plaçant ce dernier à sa position la plus basse.

F.4 Normes concernant les systèmes de climatisation

La norme, énoncée à l'article 16 du Règlement, s'applique aux véhicules lourds des classes 2B et 3 (à l'exclusion de ceux qui correspondent à la définition d'un « véhicule spécialisé ») ainsi qu'aux tracteurs routiers dotés d'un système de climatisation. Elle exige que ces véhicules soient conformes à l'article 115(c) de la partie 1037 du CFR. La norme des États-Unis exige que le taux de fuite du frigorigène n'excède pas 1,5 % par année dans le cas des véhicules ayant une capacité de réfrigération supérieure ou égale à 734 grammes. Dans le cas des systèmes dont la capacité de réfrigération est inférieure à 734 grammes, la norme exige que le taux de fuite total n'excède pas 11,0 grammes par année.

F.5 Présentation des normes d'émissions concernant le CO₂, le N₂O et le CH₄

Comme l'illustre le tableau 3 qui précède, les normes énoncées dans le Règlement portent sur les émissions de CO₂, de N₂O et de CH₄ des véhicules lourds et de leurs moteurs.

Dans le cas véhicules lourds des classes 2B et 3, le Règlement comporte des normes d'émissions concernant le CO₂, le N₂O et le CH₄, et l'on vérifie le rendement de ces véhicules en recourant à des cycles d'essai prescrits sur un dynamomètre à châssis. Pour ce qui est des émissions de CO₂, la norme applicable est une norme moyenne des émissions de CO₂ applicable à tous les véhicules du parc d'une entreprise, et cette norme est déterminée par un facteur de travail, défini comme une pondération de la capacité de charge utile, de la capacité de remorquage et de la capacité de circuler en mode « quatre roues motrices ». La norme qui s'applique aux véhicules fonctionnant à l'essence ou fonctionnant au

diesel est différente. Les normes d'émissions concernant les véhicules lourds des classes 2B et 3 sont décrites à la section F.5.1 du présent document.

Pour ce qui est des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers, le Règlement comporte des normes d'émissions de CO₂, de N₂O et de CH₄ qui s'appliquent aux moteurs de véhicules lourds, ainsi que des normes distinctes pour les véhicules dans le cas du CO₂.

On vérifie la conformité des moteurs de véhicules lourds sur le plan des émissions à l'aide de cycles d'essai prescrits sur un dynamomètre à moteur, tandis que la conformité des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers aux normes applicables aux véhicules est vérifiée à l'aide du modèle de simulation informatique GEM. Les normes relatives aux émissions des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers sont exposées en détail aux sections F.5.2 et F.5.3 du présent document, respectivement, tandis que les normes applicables aux moteurs de véhicules lourds sont présentées à la section F.5.4.

F.5.1 Véhicules lourds des classes 2B et 3

La présente section se rapporte aux normes d'émissions concernant les véhicules lourds, y compris ceux à cabine complète des classes 2B et 3 de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures, à l'exclusion de ceux compris dans la définition d'un « véhicule spécialisé », au paragraphe 1(1) du Règlement.

F.5.1.1 Normes d'émissions de N₂O et de CH₄

Les véhicules lourds des classes 2B et 3 doivent avoir des valeurs d'émissions de CH₄ et de N₂O qui n'excèdent pas 0,05 g/mille dans le cas du N₂O et 0,05 g/mille dans le cas du CH₄, pendant la durée de vie utile des véhicules.

Les entreprises ont le droit d'avoir des véhicules dont la limite d'émissions de la famille, dans le cas du CH₄ ou du N₂O, excède les normes d'émissions, mais elles sont tenues de calculer leur déficit d'émissions de N₂O et de CH₄, exprimé en mégagrammes de CO₂, et de le compenser ensuite par des points relatifs aux émissions de CO₂ normalisées en fonction de leur potentiel de réchauffement de la planète. La formule de calcul des déficits des émissions de N₂O et de CH₄ est exposée au paragraphe 20(3) du Règlement. Dans ce cas, les véhicules doivent se conformer à la limite d'émissions de la famille applicable au CH₄ ou au N₂O que l'entreprise a fournie en rapport avec la configuration de ces véhicules.

Il est à noter qu'une entreprise ne peut pas obtenir de points relatifs aux émissions de CO₂ en rapport avec ses émissions de N₂O et de CH₄ en vue de prendre part au système de points relatifs aux émissions de CO₂ qui est décrit aux articles 34 à 47 (pour plus de renseignements sur ce système, voir la section F.6.1 et, pour ce qui est des parcs et des sous-parcs de véhicules lourds des classes 2B et 3, voir la section F.6.2.1).

F.5.1.2 Normes d'émissions de CO₂

Pour ce qui est des émissions de CO₂, la norme à satisfaire est la norme moyenne des émissions de CO₂ pour le parc. La norme d'émission pour les véhicules lourds des classes 2B et 3 d'une entreprise correspond à la moyenne des valeurs cibles de l'ensemble de ces véhicules. Les entreprises doivent regrouper dans un parc la totalité de leurs véhicules lourds des classes 2B et 3 d'une année de modèle donnée, et la valeur moyenne des émissions de CO₂ de ce parc est comparée à la norme moyenne des émissions de CO₂ de ce même parc. Si la norme moyenne des émissions de CO₂ est dépassée, le parc subit un déficit qui devra être compensé conformément aux modalités prévues aux articles 34 à 47 du Règlement.

La valeur moyenne des émissions de CO₂ d'un parc est calculée à l'aide de la formule décrite à l'article 23 du Règlement. Le calcul de la moyenne du parc tient compte de la valeur des émissions de CO₂ qui s'appliquent à chaque configuration de véhicule, laquelle est déterminée par les essais de châssis décrits à l'article 24 du Règlement, ainsi que par le nombre de véhicules que comportent la configuration de véhicules et le parc.

Tel qu'énoncé aux articles 21 et 22 du Règlement, la norme moyenne des émissions de CO₂ du parc est calculée en déterminant la moyenne des valeurs cibles d'émissions de CO₂ de chaque sous-configuration de véhicules du parc. Ces valeurs cibles sont déterminées à partir du facteur de travail des véhicules, lequel est défini comme une pondération de la capacité de charge utile, de la capacité de remorquage et de la capacité de circuler en mode « quatre roues motrices », comme il est indiqué au paragraphe 22(3). Les valeurs cibles des émissions de CO₂ qui se rapportent à chaque sous-configuration de véhicules des classes 2B et 3 sont définies sous la forme de grammes d'émissions par distance parcourue (g/mille) et elles diffèrent selon qu'il s'agit de véhicules fonctionnant à l'essence ou au diesel, comme il est illustré ci-après [alinéas 22(2)*a*) et *b*) du Règlement].

Dans ce contexte, la valeur cible des émissions de CO₂ des véhicules lourds dotés d'un moteur à allumage commandé est calculée à l'aide de la formule suivante, où le facteur de travail est désigné par les lettres FT :

$$(0,0440 \times FT) + 339$$

Pour ce qui est des véhicules lourds dotés d'un moteur à allumage par compression et des véhicules fonctionnant sans moteur à combustion interne, la valeur cible des émissions de CO₂ est exprimée sous la forme suivante :

$$(0,0416 \times FT) + 320$$

Par ailleurs, le Règlement comporte des options d'instauration progressive pour la norme moyenne des émissions de CO₂ du parc, qui se composent de valeurs cibles d'émissions de plus en plus strictes pour les années de modèle s'étendant de 2014 à 2018. Cela étant, les entreprises ont le choix, pour ces années de modèle, d'opter pour les valeurs cibles d'émissions de CO₂ qui sont énoncées dans l'un des

tableaux présentés aux alinéas 22(4)a) ou b) du Règlement, plutôt que la valeur cible calculée en fonction des formules présentées ci-dessus.

F.5.1.3 Évaluation de la conformité

Les normes d'émissions qui s'appliquent aux véhicules lourds des classes 2B et 3 sont fondées sur la mise à l'essai des véhicules complets, et les valeurs d'émissions de CO₂, de N₂O et de CH₄ sont mesurées sur un dynamomètre à châssis conformément à l'article 24 du Règlement, qui intègre les méthodes et les cycles d'essai de l'EPA. Les valeurs des émissions obtenues d'une manière conforme aux méthodes d'essai des États-Unis sont établies en prenant la moyenne arithmétique des cycles d'essai des émissions en ville et sur route (appelés « essais en ville » et « essais sur route » dans le Règlement), pondérée à 0,55 et à 0,45, respectivement. Le Règlement contient également des exigences précises pour ce qui est des méthodes d'essai et des calculs des valeurs d'émissions qui se rapportent aux véhicules dits « polycarburants ». En ce qui concerne les véhicules électriques et les véhicules à pile à combustible, la valeur des émissions de CO₂, de N₂O et de CH₄ pour les véhicules lourds des classes 2B et 3 de ce type est réputée être de 0 gramme par mille.

F.5.1.4 Norme de rechange pour les moteurs à allumage commandé conçus pour être utilisés dans les véhicules des classes 2B ou 3

L'article 25 du Règlement comporte une norme de rechange pour les moteurs à allumage commandé dont l'année de modèle, la conception et les composants sont identiques à ceux de moteurs installés dans les véhicules des classes 2B ou 3 d'une entreprise. Cet article s'applique dans les cas où les moteurs sont installés dans des véhicules lourds incomplets qui ne sont pas des véhicules à cabine complète, ou qui sont vendus sans être installés dans un véhicule (moteurs indépendants).

Cette option permet à une entreprise d'inclure un nombre restreint de moteurs à allumage commandé dans ses parcs de véhicules des classes 2B ou 3 dans le cas où elle vend ou importe ces moteurs non installés dans des véhicules (indépendants) ou pour usage dans une application spécialisée et que ces moteurs étaient principalement destinés à être utilisés dans une camionnette ou une fourgonnette (véhicules des classes 2B ou 3).

L'entreprise ne peut pas inclure plus de 10 % du nombre total de moteurs dont l'année de modèle, la conception et les composants sont les mêmes que ceux que comporte le parc, qu'ils soient installés dans des véhicules ou non.

Les moteurs inclus dans le parc de véhicules des classes 2B ou 3 doivent, plutôt que de se conformer aux normes relatives aux moteurs de véhicules lourds qui sont prévues aux articles 29 et 30 du Règlement, se conformer aux normes d'émissions qui s'appliquent aux véhicules lourds des classes 2B et 3 pour ce qui est de leurs émissions de N₂O et de CH₄, et aux exigences des États-Unis incorporées au Règlement pour ce qui est de leurs émissions de CO₂, c'est-à-dire l'article 150(m)(6) de la partie 1037 du CFR. L'entreprise est tenue de faire état de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle.

Quand ces moteurs sont installés dans des véhicules lourds incomplets qui ne sont pas à cabine complète, ces véhicules sont considérés comme des véhicules spécialisés et ils doivent être conformes à la norme d'émissions de CO₂ concernant les véhicules spécialisés qui est prévue à l'article 26 du Règlement.

F.5.2 Véhicules spécialisés

La présente section se rapporte à tous les véhicules spécialisés de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures. Pour ce qui est des véhicules spécialisés, des séries distinctes de normes d'émissions s'appliquent au moteur et au reste du véhicule. Les moteurs conçus pour usage dans une application spécialisée doivent satisfaire aux normes d'émissions de CO₂, de N₂O et de CH₄ pour les moteurs, indépendamment des normes d'émissions de CO₂ établies pour le reste du véhicule. Les normes applicables aux moteurs sont décrites à la section F.5.4 du présent document, tandis que les normes distinctes pour le CO₂ qui se rapportent aux véhicules le sont dans la présente section. Les normes distinctes, établies pour le reste du véhicule, tiennent compte des technologies non liées au moteur dont le véhicule est doté et qui ont aussi pour effet de réduire les émissions de CO₂, comme les pneus à faible résistance au roulement.

F.5.2.1 Normes d'émissions de CO₂

À partir de l'année de modèle 2014, le taux d'émissions de CO₂ d'un véhicule spécialisé ne doit pas dépasser, au cours de sa durée de vie utile, la norme d'émissions de CO₂ correspondante, suivant la classe de poids du véhicule et l'année de modèle. Les normes d'émissions de CO₂ qui s'appliquent aux véhicules spécialisés sont illustrées au tableau 4.

Tableau 4 – Normes d'émissions de CO₂ des véhicules spécialisés

Classe de véhicule spécialisé	Norme d'émissions de CO₂ (g/tonne-mille*) pour les années de modèle 2014 à 2016	Norme d'émissions de CO₂ (g/tonne-mille*) pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures
Classes 2B, 3, 4 et 5	388	373
Classes 6 et 7	234	225
Classe 8	226	222

* Les normes sont exprimées en g/tonne-mille, soit le nombre de grammes de CO₂ émis lors du transport d'une tonne de chargement (2000 lb) sur une distance d'un mille.

F.5.2.2 Évaluation de la conformité

Dans le cas des véhicules spécialisés, le taux d'émissions de CO₂ est établi à l'aide du modèle de simulation informatique GEM, que les États-Unis ont mis au point dans le but de déterminer la conformité des véhicules spécialisés ainsi que des tracteurs routiers. C'est le même modèle que l'on utilise dans le cas du présent Règlement. Il est possible de consulter le modèle de simulation

informatique GEM sur le site Web de l'EPA, d'où il peut être téléchargé gratuitement, de pair avec un guide d'utilisation, à l'adresse suivante : <http://www.epa.gov/otaq/climate/gem.htm>.

Les paramètres à inscrire dans le modèle de simulation informatique GEM sont les suivants : le type applicable de véhicule spécialisé et les niveaux de résistance au roulement des pneus pour la roue directrice et pour la roue motrice. Les champs destinés aux autres paramètres que comporte le modèle de simulation informatique GEM doivent être laissés en blanc dans le cas des véhicules spécialisés.

La résistance au roulement du pneu des roues directrices et des roues motrices est déterminée par le niveau de résistance au roulement, exprimé en kilogrammes par tonne métrique et mesuré pour chaque configuration de pneu, conformément aux exigences en vigueur aux États-Unis, qui incorporent par renvoi la méthode d'essai ISO 28580, intitulée *Pneumatiques pour voitures particulières, camions et autobus – Méthodes de mesure de la résistance au roulement – Essai à condition de mesure unique et corrélation des résultats de mesure*. Il est possible que les entreprises doivent entrer en contact avec les fabricants de pneus afin d'obtenir des renseignements sur la résistance au roulement des pneus installés sur les véhicules qu'ils fabriquent ou importent.

F.5.2.3 Norme de rechange et exemptions pour les véhicules spécialisés

Conformément au paragraphe 26(3), le Règlement prévoit des exemptions pour certains véhicules spécialisés, notamment ceux qui sont dotés de pneus dont la cote de vitesse est d'au plus 88 km/h (55 mi/h) ou dont les composants sont conçus pour fonctionner dans un environnement hors route et qui répondent à des critères particuliers, précisés dans ce paragraphe.

Comme l'indique le paragraphe 26(5) du Règlement, une entreprise peut choisir de se conformer aux normes d'émissions et à la durée de vie utile qui s'appliquent à une classe de service d'un véhicule plus élevée. Cependant, dans un tel cas, l'entreprise ne peut pas obtenir de points pour ces véhicules lorsqu'elle participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂, décrit à la section F.6.1. Se conformer à une classe de service d'un véhicule plus élevée signifie, par exemple, qu'une entreprise peut décider de se conformer aux normes d'émissions qui s'appliquent aux véhicules moyens (c'est-à-dire, de classe 6 ou 7) plutôt qu'aux normes qui s'appliquent aux petits véhicules lourds (c'est-à-dire, des classes 2B à 5).

Le Règlement prévoit aussi, au paragraphe 26(6), une norme de rechange pour les véhicules spécialisés ou les véhicules spécialisés à cabine complète qui sont dotés d'un moteur à allumage commandé. En tenant compte de l'article 150(l) de la section 1037 du CFR, les entreprises ont le choix de regrouper les véhicules en question dans un parc de véhicules lourds des classes 2B et 3 et de se conformer aux normes applicables à ces véhicules, plutôt qu'aux normes d'émissions qui concernent les véhicules spécialisés et les moteurs. De plus, les entreprises qui font un tel choix doivent participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂.

F.5.3 Tracteurs routiers

La présente section se rapporte à tous les tracteurs routiers de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures. Pour ce qui est des tracteurs routiers, comme pour les véhicules spécialisés, le moteur et le reste du véhicule font l'objet de séries distinctes de normes d'émissions. Les moteurs conçus pour être utilisés dans les tracteurs routiers doivent satisfaire aux normes concernant les émissions de CO₂, de N₂O et de CH₄ pour les moteurs, indépendamment des normes d'émissions de CO₂ établies pour le reste du véhicule. Les normes applicables aux moteurs sont décrites à la section F.5.4 du présent document, tandis que les normes distinctes pour le CO₂ qui se rapportent aux véhicules le sont dans la présente section. Les normes distinctes, établies pour le reste du véhicule, tiennent compte des technologies non liées au moteur dont le véhicule est doté et qui ont aussi pour effet de réduire les émissions de CO₂, telles que les carénages aérodynamiques, les pneus à faible résistance au roulement, un limiteur de vitesse, des technologies de réduction de poids et une technologie de réduction du temps de marche au ralenti.

F.5.3.1 Normes d'émissions de CO₂

À partir de l'année de modèle 2014, le taux d'émissions de CO₂ d'un tracteur routier ne doit pas dépasser, au cours de sa durée de vie utile, la norme d'émissions de CO₂ correspondante, suivant la classe de poids du tracteur routier, ses caractéristiques (style de cabine et hauteur du toit) et son année de modèle. Les normes d'émissions de CO₂ qui s'appliquent aux tracteurs routiers sont illustrées au tableau 5.

Tableau 5 – Normes d'émissions de CO₂ des tracteurs routiers

Classe du tracteur routier	Caractéristique	Norme d'émissions de CO ₂ (g/tonne-mille*) pour les années de modèle 2014 à 2016	Norme d'émissions de CO ₂ (g/tonne-mille*) pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures
Classe7	Toit bas (tous les styles de cabine)	107	104
	Toit moyen (tous les styles de cabine)	119	115
	Toit élevé (tous les styles de cabine)	124	120
Classe8	Cabine de jour à toit bas	81	80
	Cabine couchette à toit bas	68	66
	Cabine de jour à toit moyen	88	86
	Cabine couchette à toit moyen	76	73
	Cabine de jour à toit élevé	92	89
	Cabine couchette à toit élevé	75	72

* Les normes sont exprimées en g/tonne-mille, soit le nombre de grammes de CO₂ émis lors du transport d'une tonne de chargement (2000 lb) sur une distance d'un mille.

F.5.3.2 Évaluation de la conformité

Comme dans le cas des véhicules spécialisés, le taux d'émissions de CO₂ qui s'applique aux tracteurs routiers est établi à l'aide du modèle de simulation informatique GEM. Ce dernier peut être consulté sur le site Web de l'EPA, d'où il est possible de le télécharger gratuitement, de pair avec un guide d'utilisation, à l'adresse suivante : <http://www.epa.gov/otaq/climate/gem.htm>.

Les paramètres à inscrire dans le modèle de simulation informatique GEM sont :

- le type applicable de tracteur routier;
- le coefficient de traînée aérodynamique;
- les niveaux de résistance au roulement des pneus pour la roue directrice et pour la roue motrice;
- la vitesse maximale à laquelle le tracteur routier est limité, si ce dernier est doté d'un limiteur de vitesse;
- la valeur de réduction de poids;
- la valeur correspondante si le tracteur routier est doté d'une technologie de réduction du temps de marche au ralenti, dans le cas d'une cabine couchette de classe 8.

Comme il est indiqué au paragraphe 27(4), le coefficient de traînée aérodynamique à utiliser dans le modèle de simulation informatique GEM est déterminé à partir de la surface de traînée, laquelle est mesurée par un essai de décélération conforme aux exigences des États-Unis, qui sont énoncées à la sous-partie F de la partie 1037 du CFR. Cette même sous-partie décrit la méthode d'essai qui tient compte des performances du tracteur routier en service et de ses caractéristiques physiques, par exemple, si le tracteur routier est doté de technologies qui en améliorent les caractéristiques aérodynamiques, comme un carénage, des accessoires profilés, des réducteurs d'écarts, etc. En consultant le tableau présenté à l'article 520(b) de la partie 1037 du CFR, et incorporé par renvoi, il est également possible de déterminer le niveau de la série correspondant, ce qui procure aux entreprises une certaine souplesse quant à la surface de traînée à utiliser, à la condition de répondre à certaines conditions, conformément au paragraphe 27(5) du Règlement. Au paragraphe 27(6), le Règlement autorise à déterminer la surface de traînée en recourant à une autre méthode d'essai, prescrite par le règlement des États-Unis. Ces autres méthodes d'essai comprennent, par exemple, des essais en soufflerie ou des modélisations quantitatives fondées sur la dynamique des fluides.

Comme dans le cas des véhicules spécialisés, on détermine la résistance au roulement des pneus des roues directrices et des roues motrices des tracteurs routiers par le niveau de résistance au roulement, exprimé en kilogrammes par tonne métrique et mesuré pour chaque configuration de pneu, conformément aux exigences des États-Unis, lesquelles incorporent par renvoi la méthode d'essai ISO 28580, intitulée *Pneumatiques pour voitures particulières, camions et autobus – Méthodes de mesure de la résistance au roulement – Essai à condition de mesure unique et corrélation des résultats*

de mesure. Il est possible que les entreprises doivent entrer en contact avec les fabricants de pneus afin d'obtenir des renseignements sur la résistance au roulement des pneus installés sur les véhicules qu'ils fabriquent ou importent.

Dans le cas d'un tracteur routier doté d'un limiteur de vitesse, le modèle de simulation informatique GEM comporte un champ qui indique la vitesse maximale à laquelle le tracteur routier est limité, exprimée en milles à l'heure.

En ce qui concerne la valeur de réduction de poids du véhicule, la donnée à utiliser dans le modèle de simulation informatique GEM doit être exprimée en livres et on la détermine en faisant la somme des valeurs de réduction de poids correspondantes qui sont prescrites pour les roues et pour d'autres composants.

Comme prévu à l'alinéa 27(2)e) du Règlement, on calcule la valeur de réduction de poids des pneus en multipliant le nombre de roues que compte le tracteur routier par les valeurs de réduction de poids correspondantes qui sont énoncées dans le Règlement, selon que le tracteur routier est muni de pneus larges uniques ou de pneus jumelés, et suivant le type de jante et les matériaux dont celle-ci est faite. Pour ce qui est des composants autres que les roues, on calcule la réduction de poids en faisant la somme des valeurs de réduction de poids correspondantes, qui sont établies pour les technologies de réduction de poids dont les tracteurs routiers sont dotés et pour les matériaux dont elles sont faites, conformément à la liste que présente ce même alinéa du Règlement.

Dans le cas d'une cabine couchette de classe 8, comme l'indique l'alinéa 27(2)f) du Règlement, si le tracteur routier est doté d'une technologie de réduction du temps de marche au ralenti qui éteint automatiquement le moteur principal après un délai maximal de cinq minutes et qui répond aux exigences énoncées à l'article 660 de la partie 1037 du CFR, la valeur correspondante à utiliser dans le modèle de simulation informatique GEM est de 5 g de CO₂ par tonne-mille. Si la technologie de réduction du temps de marche au ralenti inclut un point d'expiration, la valeur à utiliser dans le modèle de simulation informatique GEM peut être calculée de la manière indiquée à l'article 660(c) de la partie 1037 du CFR.

F.5.3.3 Normes de rechange et exemptions pour les tracteurs routiers

Comme l'indique le paragraphe 27(7) du Règlement, une entreprise peut choisir de se conformer aux normes d'émissions et à la durée de vie utile qui s'appliquent à une classe de service d'un véhicule plus élevée. Cependant, dans un tel cas, cette entreprise ne peut pas obtenir de points pour ces véhicules lorsqu'elle participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂, décrit à la section F.6.1. Se conformer à une classe de service d'un véhicule plus élevée signifie qu'une entreprise peut décider de se conformer aux normes d'émissions qui s'appliquent aux gros véhicules lourds (c'est-à-dire, aux tracteurs de classe 8) plutôt qu'à celles qui s'appliquent aux véhicules mi-lourds (c'est-à-dire aux tracteurs de classe 7)

F.5.4 Moteurs de véhicules lourds

Les normes d'émissions qui concernent les moteurs de véhicules lourds s'appliquent à des moteurs conçus pour être utilisés dans les véhicules spécialisés ou dans les tracteurs routiers.

F.5.4.1 Normes d'émissions de N₂O et de CH₄

À compter de l'année de modèle 2014 pour ce qui est des moteurs de véhicules lourds à allumage par compression, et à compter de l'année de modèle 2016 pour ce qui est des moteurs de véhicules lourds à allumage commandé, la norme d'émissions de CH₄ et de N₂O applicable, pour chacun de ces composés, est de 0,10 g/BHP-h.

Les entreprises qui fabriquent ou importent des moteurs dont la limite d'émissions de la famille applicable au CH₄ ou au N₂O dépasse les normes d'émissions de ces mêmes composés sont tenues de calculer les déficits associés à leurs émissions de N₂O et de CH₄ et de les compenser ensuite par les points relatifs aux émissions de CO₂ normalisés en fonction de leur potentiel de réchauffement de la planète. La formule de calcul des déficits des émissions de N₂O et de CH₄ est énoncée au paragraphe 29(4) du Règlement, et les véhicules doivent se conformer à la limite d'émissions de la famille applicable au CH₄ ou au N₂O, le cas échéant, que l'entreprise a fournie pour la configuration de moteurs mise à l'essai (voir les sections F.5.4.3 et F.6.2.4).

Une entreprise a le choix d'acquérir des points relatifs aux émissions de CO₂ si ses moteurs ont un faible taux d'émissions de N₂O. Si ses moteurs de véhicules lourds des années de modèle 2014, 2015 ou 2016 sont conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O qui est inférieure à 0,04 g/BHP-h, cette entreprise est autorisée à calculer les points relatifs aux émissions de CO₂ selon la formule énoncée au paragraphe 29(8), qui tient compte du potentiel de réchauffement de la planète associé au N₂O. Cette option n'est pas disponible pour les années de modèle 2017 et suivantes. Dans tout autre cas, une entreprise ne peut pas obtenir de points relatifs aux émissions de CO₂ à l'égard de ses émissions de N₂O et de CH₄.

F.5.4.2 Normes d'émissions de CO₂

Dans le cas d'un moteur à allumage commandé, à compter de l'année de modèle 2016, la norme d'émissions de CO₂ qui s'applique est de 627 g/BHP-h.

Pour tout autre moteur, à compter de l'année de modèle 2014, la norme d'émissions de CO₂ s'applique selon le type d'utilisation du moteur et l'année de modèle. Les normes d'émissions de CO₂ qui s'appliquent à ces autres moteurs sont indiquées au tableau 6.

Tableau 6 – Normes d'émissions de CO₂ des moteurs de véhicules lourds (autres qu'à allumage commandé)

Année de modèle	Norme d'émissions de CO ₂ (g/BHP-h)				
	Petit moteur de véhicule lourd	Moteur moyen de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans un véhicule spécialisé	Gros moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans un véhicule spécialisé	Moteur moyen de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans un tracteur routier	Gros moteur de véhicule lourd conçu pour être utilisé dans un tracteur routier
2014 à 2016	600	600	567	502	475
2017 et années de modèle ultérieures	576	576	555	487	460

F.5.4.3 Évaluation de la conformité

Les valeurs des émissions des moteurs sont mesurées à l'aide d'un dynamomètre à moteur, conformément aux méthodes d'essai et aux cycles de service de l'EPA qui sont incorporés par renvoi et qui sont présentés au tableau 7.

Tableau 7 – Méthodes d'essai et cycles de service pour les moteurs

Émissions	Moteurs	Cycles de service
N ₂ O et CH ₄	Tous les moteurs	Cycle de service transitoire
CO ₂	Moteurs moyens de véhicules lourds à allumage par compression conçus pour être utilisés dans les tracteurs routiers	Cycle de service permanent
	Gros moteurs de véhicules lourds à allumage par compression conçus pour être utilisés dans les tracteurs routiers	Cycle de service permanent
	Moteurs moyens de véhicules lourds à allumage par compression conçus pour être utilisés à la fois dans les véhicules spécialisés et dans les tracteurs routiers	Cycles de service permanent et transitoire
	Gros moteurs de véhicules lourds à allumage par compression conçus pour être utilisés à la fois dans les véhicules spécialisés et dans les tracteurs routiers	Cycles de service permanent et transitoire
	Tous les moteurs autres que ceux mentionnés ci-dessus pour les émissions de CO ₂	Cycle de service transitoire

Les valeurs d'émissions qui s'appliquent aux moteurs de véhicules lourds sont considérées comme celles qui s'appliquent à la configuration de moteur mise à l'essai [article 235(a) de la partie 1036 du CFR] pour

la famille de moteurs. Conformément aux exigences de l'EPA [article 205(e) de la partie 1036 du CFR], le nombre de moteurs de la configuration mise à l'essai pour la famille de moteurs doit représenter au moins 1 % du nombre de moteurs de cette famille qui sont vendus.

On détermine la configuration de moteur mise à l'essai en utilisant le nombre de moteurs vendus aux États-Unis. Autrement, si aucun moteur de la famille de moteurs n'est vendu aux États-Unis, la configuration de moteur mise à l'essai doit être déterminée en prenant pour base les ventes au Canada.

F.5.4.4 Normes de rechange pour les moteurs

Le paragraphe 31(1) du Règlement comporte une norme d'émissions de rechange pour les moteurs à allumage par compression. Si les entreprises qui fabriquent ou importent de tels moteurs des années de modèle 2014 à 2016 ne détiennent pas de points accumulés pour ces années de modèle, elles ont le choix de se conformer à cette autre norme d'émissions de CO₂ que prescrit l'EPA (article 620 de la partie 1036 du CFR), laquelle est fondée sur les moteurs de l'année de modèle 2011.

Les entreprises ont également le choix de se conformer à des normes d'émissions de rechange, à instauration progressive, qui visent les moteurs à allumage par compression des années de modèle 2013 à 2016 qui sont énoncées au paragraphe 31(2). Ces normes de rechange permettent aux entreprises de suivre un calendrier d'instauration progressive, prescrit par l'EPA [article 150(e) de la partie 1036 du CFR], à la condition qu'elles continuent de se conformer à ce calendrier pour les autres années de modèle que visent ces normes de rechange. Les moteurs auxquels ces normes d'émissions de rechange à instauration progressive sont appliquées ne sont pas admissibles aux points d'action précoce qu'offre le système de points relatifs aux émissions de CO₂.

F.6 Mesures de souplesse en matière de conformité

Pour aider à atteindre des objectifs généraux en matière d'environnement, le Règlement comporte des dispositions qui établissent des mesures de souplesse en matière de conformité; ces mesures comprennent un système de points relatifs aux émissions de CO₂ qui permet d'acquérir, d'accumuler et d'échanger des points relatifs aux émissions. Il prévoit aussi des points d'action précoce, de même que des points supplémentaires pour les technologies innovatrices visant à réduire les émissions de GES et pour des technologies de pointe, telles que les véhicules hybrides et électriques. Par ailleurs, le Règlement comporte des mesures de souplesse en matière de conformité pour les tracteurs routiers spécialisés, une exemption pour les entreprises à faible volume qui fabriquent ou importent des véhicules spécialisés ou des tracteurs routiers, de même que des dispositions pour les véhicules construits par étapes. Les sections suivantes comportent des détails sur ces mesures de souplesse.

F.6.1 Système de points relatifs aux émissions de CO₂

Les entreprises ont le choix de se conformer aux normes d'émissions de CO₂ en utilisant le système de points relatifs aux émissions de CO₂ énoncé aux articles 34 et 35 du Règlement. Dans le cadre de ce système, qui leur permet d'acquérir, d'accumuler et d'échanger des points relatifs aux émissions, les entreprises sont autorisées à fabriquer ou à importer des véhicules et des moteurs dont les niveaux

d'émissions de CO₂ sont pires (plus élevés) que la norme d'émissions applicable, et d'autres dont le rendement est meilleur (plus bas) que la norme. Le niveau moyen des émissions pour leur parc ne doit pas dépasser la norme d'émissions applicable, sinon le parc subit déficit qui doit être compensé selon des modalités décrites plus loin dans la présente section. Pour pouvoir participer à ce système, une entreprise doit regrouper en parcs ses véhicules et ses moteurs. Les parcs et les sous-parcs sont définis à l'article 18 du Règlement, et décrits ci-après à la section F.6.2.

Lorsqu'une entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂, tout tracteur routier ou véhicule spécialisé faisant partie du parc doit être conforme à la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ que l'entreprise a indiquée pour le sous-parc du véhicule. Dans le cas des moteurs, tout moteur de véhicule lourd faisant partie d'un parc doit être conforme au niveau de certification de la famille applicable au CO₂ que l'entreprise a indiquée, lequel niveau correspond à la valeur des niveaux d'émissions de la configuration de moteurs mise à l'essai.

L'entreprise calcule les points obtenus ou le déficit subi, en mégagrammes (Mg) de CO₂, pour chacun de ses parcs ou de ses sous-parcs, selon le cas, d'une année de modèle donnée et ce, au moyen des formules mathématiques énoncées à l'article 35 du Règlement et résumées au tableau 8 ci-dessous. Si le résultat du calcul est positif, l'entreprise génère des points et s'il est négatif, elle subit un déficit. En fait, l'entreprise obtient des points lorsque les niveaux d'émissions du parc ou du sous-parc tombent en deçà de la norme applicable, tandis qu'elle subit un déficit quand les niveaux d'émissions d'un parc ou d'un sous-parc dépassent la norme applicable. Pour année de modèle donnée, l'entreprise obtient des points ou subit un déficit pour chacun de ses parc et sous-parcs lorsqu'elle présente son rapport de fin d'année de modèle (pour plus de détails sur ce rapport, voir la section H.2).

Tableau 8 – Formules de calcul des points ou du déficit pour les véhicules lourds et les moteurs de véhicules lourds

Parcs ou sous-parcs	Formules
Véhicules lourds et véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 (sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé »).	$PDE = \frac{(A - B) \times C \times D}{1\,000\,000}$ PDE représente le nombre de points (Mg) A représente la norme moyenne des émissions de CO₂ pour le parc (g/mille) B représente la valeur moyenne des émissions de CO₂ pour le parc (g/mille) C représente le nombre de véhicules dans le parc D représente la durée de vie utile du véhicule, soit 120 000 milles
Véhicules spécialisés ou tracteurs routiers	$PDE = \frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$ PDE représente le nombre de points (Mg) A représente la norme d'émissions du CO₂ du sous-parc (g/tonne-mille) B représente la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour le sous-parc (g/tonne-mille) C représente la charge utile qui s'applique à la classe de véhicules, soit : 2,85 tonnes (5 700 lb) pour les véhicules spécialisés des classes 2B, 3, 4 et 5

Parcs ou sous-parcs	Formules
	5,6 tonnes (11 200 lb) pour les véhicules spécialisés des classes 6 et 7 7,5 tonnes (15 000 lb) pour les véhicules spécialisés de la classe 8 12,5 tonnes (25 000 lb) pour les tracteurs routiers de la classe 7 19 tonnes (38 000 lb) pour les tracteurs routiers de la classe 8 D représente le nombre de véhicules dans le sous-parc E est la durée de vie utile de la classe de véhicules, soit : 110 000 milles pour les véhicules spécialisés des classes 2B, 3, 4 et 5 185 000 milles pour les véhicules des classes 6 et 7 435 000 milles pour les véhicules de la classe 8
Moteurs de véhicules lourds	$PDE = \frac{(A - B) \times C \times D \times E}{1\,000\,000}$ PDE représente le nombre de points (Mg) A représente la norme d'émissions de CO₂ du parc (g/BHP-h) B représente le niveau de certification de la famille applicable au CO₂ pour le parc (g/BHP-h)¹⁾ C représente le facteur de conversion du cycle transitoire, calculé conformément à l'art. 705(b) de la partie 1036 du CFR D représente le nombre de moteurs dans le parc E représente la durée de vie utile du moteur, soit : 110 000 milles dans le cas d'un moteur à allumage commandé et d'un petit moteur de véhicule lourd à allumage par compression 185 000 milles pour un moteur moyen de véhicule lourd à allumage par compression 435 000 milles pour un gros moteur de véhicule lourd à allumage par compression ¹⁾ Dans le cas d'un moteur conçu pour être utilisé à la fois dans un véhicule spécialisé et dans un tracteur routier, au moment du calcul des points ou du déficit, l'entreprise doit choisir le cycle de service qui correspond au véhicule dans lequel le moteur est installé et utiliser le niveau de certification de la famille applicable au CO₂ correspondant.

On détermine les points ou, dans le cas d'un résultat négatif, le déficit de chaque groupe de calcul de points en faisant la somme des points obtenus et du déficit subi pour tous les parcs ou sous-parcs de ce groupe. Les points obtenus et le déficit subi doivent être additionnés (avant d'être arrondis); il faut ensuite arrondir le résultat de cette addition au mégagramme de CO₂ près.

Un groupe de calcul de points, selon la définition qu'en donne le Règlement, est un groupe formé de parcs que l'on utilise pour les besoins du système de points relatifs aux émissions de CO₂, de la manière suivante.

Pour ce qui est des véhicules lourds, les groupes de calcul de points sont :

- les véhicules lourds et véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé »;
- les véhicules spécialisés des classes 2B, 3, 4 et 5;

- les véhicules lourds des classes 6 et 7;
- les véhicules lourds de la classe 8.

Pour ce qui est des moteurs de véhicules lourds, les groupes de calcul de points sont :

- les moteurs de véhicules lourds à allumage commandé;
- les petits moteurs de véhicules lourds à allumage par compression;
- les moteurs moyens de véhicules lourds à allumage par compression;
- les gros moteurs de véhicules lourds à allumage par compression.

Les entreprises peuvent échanger les points obtenus et compenser le déficit de parcs au sein du même groupe de calcul de points.

Dans le cas d'un déficit subi, une entreprise est tenue d'utiliser les points obtenus pour un groupe de calcul de points applicable à des véhicules lourds ou des moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle précise en vue de compenser tout déficit subi à l'égard d'un même groupe de calcul de points par un nombre égal de points relatifs aux émissions, et ce, au plus tard trois années de modèle après l'année dans laquelle le déficit a été subi, comme il est indiqué au paragraphe 45(6) du Règlement.

Quand une entreprise obtient des points, elle doit d'abord s'en servir pour compenser tout déficit subi. Elle peut ensuite accumuler les points restants afin de pouvoir s'en servir pour compenser un déficit futur, ou les transférer à une autre entreprise.

Le système de points relatifs aux émissions de CO₂ permet à une entreprise d'accumuler des points excédentaires en vue de compenser un déficit futur, qu'elle pourrait subir jusqu'à cinq années de modèle après l'année dans laquelle les points ont été obtenus, comme il est indiqué à l'article 44 du Règlement. Les points ont donc une durée de vie de cinq ans, ce qui signifie que ceux qui sont accumulés ou transférés conservent leur pleine valeur pendant les cinq années de modèle suivant celle pour laquelle ils ont été obtenus.

Une entreprise peut également obtenir des points supplémentaires pour des technologies novatrices et de pointe, comme il est décrit aux sections F.6.3 et F.6.4.

F.6.2 Parcs et sous-parcs

Dans le Règlement, un « parc » est un groupe de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds que l'on regroupe pour participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ (article 18 du Règlement).

Les entreprises peuvent regrouper en plus d'un parc les véhicules lourds et les moteurs de véhicules lourds de la même année de modèle, mais chaque parc est formé uniquement des véhicules ou des moteurs qui sont décrits dans les sections qui suivent.

Fait à signaler, chaque parc a une norme d'émissions applicable correspondante, qui est fondée sur le type de véhicule qu'il contient. Ainsi, un tracteur routier à toit bas de classe 7 doit être conforme à une limite d'émissions de 107 g par tonne-mille pour les années de modèle 2014 à 2016 (voir la section F.5.3.1 ou le tableau 5) et être regroupé dans un parc de tracteurs routiers à toit bas de classe 7.

Une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ et un niveau de certification de la famille applicable au CO₂ doivent être attribués à chaque parc ou sous-parc, selon le cas, et tous les véhicules ou tous les moteurs faisant partie du parc doivent avoir des niveaux d'émissions égaux ou inférieurs à la limite d'émissions de la famille ou au niveau de certification de la famille applicable au CO₂. Par exemple, dans le cas des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers, les taux d'émissions, qui sont les résultats de la simulation du modèle de simulation informatique GEM, doivent être égaux ou inférieurs à la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ qui est attribuée au parc. Les entreprises peuvent donc décider d'avoir plus d'un parc, suivant les limites d'émissions de la famille applicable au CO₂.

F.6.2.1 Véhicules lourds des classes 2B et 3

Les parcs de véhicules lourds des classes 2B et 3 sont composés des véhicules suivants :

- les véhicules lourds et les véhicules à cabine complète des classes 2B et 3, sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé ».

En ce qui concerne les véhicules lourds des classes 2B et 3, pour la participation au système de points relatifs aux émissions de CO₂, la valeur moyenne des émissions de CO₂ du parc ne doit pas être supérieure à la norme moyenne des émissions de CO₂ du parc; autrement, le déficit subi devra être compensé. Ces calculs et ces valeurs figurent aux articles 21 à 23 du Règlement.

De plus, pour la participation au système de points relatifs aux émissions de CO₂, tous les véhicules suivants qui sont des véhicules lourds des classes 2B et 3 doivent être regroupés en un parc distinct :

- les véhicules hybrides dotés d'un système de freinage à récupération;
- les véhicules dotés d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force;
- les véhicules électriques;
- les véhicules à pile à combustible;
- les véhicules dotés de technologies innovatrices.

Pour ce qui est de la conformité aux normes d'émissions de N₂O et de CH₄, si les véhicules des classes 2B et 3 du parc dépassent les normes applicables et présentent plus d'une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄, ces véhicules doivent être regroupés en sous-parcs pour fins de calcul du déficit subi [section F.5.1.1 du présent document et paragraphe 20(3) du Règlement]. Un sous-parc comporte des véhicules dont les limites d'émissions de la famille applicables au N₂O ou au CH₄, selon le cas, sont identiques et qui font partie du même groupe d'essai. Un « groupe d'essai » est décrit à l'article 1827 de la partie 86 du CFR.

F.6.2.2 Véhicules spécialisés

Les parcs de véhicules spécialisés sont composés des véhicules suivants :

• les véhicules spécialisés des classes 2B, 3, 4 et 5;
• les véhicules spécialisés des classes 6 et 7;
• les véhicules spécialisés de la classe 8.

De plus, pour la participation au système de points relatifs aux émissions de CO₂, tous les véhicules spécialisés regroupés dans un parc doivent être soit :

- des tracteurs routiers spécialisés (pour plus de détails, voir la section F.6.6.3);
- des véhicules hybrides dotés d'un système de freinage à récupération;
- des véhicules dotés d'un moteur qui comporte un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force;
- des véhicules électriques;
- des véhicules à pile à combustible;
- des véhicules dotés de technologies innovatrices.

Par exemple, une compagnie qui fabrique ou importe des tracteurs routiers spécialisés de classe 8 et des véhicules spécialisés électriques de classe 8 doit constituer au moins deux parcs de véhicules spécialisés de classe 8 : l'un formé de ses tracteurs routiers spécialisés et l'autre de ses véhicules électriques.

Les véhicules du parc ayant des limites d'émissions de la famille applicables au CO₂ identiques doivent être subdivisés en sous-parcs, si l'entreprise a déterminé plus d'une limite d'émissions de la famille parmi les véhicules du parc.

F.6.2.3 Tracteurs routiers

Les parcs de tracteurs routiers sont composés des véhicules suivants :

• les tracteurs routiers à toit bas de classe 7;
• les tracteurs routiers à toit moyen de classe 7;
• les tracteurs routiers à toit élevé de classe 7;
• les tracteurs routiers à toit bas dotés d'une cabine de jour de classe 8;
• les tracteurs routiers à toit bas dotés d'une cabine couchette de classe 8;
• les tracteurs routiers à toit moyen dotés d'une cabine de jour de classe 8;
• les tracteurs routiers à toit moyen dotés d'une cabine couchette de classe 8;
• les tracteurs routiers à toit élevé dotés d'une cabine de jour de classe 8;
• les tracteurs routiers à toit élevé dotés d'une cabine couchette de classe 8.

De plus, pour la participation au système de points relatifs aux émissions de CO₂, tous les tracteurs routiers regroupés dans un parc doivent être soit :

- des véhicules hybrides dotés d'un système de freinage à récupération;
- des véhicules dotés d'un moteur comportant un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force;
- des véhicules électriques;
- des véhicules à pile à combustible;
- des véhicules dotés de technologies innovatrices.

Par exemple, une entreprise qui fabrique ou importe des tracteurs routiers hybrides de classe 7 et des tracteurs routiers électriques de classe 7, à tout bas dans les deux cas, doit constituer au moins deux parcs de tracteurs routiers à tout bas de classe 7 : l'un formé de ses tracteurs routiers hybrides et l'autre de ses tracteurs routiers électriques.

Les tracteurs routiers du parc ayant des limites d'émissions de la famille applicables au CO₂ identiques doivent être subdivisés en sous-parcs, si l'entreprise a déterminé plus d'une limite d'émissions de la famille parmi les tracteurs routiers du parc.

F.6.2.4 Moteurs de véhicules lourds

Les parcs de moteurs de véhicules lourds sont composés des moteurs suivants :

• les moteurs à allumage commandé;
• les petits moteurs de véhicules lourds à allumage par compression et conçus pour être utilisés dans les véhicules spécialisés;
• les moteurs moyens de véhicules lourds à allumage par compression et conçus pour être utilisés dans les véhicules spécialisés;
• les gros moteurs de véhicules lourds à allumage par compression conçus pour être utilisés dans les véhicules spécialisés;
• les moteurs moyens de véhicules lourds à allumage par compression et conçus pour être utilisés dans les tracteurs routiers;
• les gros moteurs de véhicules lourds à allumage par compression et conçus pour être utilisés dans les tracteurs routiers.

De plus, tous les moteurs de véhicules lourds que comporte un parc doivent être de la même famille de moteurs et comporter un niveau de certification de la famille applicable au CO₂ identique, de même que des limites d'émissions de la famille applicables au N₂O et au CH₄ identiques.

Lorsqu'une entreprise détermine le niveau de certification de la famille applicable au CO₂ pour ses parcs de moteurs de véhicules lourds, de même que les limites d'émissions de la famille applicables au N₂O et au CH₄, elle doit tenir compte de l'article 205(e) de la partie 1036 du CFR, c'est-à-dire que le nombre des moteurs qui sont conformes au niveau et aux limites applicables à la famille de moteurs doit représenter

au moins 1 % du nombre de moteurs de cette famille qui sont vendus. Ces moteurs sont considérés comme étant la configuration de moteur mise à l'essai [article 235(a) de la partie 1036 du CFR].

Si le moteur est vendu aux États-Unis, le nombre vendu aux États-Unis sert à déterminer la configuration de moteur mise à l'essai. Autrement, si aucun moteur de la famille de moteurs n'est vendu aux États-Unis, il faut déterminer la configuration de moteur mise à l'essai en prenant pour base les ventes au Canada.

F.6.3 Allocations pour technologies innovatrices

Les entreprises peuvent obtenir des points relatifs aux émissions supplémentaires pour les véhicules lourds ou les moteurs de véhicules lourds qui sont dotés de technologies innovatrices. Une technologie de réduction des GES est dite innovatrice si la réduction d'émissions totale qui lui est attribuable ne peut pas être mesurée par le modèle de simulation informatique GEM ni par les méthodes d'essai prévues par le Règlement. Par exemple, dans le cas d'un tracteur routier, si le véhicule comporte des composants qui réduisent son poids, mais ceux-ci ne sont pas énumérés à l'alinéa 27(2)e) du Règlement en vue du calcul de la valeur de réduction de poids à introduire dans le modèle de simulation informatique GEM, les composants en question pourraient constituer des technologies innovatrices.

Les méthodes d'essai que prescrit le Règlement pour calculer les points supplémentaires qui sont alloués dans le cas d'une technologie innovatrice sont énumérées dans le tableau suivant, de même que les sections correspondantes du Règlement qui décrivent le calcul des points supplémentaires.

Tableau 9 – Calcul des points supplémentaires pour technologies innovatrices

Véhicules ou moteurs	Détermination des points supplémentaires	Dispositions correspondantes du Règlement pour le calcul des points supplémentaires
Véhicules lourds des classes 2B et 3	Valeur des points pour cinq cycles, déterminée conformément à l'article 1869(c) de la partie 86 du CFR	Alinéa 41(1)a)
	Procédure de rechange énoncée à l'article 1869(d) de la partie 86 du CFR	Paragraphe 41(2)
Véhicules spécialisés et tracteurs routiers	Essais A à B, déterminés conformément à l'article 610(c) de la partie 1037 du CFR	Sous-alinéa 41(1)b)(i)
	Facteur d'amélioration déterminé conformément aux articles 610(b)(1) et 610(c) de la partie 1037 du CFR	Sous-alinéa 41(1)b)(ii)
Moteurs de véhicules lourds	Essais de châssis A à B	Sous-alinéa 41(1)c)(i)
	Essais A à B sur dynamomètre à moteur	Sous-alinéa 41(1)c)(ii)
	Facteur d'amélioration déterminé conformément à l'article 610(b)(1) de la partie 1036 du CFR	Sous-alinéa 41(1)c)(iii)

À l'exception de la méthode de calcul fondée sur le facteur d'amélioration, le résultat du calcul donne le nombre de points supplémentaires, exprimé en mégagrammes de CO₂, qui s'applique au parc. Ces points supplémentaires sont donc ajoutés au nombre de points calculés pour le parc selon l'article 35 du Règlement. Lorsqu'on utilise la méthode de calcul fondée sur le facteur d'amélioration pour les véhicules spécialisés, les tracteurs routiers et les moteurs de véhicules lourds, le résultat donne le total de points qui s'appliquent au parc, y compris les points supplémentaires, et il remplace donc le nombre de points obtenus selon les alinéas 35(1)b), c), ou d) du Règlement, selon le cas.

Une entreprise ne peut pas obtenir plus d'une fois des points additionnels pour un véhicule ou un moteur pour le même type de technologie de réduction des GES.

F.6.4 Mesures incitatives pour technologies de pointe

Les entreprises peuvent obtenir des points supplémentaires pour les véhicules lourds ou les moteurs de véhicules lourds qui sont dotés de technologies de pointe, c'est-à-dire :

- les véhicules électriques;
- les véhicules à pile à combustible;
- les véhicules hybrides;
- les véhicules et les moteurs dotés d'un système d'échappement à récupération d'énergie à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force.

Tableau 10 – Calcul des points supplémentaires pour technologies de pointe

Véhicules ou moteurs	Technologie de pointe	Détermination des points supplémentaires	Articles correspondants du Règlement pour le calcul des points supplémentaires
Véhicules lourds des classes 2B et 3	Électrique, pile à combustible, hybride, cycle de Rankine	Le calcul des points est fait de la même façon que pour les véhicules ordinaires en vertu de l'alinéa 35(1)a), mais dans un parc distinct [paragraphe 18(4)].	Article 37
Véhicules spécialisés et tracteurs routiers	Électrique, pile à combustible, hybride, cycle de Rankine	Facteur d'amélioration fondé sur une comparaison avec un « véhicule ordinaire équivalent ».	Article 38
Véhicules spécialisés, tracteurs routiers et moteurs de véhicules lourds	Système hybride post-transmission	Gain obtenu à partir des essais A à B, déterminé conformément à l'article 550 de la partie 1037 du CFR, compte tenu de l'article 525 de la partie 1036.	Article 39

Véhicules ou moteurs	Technologie de pointe	Détermination des points supplémentaires	Articles correspondants du Règlement pour le calcul des points supplémentaires
	Système hybride pré-transmission	Gain obtenu à partir des essais A à B, déterminé conformément à la partie 1065 du CFR ou conformément à l'article 550 de la partie 1037 du CFR, compte tenu de l'article 525 de la partie 1036.	
Moteurs de véhicules lourds	Cycle de Rankine ou autre cycle chaleur-force	Gain obtenu à partir des essais A à B, déterminé conformément à la sous-partie F de la partie 1037 du CFR, ou au moyen d'une procédure de rechange, telle que prescrite.	Article 40

Le résultat du calcul donne le nombre de points supplémentaires, exprimé en mégagrammes de CO₂, qui s'applique au parc. Ces points supplémentaires peuvent donc être ajoutés au nombre de points calculés pour le parc, suivant l'article 35 du Règlement.

Une entreprise qui obtient des points pour les véhicules lourds et les véhicules à cabine complète de classes 2B et 3 dotés d'une technologie de pointe susmentionnée peut multiplier par 1,5 le nombre de points obtenus pour ces véhicules.

Une entreprise qui obtient des points supplémentaires pour les véhicules spécialisés, tracteurs routiers et moteurs de véhicules lourds dotés d'une technologie de pointe susmentionnés peut multiplier par 1,5 le nombre de points supplémentaires obtenus, si elle n'utilise pas le multiplicateur des points d'action précoce pour les mêmes véhicules ou moteurs.

Une entreprise ne peut pas obtenir de points supplémentaires plus d'une fois pour un véhicule ou un moteur pour la même technologie de réduction des émissions de GES, conformément à l'article 36 du Règlement.

F.6.5 Points d'action précoce

Aux termes de l'article 47, il est possible d'obtenir des points pour des groupes de calcul de points de véhicules lourds et de moteurs de véhicules lourds qui réduisent les émissions de GES plus tôt qu'au moment où le Règlement le prévoit. Ces points sont facultatifs et portent le nom de « points d'action précoce ». Ces derniers s'appliquent aux :

- véhicules et moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2013;
- véhicules électriques des années de modèles 2011 à 2013;
- moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2015.

Le tableau suivant indique dans quel rapport de fin d'année de modèle il est nécessaire de déclarer les points d'action précoce. Il indique également dans quelle année de modèle les points d'action précoce sont valides et peuvent servir à compenser tout déficit subi dans le groupe de calcul de points applicable.

Tableau 11 – Points d'action précoce

Véhicules ou moteurs	Année de modèle visée par le rapport*	Points valides pour les années de modèle
Véhicules et moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2013	2014	2014 à 2018
Véhicules électriques des années de modèles 2011 à 2013	2014	2014 à 2018
Moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2015	2016	2016 à 2020

*Il s'agit également de l'année de modèle pour les normes auxquelles les niveaux d'émission sont comparés en vue d'obtenir des points d'action précoce obtenus

Pour pouvoir obtenir des points d'action précoce, sauf dans le cas des véhicules électriques, une entreprise doit regrouper tous ses véhicules lourds d'un parc donné qu'elle fabrique ou importe pour l'année de modèle en question dans le parc applicable (pour plus de détails sur les parcs, voir la section F.6.2 du présent document ou l'article 18 du Règlement). Dans le cas des moteurs de véhicules lourds, pour pouvoir obtenir des points d'action précoce, une entreprise doit regrouper la totalité de ses moteurs d'un groupe de calcul de points donné qu'elle fabrique ou importe pour cette année de modèle dans le groupe de calcul de points applicable [pour plus de détails sur les groupes de calcul de points, voir la section F.6.1 du présent document ou le paragraphe 1(1) du Règlement].

Une entreprise qui obtient des points pour les véhicules spécialisés, les tracteurs routiers et les moteurs susmentionnés peut multiplier par 1,5 le nombre de points obtenus pour ces véhicules. Cependant, dans le cas des véhicules ou des moteurs dotés d'une technologie de pointe, elle ne peut pas utiliser le multiplicateur pour les points supplémentaires pour les mêmes véhicules ou moteurs, si elle utilise le multiplicateur des points d'action précoce.

Les véhicules lourds des classes 2B et 3 ne sont pas admissibles au multiplicateur des points d'action précoce.

F.6.6 Tracteurs routiers spécialisés

Pour des tracteurs routiers qui correspondent à la définition d'un tracteur routier spécialisé, les entreprises ont le choix, selon l'article 28 du Règlement, d'appliquer les normes d'émissions de CO₂ qui visent les véhicules spécialisés (article 26 du Règlement), plutôt que celles qui visent les tracteurs routiers (article 27 du Règlement).

Il existe quelques restrictions à l'égard des tracteurs routiers spécialisés : il est interdit à une entreprise d'appliquer les normes d'émissions de CO₂ qui visent les véhicules spécialisés à plus de 5 250 tracteurs routiers spécialisés des classes 7 et 8 au cours d'une période de trois années de modèle consécutives. Les tracteurs routiers spécialisés qui dépassent cette limite doivent être conformes aux normes d'émissions qui visent les tracteurs routiers. Les entreprises doivent faire état de ce choix dans leur rapport de fin d'année de modèle (voir la section F.6.6.4).

Les sections qui suivent comportent de plus amples détails sur les dispositions relatives aux tracteurs routiers spécialisés.

F.6.6.1 Définition d'un tracteur routier spécialisé

Un « tracteur routier spécialisé » est un tracteur routier qui n'est pas conçu principalement pour fonctionner à des vitesses élevées et constantes, notamment sur les autoroutes, ou dont le rendement ne serait pas meilleur à la suite des améliorations conçues pour les tracteurs de ligne, comme des dispositifs aérodynamiques. De plus, les tracteurs routiers spécialisés possèdent l'une des trois caractéristiques suivantes :

- il s'agit d'un tracteur routier à toit bas, conçu pour le ramassage et la livraison à l'échelle locale;
- il s'agit d'un tracteur routier conçu pour être utilisé à la fois sur route et hors route, comme un tracteur routier muni d'un cadre renforcé et d'une garde au sol élevée;
- il s'agit d'un tracteur routier dont le poids nominal brut combiné (PNBC) est supérieur à 54 431 kg (120 000 lb).

F.6.6.2 Exigences en matière d'étiquetage pour les tracteurs routiers spécialisés

Un tracteur routier spécialisé qui n'est pas un véhicule lourd visé par un certificat de l'EPA doit être muni d'une étiquette de conformité, comme le prescrit l'article 9 du Règlement. Les renseignements exigés pour ce type de véhicule comprennent une mention, dans les deux langues officielles, stipulant que le véhicule est un tracteur routier spécialisé. La section H.1.12 et l'annexe VI du présent document présentent tous les détails concernant l'étiquette de conformité.

Lorsqu'un tracteur routier spécialisé est un véhicule lourd visé par un certificat de l'EPA, conformément à l'article 630(b)(2) de la partie 1037 du CFR, l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions qui est requise porte une mention stipulant que le véhicule est certifié à titre de tracteur routier spécialisé.

F.6.6.3 Exigences de regroupement dans un parc pour les tracteurs routiers spécialisés

Conformément à l'alinéa 18(6)a) du Règlement, lorsqu'une entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂, les tracteurs routiers spécialisés doivent être regroupés dans un parc distinct, qui ne contient que des tracteurs routiers spécialisés.

Par exemple, une entreprise regrouperait tous les tracteurs routiers spécialisés de classe 7 dans leur propre parc distinct et la norme s'appliquant à ceux-ci serait celle visant les véhicules spécialisés des classes 6 et 7.

Pour plus de détails sur le système de points relatifs aux émissions de CO₂ et sur les parcs, voir la section F.6.1 du présent document.

F.6.6.4 Exigences en matière de rapports pour les tracteurs routiers spécialisés

Dans le cas des tracteurs routiers spécialisés, en plus des renseignements qui sont exigés pour les véhicules spécialisés le rapport de fin d'année de modèle doit contenir un énoncé de l'entreprise stipulant qu'elle a fabriqué ou importé des tracteurs routiers spécialisés qui sont conformes aux normes d'émissions de CO₂ qui s'appliquent aux véhicules spécialisés, plutôt qu'à celles qui visent les tracteurs routiers [sous-alinéa 48(2)b)(vi) du Règlement].

Le rapport de fin d'année de modèle doit également indiquer le nombre des tracteurs routiers spécialisés qui sont conformes aux normes d'émissions qui s'appliquent aux véhicules spécialisés de l'année de modèle visée par le rapport, ainsi que des deux années de modèle antérieures [paragraphe 48(8) du Règlement].

Pour plus de détails sur les rapports, voir la section H.2 du présent document.

F.6.6.5 Dossiers exigés pour les tracteurs routiers spécialisés

Conformément à l'article 58 du Règlement, lorsqu'un tracteur routier spécialisé est conforme aux normes d'émissions qui s'appliquent aux véhicules spécialisés plutôt que celles qui s'appliquent aux tracteurs routiers, les dossiers qu'une entreprise doit tenir en vertu de la Loi doivent permettre d'établir que le tracteur routier correspond à la définition d'un « tracteur routier spécialisé ». Pour plus de détails sur ce qui doit être inclus dans les dossiers, voir la section H.1.9.3.

F.7 Exemption pour entreprise à faible volume

Le Règlement comporte, à l'article 17, une disposition qui vise les entreprises qui fabriquent ou importent un faible volume de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers.

Une entreprise a le choix d'obtenir une exemption de se conformer aux normes d'émissions de CO₂ pour ses véhicules spécialisés et ses tracteurs routiers d'une année de modèle donnée, à la condition qu'elle soit une entreprise à faible volume au sens du Règlement. Pour être considérée comme étant à faible volume, l'entreprise doit répondre aux critères suivants :

- l'entreprise a fabriqué ou importé moins de 200 véhicules spécialisés et tracteurs routiers en 2011, en vue de les vendre au Canada;
- le nombre moyen de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a fabriqués ou importés, en vue de les vendre au Canada, au cours des trois années de

modèle consécutives précédant l'année de modèle pour laquelle elle demande une exemption, est également inférieur à 200.

Lorsqu'une entreprise choisit de se prévaloir de cette exemption, elle n'est pas exemptée de l'application du Règlement. Si les véhicules spécialisés et tracteurs routiers en question ne sont pas visés par un certificat de l'EPA, ceux-ci sont exemptés de l'obligation de se conformer aux normes d'émissions de CO₂ que prescrivent les paragraphes 26(1) ou 27(1) du Règlement. Si, au contraire, ces véhicules sont visés par un certificat de l'EPA, ils sont exemptés de l'obligation d'être conformes au paragraphe 13(4) du Règlement, lequel exige que l'entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ quand ses véhicules dépassent la norme d'émissions de CO₂ applicable. Les moteurs installés dans ces véhicules doivent tout de même être conformes aux normes d'émissions applicables que prévoit le Règlement.

Quand une entreprise opte pour être exemptée en vertu de l'article 17 du Règlement, elle ne peut pas utiliser le système des points d'émissions de CO₂ pour ses véhicules ou ses moteurs qui correspondent à l'année de modèle pour laquelle elle bénéficie de l'exemption.

Tel que prévu aux paragraphes 17(3) et (4) du Règlement, l'entreprise doit également fournir des renseignements sur la fusion ou l'achat d'entreprises pour être admissible à l'exemption.

Quand une entreprise choisit d'exempter ses véhicules spécialisés et ses tracteurs routiers en tant qu'entreprise à faible volume, elle est tout de même tenue de produire un rapport de fin d'année de modèle. Ce rapport doit faire état de ce choix, comme il est prévu au sous-alinéa 48(2)b)(v) du Règlement. De plus, conformément au paragraphe 48(5) du Règlement, le rapport de fin d'année de modèle doit contenir les renseignements suivants :

- le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a fabriqués ou importés en 2011 en vue de les vendre au Canada;
- le nombre moyen de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a fabriqués ou importés en vue de les vendre au Canada pour les trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle en cause;
- le nombre de véhicules spécialisés et de tracteurs routiers que l'entreprise a fabriqués ou importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle en cause.

Pour plus de détails sur les rapports à produire, voir la section H.2 du présent document.

F.8 Véhicules construits par étapes

L'article 11 du Règlement contient les exigences applicables aux véhicules lourds qui sont construits par étapes, de sorte que lorsqu'une entreprise modifie un véhicule lourd qui est conforme au Règlement d'une manière qui peut avoir une incidence sur les émissions, elle doit veiller à ce que ce véhicule demeure conforme à toutes les normes applicables une fois les travaux de modification du véhicule terminés.

Un véhicule lourd est modifié quand :

- le type de véhicule indiqué, parmi ceux visés aux sous-alinéas 18(3)a)(i) à (xiii) du Règlement, qui correspondent à son parc applicable, n'est plus exact, c'est-à-dire que les modifications apportées ont changé le parc auquel le véhicule doit appartenir ainsi que la norme applicable à laquelle le véhicule doit se conformer. Par exemple, si une entreprise change le PNBV d'un véhicule spécialisé de classe 5 pour en faire un véhicule spécialisé de classe 6, il s'agit d'une modification du véhicule;
- l'entreprise modifie le système antipollution;
- l'entreprise modifie la configuration de moteur d'une manière pouvant avoir une incidence sur les émissions;
- l'entreprise remplace l'un ou l'autre des composants du véhicule d'une manière pouvant altérer la valeur d'un des paramètres du modèle de simulation informatique GEM.

L'entreprise qui ne modifie pas un véhicule de l'une des manières susmentionnées n'a aucune obligation à remplir à l'égard de ce véhicule en vertu de l'article 11 du Règlement.

Quand une entreprise modifie un véhicule lourd de l'une des manières susmentionnées, elle doit :

- veiller à ce que toute étiquette apposée sur le véhicule par le fabricant précédent reste apposée sur le véhicule modifié. Il peut s'agir de l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions, de l'étiquette de conformité ou de la marque nationale, selon le cas;
- apposer sur le véhicule modifié une étiquette supplémentaire sur laquelle figure les renseignements suivants :
 - la mention « THIS VEHICLE WAS ALTERED BY / CE VÉHICULE A ÉTÉ MODIFIÉ PAR », suivie du nom de l'entreprise qui a modifié le véhicule;
 - le mois et l'année où la modification du véhicule a été apportée;
 - la marque nationale (cette marque peut aussi être affichée sur une étiquette distincte, apposée juste à côté de l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions ou de l'étiquette de conformité qui a été apposée antérieurement sur le véhicule);
 - le type de véhicule parmi ceux visés aux sous-alinéas 18(3)a)(i) à (xiii) du Règlement, s'il diffère de celui qui figure sur l'étiquette de conformité précédemment apposée sur le véhicule ou si la sous-catégorie réglementaire du véhicule qui est indiquée sur l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions est modifiée;
- obtenir et produire la justification de la conformité visée à l'article 54 du Règlement pour le véhicule modifié;
- fournir un rapport de fin d'année de modèle, comme l'exige l'article 48 du Règlement.

Une entreprise qui modifie un véhicule ne peut pas participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ relativement à ce véhicule modifié.

F.9 Moteurs ou véhicules visés par un certificat de conformité de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période

Aux termes du paragraphe 13(1) du Règlement, un moteur ou un véhicule visé par un certificat de conformité de l'EPA et vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période doit être conforme aux normes mentionnées dans le certificat de conformité de l'EPA, plutôt qu'aux normes indiquées au tableau 12 (pour plus de détails sur les véhicules et les moteurs vendus dans les deux pays durant la même période, voir les sections H.1.3.2 et H.1.3.3). Il est également nécessaire de satisfaire à toutes les autres exigences du Règlement qui ne sont pas énumérées ci-dessous (justification de la conformité, rapports, documents d'importation, avis de défaut, etc.).

Tableau 12 – Normes qu'un certificat de l'EPA remplace dans le cas de moteurs et de véhicules visés par un certificat de conformité de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période

Véhicules et moteurs	Normes	Dispositions correspondantes du Règlement
Véhicules lourds et véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 (à l'exclusion de ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé »)	Systèmes antipollution	Article 14
	Paramètres réglables	Article 15
	Systèmes de climatisation	Article 16
	Normes d'émissions de N ₂ O et de CH ₄	Paragraphe 20(1)
Véhicules spécialisés	Systèmes antipollution	Article 14
	Paramètres réglables	Article 15
	Normes d'émissions de CO ₂	Paragraphe 26(1)
Tracteurs routiers	Systèmes antipollution	Article 14
	Paramètres réglables	Article 15
	Systèmes de climatisation	Article 16
	Normes d'émissions de CO ₂	Paragraphe 27(1)
Moteurs de véhicules lourds	Systèmes antipollution	Article 14
	Paramètres réglables	Article 15
	Normes d'émissions de N ₂ O et de CH ₄	Paragraphe 29(1)
	Normes d'émissions de CO ₂	Article 30 ou paragraphes 31(1) ou (2)

Il est possible, dans certains cas, que l'EPA délivre un certificat de conformité concernant un moteur ou un véhicule dont les niveaux d'émissions sont supérieurs à la norme applicable. Les véhicules et les moteurs visés par un certificat établi selon les dispositions de l'EPA en matière de groupes de calcul de points ne peuvent pas dépasser le niveau d'émissions maximales prescrit, c'est-à-dire les limites d'émissions de la famille ou le niveau de certification de la famille, selon le cas.

Un véhicule ou un moteur visé par un certificat de l'EPA, mais non vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, doit être conforme aux normes énoncées au tableau 12.

G. SYSTÈME DE POINTS RELATIFS AUX ÉMISSIONS DE CO₂ POUR LES VÉHICULES ET LES MOTEURS VISÉS PAR UN CERTIFICAT DE L'EPA

G.1 Présentation du système de points relatifs aux émissions de CO₂

Le Règlement comporte un système de points relatifs aux émissions pour aider à atteindre des objectifs généraux en matière d'environnement, d'une manière qui procure à l'industrie réglementée une certaine souplesse sur le plan de la conformité. Ce système permet aux entreprises d'acquérir, d'accumuler et d'échanger des points relatifs aux émissions. Dans le cadre de ce système, les entreprises peuvent fabriquer ou importer des véhicules et des moteurs dont les niveaux d'émissions de CO₂ sont inférieurs à la norme d'émissions applicable, ainsi que d'autres dont les niveaux d'émissions sont supérieurs à la norme, à la condition que le niveau moyen des émissions de leur parc n'excède pas la norme d'émissions applicable. Dans le cas où la norme d'émissions applicable est dépassée, le parc subit un déficit qui doit être compensé (voir les conditions applicables à la section F.6.1). Pour pouvoir participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂, l'entreprise doit regrouper ses véhicules et ses moteurs en parcs et calculer les points obtenus et les déficits subis, exprimés en mégagrammes de CO₂. Des précisions sur le système de points relatifs aux émissions de CO₂ ainsi que sur les parcs sont présentés aux sections F.6.1 et F.6.2, respectivement.

Les entreprises qui fabriquent ou importent des véhicules et des moteurs visés par un certificat de l'EPA sont tenues de participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂, si elles fabriquent ou importent des véhicules ou des moteurs dont la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ ou dont le niveau de certification de la famille applicable au CO₂ sont supérieurs aux normes applicables. Cependant, le Règlement prévoit une certaine souplesse, et celle-ci est décrite dans les sections suivantes.

G.2 Système de points relatifs aux émissions de CO₂ pour les véhicules et les moteurs visés par un certificat de l'EPA

Une entreprise qui fabrique ou importe un véhicule lourd ou un moteur de véhicule lourd des classes 2B ou 3 qui est visé par un certificat de l'EPA, mais qui dépasse la norme d'émissions de N₂O ou de CH₄ que prévoit le Règlement doit se conformer aux paragraphes 20(3) à (6) ou 29(4) à (7), selon le cas, en compensant le déficit subi par des points relatifs au CO₂, normalisés par le potentiel de réchauffement de la planète de chacun de ces composés.

Si un moteur de véhicule lourd, un véhicule spécialisé ou un tracteur routier est conforme à un niveau de certification de la famille applicable au CO₂ ou à une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂, selon le cas, qui dépasse la norme d'émissions de CO₂ applicable, l'entreprise est tenue de participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ en vue de compenser tout déficit subi (pour plus de renseignements sur le système de points relatifs aux émissions de CO₂, voir la section F.6.1) en tenant compte des restrictions et des allocations qui suivent, lesquelles sont énoncées en détail à la section G.3, dans le cas des moteurs, et à la section G.4, dans le cas des véhicules.

Lorsqu'une entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ avec des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds visés par un certificat de l'EPA, elle est tenue de se conformer aux dispositions concernant le système de points relatifs aux émissions de CO₂ qui sont liées aux normes d'émissions de CO₂ que le certificat remplace, conformément au paragraphe 13(3) du Règlement.

G.3 Système de points relatifs aux émissions de CO₂ pour les moteurs visés par un certificat de l'EPA et dépassant la norme d'émissions de CO₂ applicable

Comme il est indiqué au paragraphe 13(8) du Règlement, une entreprise qui importe un moteur de véhicule lourd visé par un certificat de l'EPA et dépassant la norme d'émissions de CO₂ applicable est tenue de participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ et de regrouper dans des parcs tous ses moteurs, si le nombre de moteurs qu'elle vend au Canada :

- est supérieur à 1 000 et dépasse le nombre de moteurs qui sont de la même famille de moteurs vendus aux États-Unis;
- se situe entre 101 et 1 000 et est plus du double du nombre de moteurs qui sont de la même famille de moteurs vendus aux États-Unis.

Par exemple, si une entreprise importe au Canada 300 moteurs d'une famille de moteurs dépassant la norme, elle doit être capable de fournir une preuve qu'au moins 151 moteurs de la même famille de moteurs, visés par le même certificat de l'EPA, ont été vendus aux États-Unis, pour être exemptée de l'obligation de participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂.

Si le nombre de moteurs vendus au Canada est inférieur à 100, l'entreprise peut importer ces moteurs sans devoir participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂.

G.4 Participation au système de points relatifs aux émissions de CO₂ pour les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers visés par un certificat de l'EPA et dépassant la norme d'émissions de CO₂ applicable

Quand une entreprise importe un véhicule spécialisé ou un tracteur routier visé par un certificat de l'EPA et dépassant la norme d'émissions de CO₂ applicable, elle est tenue de participer au système de points relatifs aux émissions de CO₂ et de regrouper dans des parcs tous ses véhicules spécialisés et ses tracteurs routiers.

Pour ce qui est des années de modèle 2014 à 2016, le Règlement prévoit certaines allocations pour les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers visés par un certificat de l'EPA. Comme le prévoit le paragraphe 13(4) du Règlement, les exigences d'instauration progressive concernant les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers visés par un certificat de l'EPA permettent aux entreprises d'exempter du système de points relatifs aux émissions de CO₂ :

1. tous leurs véhicules spécialisés et tracteurs routiers de l'année de modèle 2014;

2. tous leurs véhicules spécialisés et tracteurs routiers des années de modèle 2015 et 2016, si le nombre de véhicules lourds vendus au Canada par l'entreprise est de moins de 500;
3. jusqu'à 50 % de leurs véhicules spécialisés et tracteurs routiers de l'année de modèle 2015, si le nombre de véhicules lourds vendus au Canada par l'entreprise est de plus de 500;
4. jusqu'à 25 % de leurs véhicules spécialisés et tracteurs routiers de l'année de modèle 2016 si le nombre de véhicules lourds vendus au Canada par l'entreprise est de plus de 500.

Il n'existe aucune exemption concernant la participation au système de points relatifs aux émissions de CO₂ pour l'année de modèle 2017 et les années ultérieures si l'entreprise fabrique ou importe des véhicules qui ne satisfont pas les normes applicables.

Quand une entreprise décide de se prévaloir de cette souplesse transitoire, un certain nombre de restrictions concernant les points relatifs aux émissions de CO₂ s'appliquent. Lorsque l'entreprise utilise les options d'instauration progressive :

- les points obtenus pour les années de modèle 2015 et 2016 ne peuvent être utilisés que pour ces mêmes années de modèle, ce qui signifie qu'ils ne peuvent pas être reportés, car ils ne sont pas valides pour les années de modèle ultérieures (paragraphe 13(5) du Règlement);
- les points obtenus dans des années de modèle antérieures ne peuvent être utilisés que si l'entreprise ne recourt pas aux exemptions d'instauration progressive dans une année donnée [paragraphe 13(6) du Règlement]. Par exemple, si une entreprise a participé au système de points relatifs aux émissions de CO₂ pour tous ses véhicules de l'année de modèle 2014, mais décide de ne regrouper que 50 % de ses véhicules pour l'année de modèle 2015, les points obtenus pour l'année de modèle 2014 ne sont plus valides;
- les points d'action précoce ne peuvent être utilisés au cours d'une année de modèle donnée que si l'entreprise ne recourt pas à l'exemption pour instauration progressive qui s'applique à cette année de modèle [paragraphe 13(7) du Règlement; pour plus de détails sur les points d'action précoce, voir la section F.6.5]. Par exemple, si une entreprise décide de ne regrouper en parcs que 50 % de ses véhicules pour l'année de modèle 2015, elle ne peut pas utiliser de points d'action précoce pour cette année de modèle. Si ensuite, pour l'année de modèle 2016, elle participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ et inclut dans son parc la totalité de ses véhicules de l'année de modèle 2016, elle est autorisée à utiliser des points d'action précoce pour cette année de modèle.

H. JUSTIFICATION DE LA CONFORMITÉ, DOSSIERS ET RAPPORTS

Conformément à l'article 153 de la Loi, une justification de la conformité doit être obtenue et produite et des dossiers doivent être tenus et fournis en vue de démontrer la conformité des véhicules et des moteurs auxquels la marque nationale est apposée.

H.1 Justification de la conformité

La présente section donne des indications sur les dispositions du Règlement qui se rapportent aux exigences en matière de justification de la conformité. Plus précisément, on indique ici ce qui est exigé et quelles procédures il est nécessaire de suivre lorsqu'on produit une justification de la conformité pour les véhicules lourds et les moteurs de véhicules lourds fabriqués ou importés au Canada en vue de les vendre.

H.1.1 Présentation de la justification de la conformité

Un véhicule lourd ou un moteur de véhicule lourd doit être conforme aux normes applicables au moment où son assemblage, dans le cas d'un véhicule, ou bien sa fabrication, dans le cas d'un moteur, est terminé. Pour l'application de ces normes, la justification de la conformité doit être produite sous la forme que prescrit le Règlement.

La justification de la conformité diffère selon que le véhicule ou le moteur est visé, ou non, par un certificat de l'EPA et aussi selon qu'il est vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, ou non.

Lorsqu'un véhicule ou un moteur est visé par un certificat de l'EPA et vendu durant la même période au Canada et aux États-Unis, la justification de la conformité doit être produite d'une manière conforme à l'article 53 du Règlement. La section H.1.3 présente, à cet égard, de plus amples détails.

Sinon, c'est-à-dire si ces deux conditions ne sont pas remplies, un véhicule ou un moteur est considéré comme « unique au Canada » et la justification de la conformité est dans ce cas produite d'une manière conforme à l'article 54 du Règlement. L'expression « unique au Canada » est utilisée pour les besoins du présent document.

Un véhicule ou un moteur unique au Canada de type 1² est un véhicule ou un moteur qui est expressément inscrit sur un certificat de l'EPA et vendu au Canada, mais non aux États-Unis. Un véhicule ou un moteur unique au Canada de type 3 est un véhicule ou un moteur qui n'est pas expressément inscrit sur un certificat de l'EPA. La section H.1.4 qui suit présente, à cet égard, de plus amples détails.

² Les types de véhicules et de moteurs uniques au Canada utilisés ici sont les mêmes que ceux définis auparavant pour l'application d'autres règlements d'Environnement Canada. Il est à noter que le type 2 n'est pas accepté pour la conformité au Règlement visé par le présent document; c'est ce qui explique pourquoi le présent document ne fait pas état d'une justification de la conformité pour les véhicules et les moteurs de ce type.

H.1.2 Renseignements de base sur la justification de la conformité

Le diagramme qui suit illustre les différents « types » de moteurs et de véhicules et indique quelle section du présent document traite des exigences qui se rapportent à la justification de la conformité :

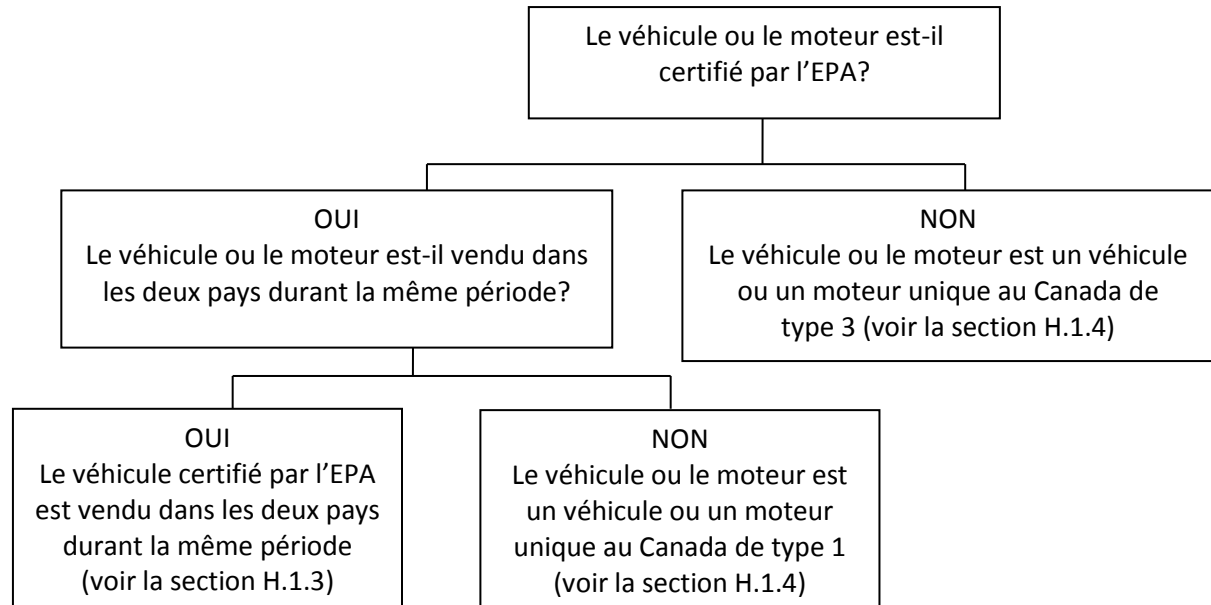


Figure 3 : Détermination de la justification de la conformité au
Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs

H.1.3 Moteurs et véhicules visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période (article 53)

L'article 53 du Règlement indique la justification de la conformité qui est exigée pour un véhicule ou un moteur qui est visé par un certificat de l'EPA valide et qui est vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période. L'annexe I comporte un exemple de certificat de l'EPA.

H.1.3.1 Véhicules et moteurs visés par un certificat de l'EPA

Pour l'application du Règlement, on dit d'un véhicule ou d'un moteur qu'il est visé par un certificat de l'EPA si :

- dans le cas des véhicules lourds des classes 2B et 3, le groupe d'essai est expressément inscrit sur un certificat de l'EPA valide;
- dans le cas des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers, la famille de véhicules est expressément indiquée sur un certificat de l'EPA valide;
- dans le cas des moteurs, la famille de moteurs est expressément inscrite sur un certificat de l'EPA valide.

Dans un tel cas, les renseignements relatifs à la justification de la conformité qui sont visés à l'article 53 ne doivent être produits que si Environnement Canada en fait la demande écrite. Ces renseignements doivent être tenus et fournis conformément à l'article 59 du Règlement. Les exigences en matière de documents à remplir en vue de satisfaire à l'article 53 sont les suivantes :

- une copie du certificat de l'EPA pour le véhicule ou le moteur et, le cas échéant, une copie de la preuve des approbations de l'EPA concernant le véhicule ou le moteur visées à l'alinéa 27(6)a), à l'alinéa a) de l'élément A de la formule prévue au paragraphe 40(1) ou à l'alinéa 41(2)a), selon le cas;
- un document établissant que le véhicule ou le moteur visé par le certificat de l'EPA est vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période (pour plus de détails, voir les sections H.1.3.2 et H.1.3.3);
- une copie des dossiers fournis à l'EPA à l'appui de la demande (ou de la demande modifiée) du certificat de l'EPA pour le véhicule ou le moteur;
- dans le cas d'un véhicule lourd, l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions des véhicules ou, dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, l'étiquette américaine d'information sur les moteurs, apposée en permanence sur le véhicule ou le moteur en la forme et à l'endroit prévus pour l'année de modèle en question :
 - dans le cas d'un véhicule lourd, à l'article 35 de la partie 1037 du CFR;
 - dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, à l'article 35 de la partie 1036 du CFR.

H.1.3.2 Moteurs vendus dans les deux pays durant la même période

Pour l'application du Règlement, un moteur vendu au Canada est considéré vendu aux États-Unis durant la même période si l'un des scénarios suivants s'applique dans l'année (365 jours) précédant l'importation du moteur au Canada ou l'apposition de la marque nationale, ou, dans le cas du paragraphe 153(2) de la Loi, avant que l'entreprise se départisse du moteur :

- Un moteur de la même famille de moteurs et de la même année de modèle est vendu au premier usager ou locateur aux États-Unis. Cela doit être justifié par l'un des documents suivants :
 - a) une copie de la facture datée fournie au premier usager ou locateur aux États-Unis;
 - b) une copie de la facture datée fournie à une partie américaine qui vend ou loue au détail aux États-Unis (p. ex. un détaillant);
 - c) une copie du bon de commande daté entre une partie américaine et le premier usager ou locateur aux États-Unis;
- Une publicité datée pour la même famille de moteurs et pour la même année de modèle, destinée aux consommateurs américains (il pourrait s'agir d'une brochure de vente, d'une publicité imprimée, d'une revue, d'une liste de prix, etc.), montrant que le produit a été activement annoncé et a été disponible en vue d'être livré aux États-Unis;

- Une liste datée du fabricant, d'importateurs ou de détaillants américains pour la même famille de moteurs et pour la même année de modèle, montrant que le produit a été annoncé activement et a été disponible en vue d'être livré aux États-Unis.

Avant l'importation d'un moteur, avant d'y apposer la marque nationale ou, dans le cas du paragraphe 153(2) de la Loi, avant de s'en départir, l'entreprise doit s'assurer qu'elle dispose de tous les éléments de justification de la conformité (y compris le certificat de l'EPA) et d'au moins un des documents de vente aux États-Unis durant la même période qui sont énumérés ci-dessus et convenablement datés. La justification de la conformité doit être disponible avant que l'une des activités susmentionnées ait lieu. Autrement, l'entreprise doit produire une justification de la conformité pour un moteur unique au Canada, comme il est indiqué à la section H.1.4.

H.1.3.3 Véhicules vendus dans les deux pays durant la même période

Pour l'application du Règlement, un véhicule vendu au Canada est considéré vendu aux États-Unis durant la même période si l'un des scénarios suivants s'applique dans l'année (365 jours) précédant l'importation du véhicule au Canada ou l'apposition de la marque nationale, ou, dans le cas du paragraphe 153(2) de la Loi, avant que l'entreprise se départisse du véhicule :

- Un véhicule du même groupe d'essai ou de la même famille de véhicules et de la même année de modèle est vendu au premier usager ou locateur aux États-Unis. Cela doit être justifié par l'un des documents suivants :
 - a) une copie de la facture datée fournie au premier usager ou locateur aux États-Unis;
 - b) une copie de la facture datée fournie à une partie américaine qui vend ou loue au détail aux États-Unis (p. ex. un détaillant);
 - c) une copie du bon de commande daté entre une partie américaine et le premier usager ou locateur aux États-Unis;
- Une publicité datée pour le même groupe d'essai ou la même famille de véhicules, selon le cas, et de la même année de modèle, destinée aux consommateurs américains (il pourrait s'agir d'une brochure de vente, d'une publicité imprimée, d'une revue, d'une liste de prix, etc.), montrant que le produit a été activement annoncé et a été disponible en vue d'être livré aux États-Unis;
- Une liste datée du fabricant, d'importateurs ou de détaillants américains pour le même groupe d'essai ou la même famille de moteurs, selon le cas, et pour la même année de modèle, montrant que le produit a été annoncé activement et a été disponible en vue d'être livré aux États-Unis;
- Une copie de la facture datée pour un même groupe d'essai ou une même famille de véhicules, selon le cas, et pour une même année de modèle, de l'usine à un distributeur américain, montrant que les produits ont été vendus en gros aux États-Unis. Ceci atteste de la vente des produits en gros, laquelle se traduit inévitablement en des ventes au détail à la longue.

Avant l'importation d'un véhicule, avant d'y apposer la marque nationale ou, dans le cas du paragraphe 153(2) de la Loi, avant de s'en départir, l'entreprise doit s'assurer qu'elle dispose de tous les éléments de justification de la conformité (y compris le certificat de l'EPA), et d'au moins un des documents de vente aux États-Unis durant la même période énumérés ci-dessus et convenablement datés. La justification de la conformité doit être disponible avant que l'une des activités susmentionnées ait lieu. Autrement, l'entreprise doit produire une justification de la conformité pour un véhicule unique au Canada, comme il est indiqué à la section H.1.4

H.1.4 Moteurs et véhicules uniques au Canada (article 54)

La justification de la conformité doit être présentée à Environnement Canada conformément à l'article 54 du Règlement dans les cas où le véhicule ou le moteur est unique au Canada, ce qui requiert que cette justification soit produite « selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes ».

Comme le Règlement est harmonisé avec celui des États-Unis, l'intention générale est de permettre aux entreprises d'établir leur conformité au Canada en produisant des renseignements semblables à ceux qui doivent être fournis pour obtenir un certificat de l'EPA aux États-Unis; tel que précisé à l'alinéa 53c) du Règlement, ces renseignements doivent être tenu dans un dossier dans le cas de véhicules et de moteurs visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période. Les paragraphes qui suivent résument les éléments de justification de la conformité utilisés dans le cas des moteurs et des véhicules uniques au Canada. Il convient de signaler que cette liste peut changer de temps à autre en vue de répondre à de nouvelles exigences en matière d'essai et d'information pour divers types de moteurs ou de véhicules, ainsi que pour garder des exigences harmonisées avec celles en vigueur aux États-Unis.

Une présentation distincte est exigée pour chaque famille de véhicules, famille de moteurs ou groupe d'essai. Pour ce qui est d'un véhicule ou d'un moteur qui, soit n'est pas visé par un certificat de conformité de l'EPA, soit n'est pas vendu durant la même période au Canada et aux États-Unis, la justification de la conformité, dans un tel cas, doit être présentée avant l'importation du moteur en cause, ou avant que l'entreprise s'en départisse, et avant que la marque nationale y soit apposée.

L'annexe II illustre la procédure à suivre pour produire une justification de la conformité « selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes », relativement aux véhicules et aux moteurs dont il est question à l'article 54 du Règlement.

Les renseignements à fournir varient en fonction du type de véhicule ou de moteur unique au Canada dont il est question, comme l'illustre le tableau 13.

Tableau 13 – Article 54 – Justification de la conformité et échéancier de transmission

Type – Véhicule unique au Canada	Documents à transmettre	Quand transmettre
Type 1 – Visé par un certificat de l'EPA et vendu au Canada, mais non aux États-Unis.	Une copie du certificat de l'EPA qui indique que le groupe d'essai, la famille de véhicules	Avant l'importation du véhicule ou du moteur en cause, ou, dans le cas du par. 153(2) de la

Type – Véhicule unique au Canada	Documents à transmettre	Quand transmettre
	ou la famille de moteurs est expressément inscrit sur un certificat de l'EPA valide³. • Une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance du certificat de l'EPA. • Une lettre d'attestation de la conformité. • Une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions des véhicules, ou une étiquette américaine d'information sur les moteurs. • Une copie, dans les deux langues officielles, des instructions d'entretien liées aux émissions ainsi que des instructions exigées, le cas échéant, aux art. 51 et 52 du Règlement.	Loi, avant que l'entreprise s'en départisse, ou avant d'y apposer la marque nationale.
Type 3 – Non visé par un certificat de l'EPA	• Les renseignements équivalents à ceux qui doivent être présentés à l'EPA en vue d'obtenir un certificat sont exigés, comme il est décrit à l'annexe I : des renseignements techniques semblables aux dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance du certificat de l'EPA à l'égard d'un moteur ou d'un véhicule. • Une lettre d'attestation de la conformité. • Une étiquette de conformité (dans le Règlement, en vertu de l'art. 8 dans le cas des moteurs, ou de l'art. 9 dans le cas des véhicules). • Une copie, dans les deux	

³ La présentation d'un certificat de l'EPA à titre de justification de la conformité d'un moteur ou d'un véhicule de type 1 est acceptable lorsque ce certificat établit que la famille de moteurs, la famille de véhicules ou le groupe d'essai, selon le cas, du moteur ou du véhicule sont conformes à toutes les normes applicables énoncées dans les règlements pris en vertu de la Loi, comme cela devrait être indiqué dans la lettre d'attestation de la conformité (p. ex. aucun écart par rapport aux normes prescrites).

Type – Véhicule unique au Canada	Documents à transmettre	Quand transmettre
	langues officielles, des instructions d'entretien liées aux émissions ainsi que les instructions exigées, le cas échéant, aux art. 51 et 52 du Règlement.	

Il est à signaler que les exigences énumérées ci-dessus indiquent quels renseignements constituent des modalités que le ministre juge satisfaisantes.

H.1.5 Lettre d'attestation de la conformité

Les documents de justification de la conformité au Règlement, pour ce qui est des moteurs et des véhicules uniques au Canada, doivent contenir une lettre originale signée par un représentant autorisé de l'entreprise au Canada qui met en vente ou prévoit importer les moteurs ou les véhicules en cause au Canada. L'annexe III présente des exemples de lettres d'attestation de la conformité.

La lettre doit, au minimum, inclure :

- le nom et l'adresse de l'entreprise;
- le numéro d'entreprise que le ministre du Revenu national a attribué à l'entreprise;
- l'identification des moteurs ou des véhicules (p. ex. : marque, modèle, année de modèle, groupe d'essai, parc de véhicules ou famille de moteurs);
- les ventes canadiennes prévues;
- une attestation de la conformité inconditionnelle à toutes les normes d'émissions applicables prévues par le Règlement;
- une attestation selon laquelle les moteurs ou les véhicules sont fabriqués selon les mêmes spécifications que celles énoncées dans la justification de la conformité;
- un énoncé attestant que le signataire est autorisé à agir pour le compte de l'entreprise;
- une demande d'attestation d'Environnement Canada que la justification de la conformité présentée a été obtenue et produite selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes.

Il est possible d'inclure les renseignements additionnels qui suivent :

- l'identité de personnes (aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'entreprise) qu'Environnement Canada peut contacter au sujet des documents présentés (p. ex. personne-ressource technique pour les importateurs);
- une mention indiquant si certains renseignements doivent être considérés comme confidentiels;
- tout autre renseignement jugé pertinent.

H.1.6 Renseignements techniques

Les renseignements techniques exigés, pour ce qui est des moteurs et des véhicules uniques au Canada, équivalent à ceux qui sont précisés à l'alinéa 53c) du Règlement et qui détermine un des dossiers à maintenir dans le cas de véhicules et de moteurs visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période. La liste des renseignements techniques dont Environnement Canada a besoin pour les moteurs et des véhicules uniques au Canada figure à l'annexe IV. Les renseignements sont fondés sur les dossiers qui doivent être présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance du certificat de l'EPA.

Si le moteur ou le véhicule est ou a été visé par un certificat de l'EPA, une copie des dossiers les plus récents qui ont été soumis à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance du certificat de l'EPA est jugée satisfaisante pour ce qui est des renseignements techniques concernant la justification de la conformité. Le moteur ou le véhicule visé par les documents présentés doit avoir été fabriqué selon les mêmes caractéristiques que celles qui sont indiquées dans les dossiers les plus récents qui ont été présentés à l'EPA.

H.1.7 Exemple d'une étiquette d'information ou de conformité

Pour ce qui est d'un moteur ou d'un véhicule unique au Canada du type 1, une représentation ou une copie de l'étiquette américaine d'information sur le moteur ou de l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions du véhicule doit être incluse dans les documents présentés en rapport avec la justification de la conformité. Les étiquettes d'information doivent satisfaire à toutes les exigences de l'article applicable de la partie appropriée du CFR, soit l'article 135 de la partie 1036 dans le cas des moteurs, soit l'article 135 de la partie 1037 dans le cas des véhicules.

Pour ce qui est d'un moteur ou d'un véhicule unique au Canada du type 3, une représentation ou une copie de l'étiquette de conformité doit être incluse dans la présentation relative à la justification de la conformité. L'étiquette de conformité doit répondre aux exigences prévues aux articles 8 ou 9 et 10 du Règlement. Des exemples d'étiquettes figurent aux annexes V et VI.

H.1.8 Présentation de la justification de la conformité : documents requis et délais applicables

Lorsqu'une entreprise transmet une justification de la conformité à Environnement Canada, il lui incombe d'indiquer quels renseignements fournis sont confidentiels. Tout renseignement confidentiel sera traité d'une manière conforme à la loi canadienne, incluant la *Loi sur l'accès à l'information*, la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et la partie 11 de la LCPE (1999).

Le texte de *Loi sur l'accès à l'information*, peut être consulté à l'adresse suivante :

[//laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-1/index.html](http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-1/index.html).

Le texte de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* peut être consulté à l'adresse suivante :

[//laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/P-21/index.html](http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/P-21/index.html).

H.1.9 Autres dossiers

H.1.9.1 Renseignements à inclure dans un dossier lorsqu'une entreprise participe au système de points relatif aux émissions de CO₂

Selon l'article 56 du Règlement, une entreprise qui participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ doit tenir un dossier contenant les renseignements énoncés dans le tableau 14 pour chacun de ses parcs et pour chacun de ses véhicules ou de ses moteurs.

Tableau 14 – Dossiers à maintenir par l’entreprise participant au système de points relatifs aux émissions de CO₂

Véhicules ou moteurs	Renseignements requis	
Véhicules lourds et véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 (sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé »)	Pour le parc	• L’année de modèle • La norme moyenne d’émissions de CO₂ pour le parc • La valeur moyenne des émissions de CO₂ pour le parc • Le cas échéant, les valeurs des émissions de N₂O et de CH₄ • Les valeurs et les données utilisées pour calculer la norme moyenne et la valeur moyenne des émissions de CO₂ pour le parc et, le cas échéant, celles utilisées pour calculer les valeurs des émissions de N₂O et de CH₄ • Les valeurs et les données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et, le cas échéant, le nombre de points d’action précoce • Le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ utilisés pour compenser la valeur du déficit relatif aux émissions de N₂O et de CH₄, le cas échéant • Pour chaque configuration de véhicule, le PNBV, la masse en état de marche, le PNBC, le type de transmission, le rapport de démultiplication, le ratio des essieux et le type de moteur
	Pour chaque véhicule	• L’année de modèle et la configuration du véhicule • La norme moyenne d’émissions de CO₂ pour le parc • Dans le cas d’un véhicule visé par un certificat de l’EPA, le groupe d’essai applicable visé à l’article 1827 de la partie 86 du CFR • Les nom et adresse municipale de l’usine où le véhicule a été assemblé • Le numéro d’identification du véhicule • La valeur des émissions de CO₂ applicable au parc du véhicule, et les valeurs et données utilisées pour calculer cette valeur • Le nom et l’adresse municipale ou postale du premier usager du véhicule au Canada

Véhicules ou moteurs	Renseignements requis	
Véhicules spécialisés et tracteurs routiers	Pour le parc	• L'année de modèle • La norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque sous-parc • le taux d'émissions de CO₂ de chaque sous-parc • Les valeurs et données, y compris les données d'entrée et les résultats du modèle de simulation informatique GEM, utilisées pour calculer le taux d'émissions de CO₂ de chaque sous-parc • Les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce de chaque parc et sous-parc
	Pour chaque véhicule	• L'année de modèle et le sous-parc du véhicule • La norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque sous-parc • Dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA, la famille du véhicule visée à l'article 230 de la partie 1037 du CFR • Les nom et adresse municipale de l'usine où le véhicule a été assemblé • Le numéro d'identification du véhicule • Le taux d'émissions de CO₂ applicable au sous-parc du véhicule, et les valeurs et données utilisées pour calculer ce taux • Le nom et l'adresse municipale ou postale du premier usager du véhicule au Canada
Moteurs de véhicules lourds	Pour le parc	• L'année de modèle • La norme d'émissions de CO₂ applicable aux moteurs de chaque parc • La valeur du niveau d'émissions détérioré de CO₂ de chaque parc • Les valeurs et données utilisées pour calculer le nombre de points relatifs aux émissions de CO₂ et, le cas échéant, le nombre de points d'action précoce

Véhicules ou moteurs	Renseignements requis	
	Pour chaque moteur	• L'année de modèle, la configuration de moteur et le parc du moteur • La date de fabrication • La puissance brute • L'identification du système antipollution • La norme d'émissions de CO₂ applicable aux moteurs du parc • La famille de moteurs applicable • Le nom de l'entreprise qui a fabriqué le moteur • Le numéro d'identification unique du moteur • Le facteur de détérioration, s'il s'agit d'un facteur de détérioration multiplicatif ou d'un facteur de détérioration additif, et les valeurs et données utilisées pour le calculer • Le nom et l'adresse municipale ou postale du premier usager du moteur au Canada

H.1.9.2 Dossier requis pour les moteurs visés par un certificat de l'EPA et vendus dans les deux pays durant la même période

Selon l'article 57 du Règlement, lorsqu'elle importe un moteur visé par un certificat de l'EPA et vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, et que ce moteur est conforme à un niveau de certification de la famille applicable au CO₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO₂ applicable à l'année de modèle, l'entreprise doit tenir un dossier établissant le nombre de moteurs de véhicules lourds qui sont de la même famille de moteurs vendus aux États-Unis. Ce dossier a pour objet d'établir la conformité au paragraphe 13(8), un aspect qui est décrit à la section G.3 du présent document.

Le dossier requis peut inclure :

- un rapport lié au programme américain *Averaging, Banking and Trading* (moyennes, accumulation et échange de points relatifs aux émissions [TRADUCTION LIBRE]) faisant état du nombre de moteurs vendus aux États-Unis (appelé, dans le CFR, « U.S. directed production volumes » ou volumes de production dirigée des États-Unis [TRADUCTION LIBRE]);
- les factures datées de moteurs vendus aux États-Unis, comme les factures entre fabricants et distributeurs;
- un contrat de vente entre fabricants de moteurs et fabricants de véhicules.

H.1.9.3 Dossier requis pour les tracteurs routiers spécialisés

L'article 58 du Règlement exige la tenue d'un dossier établissant que le tracteur routier correspond à la définition d'un « tracteur routier spécialisé », dans le cas d'un tracteur routier qui est conforme aux normes d'émissions visant les véhicules spécialisés plutôt que les tracteurs routiers.

Le dossier peut inclure :

- lorsque le véhicule est visé par un certificat de l'EPA, le dossier qu'exige l'EPA, lequel est indiqué à l'article 630(b)(4) de la partie 1037 du CFR;
- lorsque le véhicule n'est pas visé par le certificat de l'EPA, le dossier peut contenir, notamment, la documentation suivante : les détails techniques et les spécifications décrivant l'usage prévu du véhicule et ses caractéristiques, tels que la liste des acheteurs montrant l'usage prévu, les spécifications relatives à un cadre renforcé ou à une garde au sol élevée, ainsi que des renseignements sur le PNBC.

Pour plus de détails concernant les tracteurs routiers spécialisés, voir la section F.6.6.

H.1.10 Renseignements administratifs

H.1.10.1 Responsabilité concernant la présentation de la justification de la conformité et la manière de la conserver

Il incombe à l'entreprise qui souhaite importer un moteur ou un véhicule, qui met en vente un moteur ou un véhicule ou qui appose une marque nationale de produire la justification de la conformité, comme il est exigé aux articles 53 et 54 du Règlement, ainsi que de tenir un dossier, comme il est exigé aux articles 56 à 58 du Règlement.

Lorsque deux entreprises différentes importent ou mettent en vente les mêmes moteurs ou véhicules, chacune d'entre elles doit produire la justification de la conformité. Dans le cas où deux entreprises différentes importent ou mettent en vente un même moteur ou un même véhicule unique au Canada, les deux entreprises doivent produire une lettre d'attestation de la conformité ainsi que la justification de la conformité appropriée. Cependant, au lieu de présenter deux fois les renseignements, les deux lettres d'attestation de la conformité peuvent faire référence aux renseignements présentés par une seule des deux entreprises et indiquer qu'une copie de la lettre a été envoyée à l'autre entreprise. Il incombe à chaque entreprise de s'assurer du respect de toutes les dispositions applicables du Règlement, comme les exigences relatives à la marque nationale, la présentation de rapports et la tenue de dossiers, etc.

Pour alléger le fardeau administratif que le Règlement impose aux entreprises souhaitant importer des moteurs ou des véhicules uniques au Canada, certains fabricants produisent volontairement des documents techniques directement auprès d'Environnement Canada. Dans un tel cas, les entreprises au Canada sont alors tenues de présenter une lettre d'attestation de la conformité avant l'importation du moteur ou du véhicule en cause, ou avant que l'entreprise s'en départisse (aux termes du paragraphe 153(2) de la Loi), et avant d'apposer la marque nationale sur le moteur ou le véhicule visé. Il incombe aux entreprises (importatrices) de s'assurer que ces documents techniques ont été présentés pour les moteurs ou les véhicules qu'elles prévoient importer.

L'article 59 du Règlement énonce les exigences à remplir en matière de tenue et de présentation des dossiers; ces exigences sont décrites ci-dessous.

- La justification de la conformité et les dossiers doivent être conservés par écrit ou sous une forme électronique ou optique facilement lisible pour chaque année de modèle.
- La justification de la conformité et les dossiers doivent être conservés pendant la période suivante :

Justification de la conformité et dossiers	Période requise
Justification de la conformité et dossiers prévus aux articles 53 et 54	Au moins huit ans après la date de la fin de l'assemblage principal du véhicule ou de la fabrication du moteur
Copie des rapports de fin d'année de modèle prévus aux articles 48 et 49	Au moins huit ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle
Dossiers prévus à l'article 56, si l'entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO ₂	
Dossiers prévus à l'article 57 concernant les moteurs visés par un certificat de l'EPA et dépassant les normes applicables	
Dossiers prévus à l'article 58 concernant les tracteurs routiers spécialisés	Au moins trois ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle

- Dans le cas où la copie des rapports, la justification de la conformité et les dossiers sont conservés par une tierce partie pour le compte d'une entreprise, cette dernière doit tenir un dossier où sont consignés le nom et l'adresse municipale de la personne qui les conserve, ainsi que son adresse postale, si elle est différente.
- Si le ministre demande par écrit à l'entreprise de lui fournir un élément de la justification de la conformité, un dossier, ou un résumé de l'un ou l'autre, les renseignements demandés doivent lui être remis, dans l'une ou l'autre des deux langues officielles, dans les 40 jours suivant la date à laquelle la demande a été transmise à l'entreprise. S'il est nécessaire de traduire les éléments de la justification de la conformité ou les dossiers dans une langue autre que le français ou l'anglais, le délai est de 60 jours après la date à laquelle la demande a été transmise à l'entreprise.

H.1.10.2 Où envoyer la justification de la conformité

Versions électroniques

Les documents électroniques doivent être présentés en format PDF, Microsoft Office ou FileMaker Pro. Ils doivent être transmis à Emission-Verification@ec.gc.ca avec une ligne d'objet appropriée, selon le cas :

- pour un envoi relatif à un moteur ou un véhicule unique au Canada :
« Présentation pour véhicule (ou moteur) unique au Canada – Nom de l'entreprise – N° ECA (lorsqu'attribué) »;
- dans le cas d'un envoi relatif à un moteur ou à un véhicule visé par un certificat de l'EPA et vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période (sur demande) :
« Présentation de la justification de la conformité – Nom de l'entreprise – EEC201X-XXX ».

Versions papier

Les versions imprimées doivent être envoyées à l'adresse suivante :

Directeur ou directrice
Division des transports
Direction de l'énergie et des transports
Environnement Canada
351, boul. Saint-Joseph
Gatineau (Québec) K1A 0H3

H.1.10.3 Attestations d'Environnement Canada

Environnement Canada enverra une attestation au fabricant ou à l'importateur lorsqu'il aura reçu la justification de la conformité et qu'il considérera que celle-ci a été présentée « selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes », comme il est décrit plus haut dans la présente section. L'attestation selon laquelle « les modalités » sont satisfaisantes aux yeux du ministre ne dégage pas l'entreprise de l'obligation de se conformer au Règlement et à la Loi.

Dans le cas où une entreprise présente des demandes pour plus d'un groupe d'essai, plus d'une famille de véhicules ou plus d'une famille de moteurs, il serait utile qu'elle précise l'ordre dans lequel elle préférerait qu'Environnement Canada les traite.

Lorsqu'une entreprise fournit des renseignements concernant un groupe d'essai, une famille de véhicules ou une famille de moteurs pour lesquels une présentation identique a été reçue et attestée par Environnement Canada dans une année antérieure, elle devrait informer Environnement Canada que la présentation est un report direct, de façon à faciliter et à accélérer le processus.

Environnement Canada s'efforcera de répondre aux présentations d'une manière conforme à l'échéancier illustré au tableau 15, mais il est possible qu'une présentation fasse retarder l'attestation au-delà des dates indiquées dans ce tableau. S'il manque des renseignements et si Environnement Canada attend de recevoir des renseignements additionnels d'une entreprise, le délai d'attente s'ajoutera au délai de traitement.

Tableau 15 – Temps de réponse d'Environnement Canada aux présentations de justification de la conformité

Véhicule ou moteur		Temps de réponse d'Environnement Canada lorsque les renseignements fournis sont COMPLETS
Article 53	Expressément inscrit sur un certificat de l'EPA (par. 13(1) et art. 53)	• Accusé de réception des renseignements (Environnement Canada a demandé ceux-ci) : 15 jours civils après la date de leur réception
Article 54	Type 1 – Expressément inscrit sur un certificat de l'EPA et vendu au Canada, mais non aux États-Unis	• Attestation que les renseignements ont été produits selon des modalités jugées satisfaisantes par le ministre : 15 jours civils après la date de leur réception
	Type 3 – Non expressément inscrit sur un certificat de l'EPA et vendu au Canada, mais non aux États-Unis	• Accusé de réception des renseignements : 15 jours civils après la date de leur réception • Attestation que les renseignements ont été produits selon des modalités jugées satisfaisantes par le ministre : 60 jours civils après la date de leur réception

H.1.11 Point de contact en cas de questions ou de préoccupations

Pour toute préoccupation concernant la justification de la conformité, veuillez communiquer avec la Section des essais et vérification des émissions pour les véhicules et moteurs de la Division des transports d'Environnement Canada, par courriel à Emission-Verification@ec.gc.ca, ou par téléphone au 613-998-3579.

Pour toute préoccupation concernant d'autres exigences administratives, veuillez communiquer avec la Section de l'administration des règlements de la Division des transports d'Environnement Canada, par courriel à infovehiculemoteur@ec.gc.ca.

H.1.12 Exigences en matière d'étiquetage

Les moteurs ou les véhicules importés ou fabriqués au Canada doivent être étiquetés.

Les véhicules visés par un certificat de l'EPA doivent porter une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions des véhicules qui est apposée en permanence sur le véhicule et, dans le cas

des moteurs de véhicules lourds, une étiquette américaine d'information sur les moteurs, apposée en permanence sur le moteur.

Les étiquettes américaines se présentent sous la forme et à l'endroit que précise le CFR, tel qu'indiqué au tableau 16.

Tableau 16 – Renvois au CFR en rapport avec les étiquettes américaines

Véhicules et moteurs	Articles du CFR
Véhicules lourds et véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 (sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé »)	Art. 35 de la partie 86
Véhicules spécialisés et tracteurs routiers	Art. 135 de la partie 1037
Moteurs de véhicules lourds	Art. 135 de la partie 1036

Les moteurs et les véhicules qui ne sont pas visés par un certificat de l'EPA doivent porter une étiquette de conformité qui correspond aux exigences prévues aux articles 8 et 9 du Règlement. Les annexes V et VI du présent document comportent de plus amples détails sur les renseignements qui doivent figurer sur les étiquettes.

Les exigences physiques sont énoncées à l'article 10 du Règlement. Celles-ci précisent que l'étiquette de conformité doit :

- être apposée à un endroit bien en vue et d'accès facile;
- dans le cas d'un véhicule, être apposée en permanence sur ce dernier;
- dans le cas d'un moteur, être apposée en permanence sur un composant physique qui est nécessaire à son fonctionnement normal et qui ne requiert normalement pas de remplacement au cours de la durée de vie utile du moteur;
- résister aux intempéries ou être à l'abri de celles-ci;
- porter des inscriptions qui, à la fois, sont claires et indélébiles, renfoncées, en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette;
- porter des inscriptions en majuscules et en chiffres d'au moins deux millimètres de hauteur;
- indiquer le nom ou le symbole de l'unité des valeurs.

H.2 Production de rapports

Toutes les entreprises qui fabriquent ou importent des véhicules lourds ou des moteurs de véhicules lourds en vue de la vente au Canada doivent présenter au ministre un rapport de fin d'année de modèle. Ce rapport vise tous les véhicules lourds et moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2014 et des années de modèle suivantes que ces entreprises ont importés ou fabriqués au Canada.

Le rapport doit être signé par une personne autorisée à agir pour le compte de l'entreprise (pour plus de détails, voir la section H.2.3).

Le rapport de fin d'année de modèle doit être présenté au plus tard le 30 juin de l'année civile suivant l'année civile qui correspond à l'année de modèle en question. Par exemple, pour ce qui est des véhicules de l'année de modèle 2014, le rapport doit être présenté au plus tard le 30 juin 2015.

H.2.1 Présentation du rapport de fin d'année de modèle

Conformément à l'article 50 du Règlement, le rapport de fin d'année de modèle doit être présenté sous forme électronique selon le modèle établi par le ministre. Cependant, il doit être présenté par écrit si aucun modèle n'a été établi ou s'il est pratiquement impossible, pour des raisons indépendantes de la volonté de la personne tenue de le présenter, de le faire sous forme électronique selon le modèle établi.

Pour obtenir des renseignements sur la forme que doivent revêtir les rapports de fin d'année de modèle, veuillez communiquer avec la Section de l'administration des règlements de la Division des transports d'Environnement Canada, par courriel à infovehiculemoteur@ec.gc.ca, ou par téléphone au 1-800-668-6767 (au Canada seulement).

Versions électroniques

Les rapports doivent être présentés à la Section de l'administration des règlements de la Division des transports d'Environnement Canada, par courriel à infovehiculemoteur@ec.gc.ca.

Versions papier

Les versions imprimées doivent être envoyées à l'adresse suivante :

Directeur ou directrice
Division des transports
Direction de l'énergie et des transports
Environnement Canada
351, boul. Saint-Joseph
Gatineau (Québec) K1A 0H3

H.2.2 Renseignements à inclure dans les rapports de fin d'année de modèle

Le rapport de fin d'année de modèle doit indiquer l'année de modèle pour laquelle il est établi.

L'entreprise doit inclure dans son rapport de fin d'année de modèle les mentions applicables qui figurent au paragraphe 48(2) du Règlement pour ses véhicules et moteurs. Il est possible que plus d'une mention s'applique.

Les renseignements à inclure dans le rapport de fin d'année de modèle dépendent des mentions applicables. Le tableau qui suit énumère toutes les mentions possibles qui se rapportent au paragraphe 48(2) et indique les dispositions du Règlement en question. Le tableau indique également la section du présent document où les renseignements demandés sont expliqués.

Il est possible qu'il faille présenter d'autres renseignements; cela est décrit à la section H.2.2.6 du présent document.

Tableau 17 –Mentions à inclure dans les rapports

Véhicules ou moteurs	Mentions requises [par. 48(2) du Règlement]		Renseignements requis	
			Paragraphe du Règlement	Sections du présent document
Véhicules lourds et véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 (sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé »)	Pour ce qui est de la norme moyenne d'émissions de CO ₂ du parc :	Tous les véhicules sont regroupés en un ou plusieurs parcs conformément à l'article 18. [Voir le sous-al. 48(2)a(i)]	48(7)	H2.2.4
	Pour ce qui est des normes d'émissions de N ₂ O et de CH ₄ , celle des mentions ci-contre qui s'applique :	Les véhicules sont conformes aux normes d'émissions de N ₂ O et de CH ₄ applicables en vertu du Règlement. [Voir la division 48(2)a(ii)(A)]	48(3)	H2.2.1
		Les véhicules sont visés par un certificat de l'EPA, vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période et conformes, soit aux normes d'émissions mentionnées dans le certificat de l'EPA, soit à une limite d'émissions de la famille applicable au N ₂ O ou au CH ₄ , selon le cas, inférieure à la norme d'émissions de N ₂ O ou de CH ₄ applicable en vertu du Règlement. [Voir la division 48(2)a(ii)(B)]	48(4)	H2.2.2
		Les véhicules sont regroupés en un ou plusieurs parcs pour compenser un déficit conformément au par. 20(5), car ils sont conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au N ₂ O ou au CH ₄ , selon le cas, qui dépasse la norme d'émissions de N ₂ O ou de CH ₄ applicable en vertu du Règlement. [Voir la division 48(2)a(ii)(C)]	48(7)	H2.2.4
Véhicules spécialisés et tracteurs routiers	Pour ce qui est de la norme d'émissions de CO ₂ , celle des mentions ci-contre qui s'applique :	Les véhicules sont conformes à la norme d'émissions de CO ₂ applicable en vertu du Règlement. (Voir le sous-al. 48(2)b(i))	48(3)	H2.2.1
		Les véhicules sont visés par un certificat de l'EPA, vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période et conformes, soit à la norme d'émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, soit à une limite d'émissions de la famille applicable au CO ₂ inférieure à la norme d'émissions de CO ₂ applicable en vertu du Règlement. [Voir le sous-al. 48(2)b(ii)]	48(4)	H2.2.2

Véhicules ou moteurs	Mentions requises [par. 48(2) du Règlement]	Renseignements requis	
		Paragraphe du Règlement	Sections du présent document
	Les véhicules sont visés par un certificat de l'EPA, vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période, conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au CO ₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO ₂ applicable en vertu du Règlement et non regroupés en un ou plusieurs parcs conformément au par. 13(4) du Règlement, qui prévoit des allocations transitoires. [Voir le sous-al. 48(2)b)(iii)]	48(4)	H2.2.2
	Les véhicules sont regroupés en un ou plusieurs parcs en vue de participer au système de points relatifs aux émissions de CO ₂ . [Voir le sous-al. 48(2)b)(iv)]	48(7)	H2.2.4
	Les véhicules sont exemptés en vertu des dispositions relatives aux entreprises à faible volume prévues à l'art. 17 du Règlement. [Voir le sous-al. 48(2)b)(v)]	48(5)	H2.2.3
	Dans le cas des tracteurs routiers spécialisés, ceux-ci sont conformes aux normes d'émissions applicables aux véhicules spécialisés, conformément à l'art. 28 du Règlement. [Voir le sous-al. 48(2)b)(vi)]	48(8)	H2.2.5
Moteurs de véhicules lourds	Les moteurs sont conformes à la norme d'émissions de CO ₂ applicable en vertu du Règlement. [Voir la division 48(2)c)(i)(A)]	48(3)	H2.2.1
	Pour ce qui est de la norme d'émissions de CO ₂ , celle des mentions ci-contre qui s'applique : Les moteurs sont visés par un certificat de l'EPA, vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période et conformes, soit à la norme d'émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, soit à un niveau de certification de la famille applicable au CO ₂ inférieur à la norme d'émissions de CO ₂ applicable en vertu du Règlement. [Voir la division 48(2)c)(i)(B)]	48(4)	H2.2.2
	Les moteurs sont visés par un certificat de l'EPA, vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période, conformes à un	48(4)	H2.2.2

Véhicules ou moteurs	Mentions requises [par. 48(2) du Règlement]		Renseignements requis	
			Paragrophes du Règlement	Sections du présent document
		niveau de certification de la famille applicable au CO ₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO ₂ applicable en vertu du Règlement et non regroupés en un ou plusieurs parcs conformément au par. 13(8), lequel indique dans quelles circonstances une entreprise peut être exemptée de l'application du système de points relatifs aux émissions de CO ₂ . [Voir la division 48(2)c)(i)(C)]		
		Les moteurs sont regroupés en un ou plusieurs parcs en vue de participer au système de points relatifs aux émissions de CO ₂ . [Voir la division 48(2)c)(i)(D)]	48(7)	H2.2.4
	Pour ce qui est des normes d'émissions de N ₂ O et de CH ₄ , celle des mentions ci-contre qui s'applique :	Les moteurs sont conformes aux normes d'émissions de N ₂ O et de CH ₄ applicables en vertu du Règlement. [Voir la division 48(2)c)(ii)(A)]	48(3)	H2.2.1
		Les moteurs sont visés par un certificat de l'EPA, vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période et conformes, soit aux normes d'émissions mentionnées dans le certificat de l'EPA, soit à une limite d'émissions de la famille applicable au N ₂ O ou au CH ₄ , selon le cas, inférieure à la norme d'émissions de N ₂ O ou de CH ₄ applicable en vertu du Règlement. [Voir la division 48(2)c)(ii)(B)]	48(4)	H2.2.2
		Les moteurs sont regroupés en un ou plusieurs parcs en vue de compenser un déficit conformément au par. 29(6), car ils sont conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au N ₂ O ou au CH ₄ , selon le cas, qui dépasse la norme d'émissions de N ₂ O ou de CH ₄ applicable en vertu du Règlement. [Voir la division 48(2)c)(ii)(C)]	48(7)	H2.2.4

H.2.2.1 Renseignements à inclure dans le rapport de fin d'année de modèle dans les cas où les véhicules ou les moteurs sont conformes aux normes d'émissions applicables du Règlement

et où l'entreprise ne participe pas au système de points relatifs aux émissions de CO₂ (paragraphe 48(3) du Règlement]

Le paragraphe 48(3) s'applique dans les conditions suivantes :

- les véhicules ou les moteurs sont conformes aux normes d'émissions de N₂O, de CH₄ ou de CO₂ applicables du Règlement;
- l'entreprise ne participe pas au système de points relatifs aux émissions de CO₂ pour ces véhicules ou ces moteurs;
- les véhicules ou les moteurs ne sont pas visés par un certificat de l'EPA ou ne sont pas vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période (c.-à-d. qu'il s'agit de véhicules ou de moteurs de type 1 ou 3 uniques au Canada).

Lorsque les conditions ci-dessus sont satisfaites, le rapport de fin d'année de modèle doit contenir les renseignements suivants :

- le nombre de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds pour chaque type de parc [les parcs sont mentionnés aux sous-alinéas 18(3)a)(i) à (xiii) et b)(i) à (vi) du Règlement].

Les renseignements doivent être fournis lorsque l'entreprise a fait l'énoncé relatif à la division 48(2)a)(ii)(A), au sous-alinéa 48(2)b)(i) ou aux divisions 48(2)c)(i)(A) ou (ii)(A) du Règlement pour un ou plusieurs véhicules ou moteurs, selon le cas. Ces énoncés peuvent être faits dans le cas des véhicules lourds des classes 2B et 3 qui sont conformes aux normes d'émissions de N₂O et de CH₄, des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers répondant aux normes d'émissions de CO₂, ainsi que des moteurs répondant aux normes d'émissions de CO₂ ou aux normes d'émissions de N₂O et de CH₄.

H.2.2.2 Renseignements à inclure dans le rapport de fin d'année de modèle dans les cas où les véhicules ou les moteurs sont visés par un certificat de l'EPA et vendus dans les deux pays durant la même période et où l'entreprise ne participe pas au système de points relatifs aux émissions de CO₂ [paragraphe 48(4) du Règlement]

Le paragraphe 48(4) s'applique dans les conditions suivantes :

- les véhicules ou les moteurs sont visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période;
- l'entreprise ne participe pas au système de points relatifs aux émissions de CO₂ pour ces véhicules ou ces moteurs et ceux-ci :
 - ont une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂, ou des limites d'émissions de la famille applicables au N₂O et au CH₄, ou un niveau de certification de la famille applicable au CO₂, inférieurs à la norme d'émissions applicable du Règlement;
 - ou bien sont conformes aux normes d'émissions de N₂O et de CH₄ ou à la norme d'émissions de CO₂ applicable de l'EPA (c'est le cas lorsqu'un véhicule ou un moteur est certifié par l'EPA et que l'entreprise n'utilise pas le système américain de moyennes, d'accumulation et d'échange).

Lorsque les conditions ci-dessus sont satisfaites, le rapport de fin d'année de modèle doit contenir les renseignements suivants :

- le nombre de véhicules ou de moteurs pour chaque type de parc [les parcs sont mentionnés aux sous-alinéas 18(3)a)(i) à (xiii) et b)(i) à (vi) du Règlement];
- dans le cas des véhicules, la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ et, dans le cas des moteurs, le niveau de certification de la famille applicable au CO₂;
- le nombre de véhicules pour chaque limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ ou le nombre de moteurs pour chaque niveau de certification de la famille applicable au CO₂;
- le cas échéant, la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄;
- le cas échéant, le nombre de véhicules ou de moteurs pour chaque limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄;
- si le rapport de fin d'année de modèle contient la déclaration visée à la division 48(2)c)(i)(C) du Règlement, le nombre de moteurs de véhicules lourds vendus aux États-Unis qui sont regroupés dans la même famille de moteurs [la déclaration visée à la division 48(2)c)(i)(C) est faite lorsqu'une entreprise peut exempter ses moteurs de l'application du système de points relatifs aux émissions de CO₂, conformément au paragraphe 13(8), en fonction du ratio de moteurs vendus au Canada et aux États-Unis].

Les renseignements qui précèdent doivent être inclus lorsque l'entreprise a fait la déclaration visée à la division 48(2)a)(ii)(B), aux sous-alinéas 48(2)b)(ii) et (iii), ainsi qu'aux divisions 48(2)c)(i)(B) et (C) et 48(ii)(B) du Règlement pour un ou plusieurs véhicules ou moteurs, selon le cas. Ces déclarations peuvent être faites dans le cas des véhicules lourds des classes 2B et 3 pour les normes d'émissions de N₂O et de CH₄, dans le cas des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers pour les normes d'émissions de CO₂, ainsi que dans le cas des moteurs pour la norme d'émissions de CO₂ ou pour les normes d'émissions de N₂O et de CH₄.

H.2.2.3 Renseignements à inclure dans le rapport de fin d'année de modèle dans les cas où les véhicules bénéficient de l'exemption accordée aux entreprises à faible volume [paragraphe 48(5) du Règlement]

Le paragraphe 48(5) s'applique lorsque l'une ou l'autre des conditions suivantes est satisfaite :

- les véhicules spécialisés ou les tracteurs routiers non visés par un certificat de l'EPA sont exemptés des normes d'émissions de CO₂ visées aux paragraphes 26(1) ou 27(1) du Règlement;
- les véhicules spécialisés ou les tracteurs routiers visés par un certificat de l'EPA sont exemptés de l'obligation de se conformer au paragraphe 13(4) du Règlement, lequel exige que l'entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ quand ses véhicules dépassent la norme d'émissions de CO₂ applicable.

Lorsque l'une de des conditions ci-dessus est satisfaite, le rapport de fin d'année de modèle doit inclure les renseignements suivants :

- le nombre de tracteurs routiers et de véhicules spécialisés que l'entreprise a fabriqués ou importés en 2011 en vue de les vendre au Canada;
- le nombre moyen de tracteurs routiers et de véhicules spécialisés que l'entreprise a fabriqués ou importés en vue de les vendre au Canada pour les trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle visée par le rapport;
- le nombre de tracteurs routiers et de véhicules spécialisés que l'entreprise a fabriqués ou importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle visée par le rapport.

Les renseignements qui précèdent doivent être fournis quand l'entreprise a fait la déclaration visée au sous-alinéa 48(2)b)(v) du Règlement. Cette déclaration peut être faite dans le cas de véhicules spécialisés ou de tracteurs routiers pour les normes d'émissions de CO₂.

H.2.2.4 Renseignements à inclure dans le rapport de fin d'année de modèle dans les cas où l'entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂ [paragraphe 48(7) du Règlement]

Le paragraphe 48(7) s'applique lorsque l'entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂, que cette entreprise ait fabriqué ou importé des véhicules ou des moteurs dépassant la norme (et est donc tenue de compenser un déficit subi) ou qu'elle souhaite obtenir des points relatifs aux émissions de CO₂. Le paragraphe 48(7) s'applique à des véhicules ou des moteurs visés ou non par un certificat de l'EPA.

Les renseignements qui suivent doivent être fournis lorsque l'entreprise a fait la déclaration visée au sous-alinéa 48(2)a)(i), à la division (2)a)(ii)(C), au sous-alinéa 48(2)b)(iv) et aux divisions 48(2)c)(i)(D) et (ii)(C) du Règlement pour un ou plusieurs véhicules ou moteurs, selon le cas.

Il convient de signaler que, dans le cas des véhicules lourds des classes 2B et 3, l'entreprise est tenue de fournir les renseignements suivants [déclaration visée au sous-alinéa 48(2)a)(i) du Règlement], car elle doit regrouper ses véhicules en parcs en vue de répondre à une norme moyenne d'émissions de CO₂ pour le parc.

Tableau 18 – Renseignements à déclarer lorsque l'entreprise participe au système de points relatifs aux émissions de CO₂

Véhicules ou moteurs	Renseignements requis	Dispositions correspondantes du Règlement
Véhicules lourds et véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 (sauf ceux visés par la définition de « véhicule	Relativement aux normes d'émissions : • les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ applicables à chaque parc; • la norme moyenne d'émissions de CO₂ applicable au parc [représentée par l'élément A de la formule prévue à l'al.	48(7)d)(i)

Véhicules ou moteurs	Renseignements requis	Dispositions correspondantes du Règlement
spécialisé »)	35(1)(a) du Règlement]; - la valeur cible d'émissions de CO₂ pour chaque sous-configuration de véhicule de chaque parc [représentée par l'élément A de la formule prévue au par. 22(1) du Règlement]; - le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicule [calculé conformément au par. 22(3) du Règlement]; - pour chaque configuration de véhicule, le PNBV, la masse en état de marche, le PNBC, le type de transmission, le rapport de démultiplication, le ratio des essieux et le type de moteur.	
	Relativement aux émissions de CO₂ et à celles de N₂O et de CH₄ : - la valeur moyenne des émissions de CO₂ pour le parc [représentée par l'élément B de la formule prévue à l'al. 35(1)a) du Règlement]; - la valeur des émissions de CO₂ pour chaque configuration de véhicule [représentée par l'élément A de la formule prévue au par. 23(1) du Règlement, compte tenu du par. 23(2)]; - le cas échéant, la limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ [représentée par l'élément B de la formule prévue au par. 20(3) du Règlement].	48(7)e)(i)
	Si l'entreprise utilise une valeur autre que zéro pour l'élément F [représenté dans la formule prévue à l'al. 24(3)(b) du Règlement], la preuve montrant qu'une valeur de rechange déterminée pour l'élément F est plus représentative de cette configuration de véhicule. L'élément F sert à déterminer la valeur des émissions de CO₂.	48(7)g)
	Au moment de déterminer les points supplémentaires découlant d'une technologie innovatrice au moyen de la méthode de rechange prévue à l'art. 1869(d) de la partie 86 du CFR, l'une des preuves suivantes à l'effet que la méthode de rechange est plus appropriée que la valeur des points pour cinq cycles : - si le véhicule est visé par un certificat de l'EPA, la preuve de l'approbation de l'EPA visée à l'al. 41(2)a) du Règlement; - si le véhicule n'est pas visé par un certificat de l'EPA, la preuve visée à l'al. 41(2)b) du Règlement.	48(7)l) ou m)
	Une déclaration selon laquelle l'entreprise a choisi de se	48(7)b)

Véhicules ou moteurs	Renseignements requis	Dispositions correspondantes du Règlement
	conformer aux normes visées aux art. 20 à 23 du Règlement qui s'appliquent aux véhicules lourds des classes 2B et 3, conformément à la norme de rechange visée au par. 26(6), qui permet aux véhicules spécialisés et aux véhicules spécialisés à cabine complète dotés d'un moteur à allumage commandé de se conformer aux normes applicables aux véhicules lourds des classes 2B et 3.	
Véhicules spécialisés et tracteurs routiers	La norme d'émissions de CO ₂ qui s'applique aux véhicules de chaque sous-parc : - dans le cas des véhicules spécialisés, celle-ci correspond à l'élément A de la formule prévue à l'al. 35(1)b) du Règlement; - dans le cas des tracteurs routiers, celle-ci correspond à l'élément A de la formule prévue à l'al. 35(1)c) du Règlement.	48(7)d)(ii) et (iii)
	La limite d'émissions de la famille applicable au CO ₂ pour chaque sous-parc : - dans le cas des véhicules spécialisés, celle-ci correspond à l'élément B de la formule prévue à l'al. 35(1)b) du Règlement; - dans le cas des tracteurs routiers, celle-ci correspond à l'élément B de la formule prévue à l'al. 35(1)c) du Règlement.	48(7)e)(ii) et (iii)
	Dans le cas d'un tracteur routier, lorsque l'entreprise a choisi d'utiliser une méthode de rechange pour mesurer la surface de traînée du tracteur routier, l'une des preuves suivantes à l'effet que cette méthode est plus représentative : - si le véhicule est visé par un certificat de l'EPA, la preuve de l'approbation de l'EPA visée à l'al. 27(6)a) du Règlement; - si le véhicule n'est pas visé par un certificat de l'EPA, la preuve visée à l'al. 27(6)b) du Règlement.	48(7)h) ou i)
	Lorsque l'entreprise a choisi d'utiliser les allocations transitoires énoncées aux al. 13(4)a) et b) du Règlement, le pourcentage des véhicules spécialisés et le pourcentage des tracteurs routiers qui sont regroupés en un ou plusieurs parcs en vue de la participation au système de points relatifs aux émissions de CO ₂ .	48(7)w)
Moteurs de véhicules lourds	Relativement aux normes d'émissions : - la norme d'émissions de CO₂ qui s'applique aux moteurs de chaque parc [représentée par l'élément A de la formule prévue à l'al. 35(1)d) du Règlement]; - les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ qui s'appliquent aux moteurs de chaque parc.	48(7)d)(iv)

Véhicules ou moteurs	Renseignements requis	Dispositions correspondantes du Règlement
	Relativement aux émissions de CO₂ et aux émissions de N₂O et de CH₄ pour chaque parc de moteurs de véhicules lourds : - le niveau de certification de la famille applicable au CO₂ [représenté par l'élément B de la formule prévue à l'al. 35(1)d) du Règlement]; - le cas échéant, les limites d'émissions de la famille applicables au N₂O et au CH₄ [représentées par l'élément B de la formule prévue au par. 29(4) du Règlement].	48(7)e)(iv)
	Lorsque l'entreprise a choisi d'utiliser une méthode de rechange pour déterminer le gain obtenu pour un moteur avec système de récupération de l'énergie d'échappement à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force pour le calcul de points supplémentaires, l'une des preuves suivantes à l'effet que la méthode de rechange est plus représentative : - si le moteur est visé par un certificat de l'EPA, la preuve de l'approbation de l'EPA visée à l'al. a) de la description de l'élément A de la formule prévue au par. 40(1) du Règlement; - si le véhicule n'est pas visé par un certificat de l'EPA, la preuve prévue à l'al. b) de la description de l'élément A de la formule prévue au par. 40(1) du Règlement.	48(7)j) ou k)
	Le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de CO ₂ calculé conformément au par. 29(8) du Règlement pour une limite d'émissions de la famille applicable au N ₂ O inférieure à 0,04 g/BHP-h.	48(7)n)
Tous	Une identification de tous les parcs et sous-parcs visés à l'art. 18 du Règlement compris dans le groupe de calcul de points.	48(7)c)
	Le nombre de véhicules lourds ou de moteurs de véhicules lourds compris dans chaque groupe de calcul de points, parc, sous-parc, configuration de véhicule et configuration de moteur, ainsi que le nombre de véhicules compris dans chaque sous-configuration de véhicule, selon le cas.	48(7)f)
	Le nombre de points et la valeur du déficit, calculé conformément à l'art. 35 du Règlement pour chaque parc et sous-parc, ainsi que la valeur de chaque élément – et sa description – utilisée pour leur calcul.	48(7)o)
Véhicules lourds et moteurs de véhicules lourds visés, le cas échéant	S'il y a lieu, une déclaration selon laquelle l'entreprise a choisi d'exclure de ses parcs des véhicules lourds ou des moteurs de véhicules lourds qui sont destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales, conformément au par. 18(2) du Règlement.	48(7)a)

Véhicules ou moteurs	Renseignements requis	Dispositions correspondantes du Règlement
	Relativement aux points supplémentaires pour chaque parc et sous-parc : - le nombre de points supplémentaires, calculé pour les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers électriques, à pile à combustible, hybrides ou avec système de récupération de l'énergie d'échappement à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force, conformément à l'art. 38 du Règlement, y compris : le facteur d'amélioration, le taux d'émissions A, le taux d'émissions B, le résultat de simulation B, de même que la valeur et la description de chaque paramètre utilisé pour arriver à ce résultat, ainsi que les valeurs déterminées pour les éléments C, D et E; - le nombre de points supplémentaires, calculé pour les systèmes hybrides post- ou pré-transmission conformément à l'art. 39 du Règlement, ainsi que la valeur de chaque élément utilisé pour les calculer; - le nombre de points supplémentaires, calculé pour un moteur avec système de récupération de l'énergie d'échappement à cycle de Rankine ou à un autre cycle chaleur-force, conformément à l'art. 40 du Règlement, ainsi que la valeur de chaque élément utilisé pour les calculer; - le nombre de points supplémentaires, calculé pour l'utilisation de technologies innovatrices, conformément à l'art. 41 du Règlement, ainsi que la valeur de chaque élément utilisé pour les calculer.	48(7)p) à s)
	Une indication de chaque cas, dans chaque parc ou sous-parc, où le multiplicateur de points de 1,5 visé à l'art. 37 et aux par. 38(4), 39(3) et 40(2) du Règlement a été utilisé pour des points supplémentaires.	48(7)t)
	Le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de CO ₂ et de points d'action précoce utilisés pour compenser le déficit subi pour l'année de modèle en cause ou un déficit existant, ainsi que le groupe de calcul de points et l'année de modèle à l'égard desquels les points ont été obtenus.	48(7)u)
	Le bilan des points relatifs aux émissions de CO ₂ , des points d'action précoce et des valeurs des déficits.	48(7)v)

H.2.2.5 Renseignements à inclure dans le rapport de fin d'année de modèle dans les cas où l'entreprise fabrique ou importe des tracteurs routiers spécialisés [paragraphe 48(8) du Règlement]

Le paragraphe 48(8) s'applique dans les circonstances où :

- l'entreprise fabrique ou importe des tracteurs routiers spécialisés des classes 7 et 8 qui sont conformes aux normes d'émissions applicables aux véhicules spécialisés, conformément à l'article 28 du Règlement.

Lorsque la condition ci-dessus est satisfaite, le rapport de fin d'année de modèle doit inclure les renseignements suivants :

- le nombre de tracteurs routiers spécialisés des classes 7 et 8 qui sont conformes aux normes d'émissions applicables aux véhicules spécialisés pour l'année de modèle visée par le rapport;
- le nombre de tracteurs routiers spécialisés des classes 7 et 8 qui sont conformes aux normes d'émissions applicables aux véhicules spécialisés pour les deux années de modèle précédentes.

Les renseignements qui précèdent doivent être fournis lorsque l'entreprise a fait la déclaration visée au sous-alinéa 48(2)b)(vi) du Règlement.

H.2.2.6 Autres renseignements à fournir dans le rapport de fin d'année de modèle

H.2.2.6.1 Moteurs à allumage commandé inclus dans un parc de véhicules lourds des classes 2B et 3 [paragraphe 48(6) du Règlement]

Le paragraphe 48(6) s'applique dans les circonstances suivantes :

- comme il est indiqué à l'article 25 du Règlement, l'entreprise choisit d'inclure dans un parc de véhicules lourds des classes 2B et 3 des moteurs à allumage commandé qui ne sont pas installés dans des véhicules (moteurs « indépendants ») ou qui sont installés dans des véhicules lourds incomplets qui ne sont pas des véhicules à cabine complète;
- ces moteurs doivent être de la même année de modèle, présenter la même conception et inclure les mêmes composants que d'autres moteurs de véhicules lourds des classes 2B et 3 inclus dans le parc.

Lorsque les conditions ci-dessus sont satisfaites, le rapport de fin d'année de modèle doit inclure les renseignements suivants :

- le nombre de moteurs inclus dans le parc de véhicules lourds des classes 2B et 3;
- le nombre total de moteurs dans ce parc de véhicules – qu'ils soient installés dans des véhicules ou non – qui sont de la même année de modèle et dont la conception et les composants sont les mêmes.

H.2.2.6.2 Transfert de points entre entreprises [paragraphe 48(9) du Règlement]

Le paragraphe 48(9) exige que tout transfert de points relatifs aux émissions de CO₂ et transfert de points d'action précoce, par l'entreprise ou à celle-ci, depuis la transmission du rapport de fin d'année de modèle précédent soit mentionné dans le rapport de fin d'année de modèle.

Le rapport de fin d'année de modèle doit inclure les renseignements qui suivent pour chaque transfert de points susmentionnés :

- le nom et l'adresse municipale de l'entreprise qui a transféré les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente, et l'année de modèle à l'égard de laquelle les points ont été obtenus par celle-ci;
- le nom et l'adresse municipale de l'entreprise à qui ont été transférés les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente;
- la date du transfert;
- le nombre de points transférés, exprimé en mégagrammes de CO₂.

H.2.2.6.3 Renseignements à inclure dans le rapport de fin d'année de modèle pour les points d'action précoce (article 49 du Règlement)

Pour obtenir des points d'action précoce, l'entreprise est tenue de fournir les renseignements énoncés au tableau 19 dans les rapports suivants, selon le cas :

- le rapport de fin d'année de modèle 2014 pour les véhicules lourds des classes 2B et 3, les véhicules spécialisés, les tracteurs routiers ou les moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2013;
- le rapport de fin d'année de modèle 2014 pour les véhicules électriques des années de modèle 2011 à 2013;
- le rapport de fin d'année de modèle 2016 pour les moteurs à allumage commandé de l'année de modèle 2015.

De plus, une entreprise doit indiquer chaque fois que, dans chaque parc ou sous-parc, selon le cas, le multiplicateur de point de 1,5 a été utilisé conformément au paragraphe 47(6) du Règlement.

Tableau 19 – Renseignements à inclure dans le rapport de fin d’année de modèle en vue d’obtenir des points d’action précoce

Véhicules ou moteurs	Renseignements requis pour chaque groupe de calcul de points	Dispositions correspondantes du Règlement
Véhicules lourds et véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 (sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé »)	Relativement à chaque parc : - le nombre de points ou la valeur du déficit, exprimé en mégagrammes de CO₂ [calculé conformément à l’al. 35(1)a) du Règlement]; - les normes d’émissions de N₂O et de CH₄ applicables à chaque parc; - la norme moyenne d’émissions de CO₂ [représentée par l’élément A de la formule prévue à l’al. 35(1)a) du Règlement]; - la valeur cible des émissions de CO₂ pour chaque sous-configuration de véhicule de chaque parc [représentée par l’élément A de la formule prévue au par. 22(1) du Règlement]; - le facteur de travail pour chaque sous-configuration de véhicules [calculé conformément au par. 22(3) du Règlement]; - pour chaque configuration de véhicule, le PNBV, la masse en état de marche, le PNBC, le type de transmission, le rapport de démultiplication, le ratio des essieux et le type de moteur; - la valeur moyenne des émissions de CO₂ pour le parc [représentée par l’élément B de la formule prévue à l’al. 35(1)a) du Règlement]; - la valeur des émissions de CO₂ pour chaque configuration de véhicule [représentée par l’élément A de la formule prévue au par. 23(1) du Règlement, compte tenu du par. 23(2)]; - le cas échéant, la limite d’émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄ [représentée par l’élément B de la formule prévue au par. 20(3) du Règlement]; - le nombre de véhicules de chaque configuration et sous-configuration de véhicule; - le nombre de véhicules dans chaque parc; - le nombre de véhicules dans le groupe de calcul de points.	49(1)a)

Véhicules ou moteurs	Renseignements requis pour chaque groupe de calcul de points	Dispositions correspondantes du Règlement
Véhicules spécialisés et tracteurs routiers	Relativement à chaque parc : - le nombre de points ou la valeur du déficit, exprimé en mégagrammes de CO₂, de chaque parc et sous-parc [calculé conformément à l'al. 35(1)<i>b</i>) ou c) du Règlement, selon le cas]; - la norme d'émissions de CO₂ applicable aux véhicules de chaque parc ou sous-parc [représentée par l'élément A de la formule prévue à l'al. 35(1)<i>b</i>) ou c) du Règlement, selon le cas]; - la limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ pour chaque parc ou sous-parc [représentée par l'élément B de la formule prévue à l'al. 35(1)<i>b</i>) ou c) du Règlement, selon le cas]; - le nombre de véhicules spécialisés et le nombre de tracteurs routiers dans chaque groupe de calcul de points, parc et sous-parc.	49(1) <i>b</i>) et c)
Moteurs de véhicules lourds	Relativement à chaque parc : - le nombre de points ou la valeur du déficit, exprimé en mégagrammes de CO₂, de chaque parc [calculé conformément à l'al. 35(1)<i>d</i>) du Règlement]; - les normes d'émissions de N₂O et de CH₄ applicables aux moteurs de chaque parc; - la norme d'émissions de CO₂ applicable aux moteurs de chaque parc [représentée par l'élément A de la formule prévue à l'al. 35(1)<i>d</i>) du Règlement]; - la valeur du niveau d'émissions détérioré de CO₂ de chaque parc [représentée par l'élément B de la formule prévue à l'al. 35(1)<i>d</i>) du Règlement]; - le nombre de moteurs de chaque groupe de calcul de points, parc et configuration de moteur.	49(1) <i>d</i>)

I. IMPORTATION D'UN MOTEUR OU D'UN VÉHICULE

I.1 Présentation de l'importation d'un moteur ou d'un véhicule

Seuls les moteurs et les véhicules qui sont conformes au Règlement peuvent être importés.

Le Règlement n'exige pas que l'on fournisse au ministre une déclaration signée avant l'importation, car une telle déclaration est déjà exigée dans le cadre du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, dans le cas des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds.

Le Règlement prévoit qu'une justification doit être produite au moment d'importer des véhicules ou des moteurs à des fins promotionnelles ou expérimentales. En vertu de l'article 60 du Règlement, une justification produite à cette fin doit être conforme à l'article 41 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* (voir la section I.6).

I.2 Exigences en matière de production de rapports ou de déclarations d'importation pour les moteurs ou les véhicules exportés

Il n'existe aucune exigence en matière de production de rapports ou de déclarations d'importation pour les moteurs ou les véhicules qui sont exportés. Seuls les véhicules et les moteurs importés ou fabriqués au Canada et qui y restent doivent faire l'objet d'une déclaration en vertu du Règlement et du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*. Les moteurs ou les véhicules importés qui sont destinés à l'exportation doivent être accompagnés de la preuve écrite qui est exigée au paragraphe 5(3) [voir la section I.3]. Si l'on ignore la destination finale du moteur ou du véhicule, celui-ci doit être importé de façon à satisfaire à toutes les exigences du Règlement, comme s'il allait rester au Canada.

I.3 Exigences concernant les moteurs ou les véhicules qui sont exportés en dehors du Canada ou en transit, en provenance et à destination d'un lieu en dehors du Canada

Aux termes de l'alinéa 155(1)b) de la Loi, un moteur ou un véhicule en transit, en provenance et à destination d'un lieu en dehors du Canada, n'est pas tenu d'être conforme aux exigences du Règlement, s'il est accompagné d'une preuve écrite, comme une facture, attestant qu'il ne sera pas vendu ou utilisé au Canada. Cette exigence figure également au paragraphe 5(3) du Règlement.

I.4 Importation d'un certain nombre de moteurs ou de véhicules si l'on ne sait pas, au moment de l'importation, qu'ils seront exportés

Dans un tel cas, comme l'entreprise pourrait utiliser ces moteurs et ces véhicules ou les vendre en vue de les utiliser au Canada, elle devrait les importer comme s'ils allaient rester au Canada, ce qui veut dire qu'ils doivent être conformes au Règlement.

I.5 Véhicule importé exclusivement par une personne en visite au Canada

Aux termes de l'alinéa 155(1)c) de la Loi, un véhicule importé qui est destiné à être utilisé exclusivement par une personne de passage ou en transit au Canada n'a pas à répondre aux exigences du Règlement.

I.6 Importation de véhicules ou de moteurs au Canada à des fins promotionnelles et expérimentales

Aux termes de l'alinéa 155(1)a) de la Loi, les véhicules ou les moteurs destinés à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales n'ont pas à satisfaire aux exigences du Règlement au moment de leur importation au Canada.

Cependant, comme il est indiqué à l'article 41 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, lequel est incorporé par renvoi à l'article 60 du Règlement, avant l'importation l'entreprise est tenue de fournir au ministre les renseignements suivants, signés par un représentant dûment autorisé de l'entreprise :

- le nom, l'adresse courriel, le numéro de téléphone, l'adresse municipale et, si elle est différente, l'adresse postale de l'importateur;
- le nom du fabricant du véhicule ou du moteur;
- la date prévue de l'importation;
- dans le cas d'un véhicule, la catégorie, la marque, le modèle, l'année de modèle et le numéro d'identification;
- dans le cas d'un moteur, une description de ce dernier;
- une déclaration selon laquelle le véhicule ou le moteur est destiné à une utilisation au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales. Il est entendu qu'il sera nécessaire de fournir une preuve du but visé et cela pourrait inclure : une invitation à exposer le moteur ou à en faire une démonstration, un plan d'essai ou un protocole d'essai concernant le véhicule ou le moteur;
- la date à laquelle le véhicule ou le moteur sera exporté ou détruit. Il est entendu qu'une preuve indiquant que le véhicule ou le moteur a quitté le pays ou a été détruit devra être fournie. Il pourrait s'agir d'une déclaration d'expédition prouvant que le véhicule ou le moteur a été exporté, d'une preuve photographique de la destruction du moteur ou du véhicule (*nota* : il faudra que le numéro d'identification unique du moteur ou le numéro d'identification du véhicule (NIV) soit visible).

Il est à noter qu'un véhicule ou un moteur importé au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales ne peut pas rester au Canada pendant plus d'un an. L'entreprise doit demander par écrit au ministre, avant l'importation, s'il aimerait obtenir de ce dernier une attestation précisant un délai différent pendant lequel le véhicule ou le moteur peut rester au Canada.

Il serait bon que les entreprises entrent en contact avec infovehiculemoteur@ec.gc.ca si elles prévoient importer au Canada un véhicule ou un moteur à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales.

I.7 Importation de véhicules ou de moteurs pour un usage personnel ou celui d'une entreprise

Conformément à l'article 154 de la Loi, les véhicules ou les moteurs importés pour un usage personnel ou par une entreprise doivent quand même répondre aux normes d'émissions et aux exigences en matière d'étiquetage.

I.8 Autres exigences en matière d'importation non énoncées dans le Règlement

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) applique également, pour les importations, ses propres exigences qui ne font pas partie du Règlement, mais dont les importateurs doivent être au courant. L'ASFC exige que l'on produise les documents suivants au moment de l'importation :

- une facture des Douanes Canadiennes – comportant une description détaillée, les codes du SH, le fournisseur, l'exportateur et le pays d'origine;
- une formule de codage B3 de Douanes Canada, dûment remplie.

Il est également possible de prendre connaissance des permis, des licences et des certificats qu'exigent d'autres ministères et organismes gouvernementaux à l'adresse suivante :

www.cbsa-asfc.gc.ca/import/reflist-listeref-fra.html.

Il est possible d'obtenir, sur le site Web de l'ASFC, un guide détaillé sur l'importation des marchandises commerciales, à l'adresse suivante :

www.cbsa-asfc.gc.ca/import/guide-fra.html.

Par ailleurs, la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) qu'applique Transports Canada régit la fabrication et l'importation de véhicules automobiles et d'équipements de véhicule automobile de façon à réduire le risque de décès, de lésions et de dommages à des biens et à l'environnement. La LSA exige que tous les véhicules importés au Canada soient conformes au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* ainsi qu'à un instrument connexe, appelé *Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada* (NSVAC). Pour plus de renseignements sur les exigences de Transports Canada en matière d'importation, prière de communiquer avec la Division de la sécurité routière de Transports Canada, par courriel à l'adresse securiteroutiere@tc.gc.ca, ou par téléphone, sans frais, au numéro 1-800-333-0371 (secteur d'Ottawa : 613-998-8616).

J. AUTRES OBLIGATIONS

J.1 Instructions concernant l'installation du moteur

Aux termes de l'article 51 du Règlement, une entreprise qui fabrique ou importe un moteur doit veiller à ce que soit fournies, avec chaque moteur qui est installé dans un véhicule au Canada, des instructions écrites concernant l'installation du moteur et du système antipollution. Il est acceptable que ces instructions soient accessibles sur un site Web, à la condition de fournir l'adresse de ce dernier avec le moteur.

Le paragraphe 51(2) du Règlement décrit les renseignements qu'il est nécessaire de fournir dans le cadre des instructions. Ces dernières doivent être présentées en anglais, en français ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'installateur.

J.2 Instructions concernant l'entretien et le remplacement des pneus

Aux termes de l'article 52 du Règlement, une entreprise qui fabrique ou importe des tracteurs routiers ou des véhicules spécialisés doit veiller à ce que soient fournies au premier usager de chaque véhicule des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux pneus et à leur remplacement. Ces dernières doivent être fournies en anglais, en français ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'utilisateur. Ces renseignements peuvent être inclus dans le manuel du propriétaire.

J.3 Avis de défaut

Les dispositions en matière d'avis de défaut que comportent l'article 157 de la Loi et l'article 63 du Règlement obligent les entreprises à donner un avis de défaut lorsqu'elles constatent un défaut de conception, de fabrication, de construction ou de fonctionnement d'un véhicule ou d'un moteur qui entraîne ou est susceptible d'entraîner une non-conformité à une norme prescrite dans le Règlement.

L'expression « qui constate un défaut », au paragraphe 157(1) de la Loi, doit être interprétée comme désignant le moment où l'entreprise a relevé une tendance à présenter un défaut. Il est possible d'établir une telle tendance à partir de nombreuses sources, dont les vérifications, les résultats d'essais relatifs aux émissions, les rapports de chaîne d'assemblage, les rapports d'utilisateurs, les réclamations au titre de la garantie ou d'informations provenant d'organismes gouvernementaux. L'existence d'un ou plusieurs bulletins de service dénote qu'une tendance a été établie. Il n'existe pas de seuil minimal quant au nombre d'occurrences.

Le paragraphe 63(1) du Règlement intègre par renvoi le paragraphe 45(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, qui décrit les renseignements qu'il est nécessaire d'inclure dans l'avis de défaut. L'avis doit être fourni au ministre, à chaque personne qui a obtenu auprès de l'entreprise un véhicule ou un moteur présentant le défaut en question, ainsi qu'à leur propriétaire actuel.

Le paragraphe 157(4) de la Loi comporte une certaine souplesse pour ce qui est de la délivrance d'un avis aux propriétaires actuels. Le ministre peut ordonner que l'avis soit publié dans des quotidiens ou par tout autre moyen ou, si les circonstances le justifient, il peut dispenser l'entreprise de l'avis. Pour que cette souplesse soit prise en considération, l'avis de défaut fourni au ministre pourrait comporter une description des moyens dont dispose l'entreprise pour entrer en contact avec le propriétaire actuel de chaque véhicule ou moteur concerné, selon le cas.

Le paragraphe 63(3) du Règlement indique la norme d'utilisation relative aux émissions de CO₂ qui s'applique à chaque classe désignée de véhicules et de moteurs, qu'ils aient été regroupés en parcs ou en sous-parcs, ou qu'ils soient destinés à être conformes sur une base individuelle ou à d'es normes d'émissions de CO₂ de rechange prévues par le règlement.

Dans les 60 jours suivant la production d'un avis de défaut, l'entreprise doit fournir au ministre un rapport initial contenant les renseignements décrits au paragraphe 45(2) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, lequel est incorporé par renvoi au paragraphe 63(2) du Règlement. L'entreprise est également tenue de fournir au ministre, dans les 45 jours suivant la fin de chaque trimestre civil, des rapports trimestriels contenant les renseignements décrits au paragraphe 45(3) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, lequel est lui aussi intégré par renvoi au paragraphe 63(2) du Règlement.

Aux termes du paragraphe 157(3) de la Loi, une entreprise n'est pas tenue de faire donner un avis de défaut si un avis applicable a déjà été donné au Canada par une autre personne (p. ex. le fabricant du moteur), en rapport avec le même défaut. L'entreprise devrait obtenir une copie de cet avis de défaut pour ses dossiers.

J.4 Obligation de fournir un véhicule ou un moteur

En vertu de l'article 159 de la Loi, à la demande du ministre, l'entreprise est tenue de remettre pour des tests les véhicules ou les moteurs qui ont été utilisés pour des essais visant à recueillir les renseignements fournis à titre de justification de la conformité, ou de remettre, en vue de ces tests, les véhicules ou les moteurs équivalents. Le ministre paiera les frais de transport et le taux de location précisé à l'article 61 du Règlement, lequel incorpore les dispositions de l'article 43 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* par renvoi. Le taux de location annuel est de 21 % du prix de détail suggéré par le fabricant du véhicule ou du moteur, calculé au prorata pour chaque jour où le véhicule ou le moteur est retenu.

K. CONFORMITÉ ET APPLICATION DE LA LOI

Il incombe aux fabricants et aux importateurs de veiller à ce que leurs produits soient conformes au Règlement; ceux-ci sont également tenus de produire, sur demande, une justification de la conformité.

Environnement Canada administre un programme exhaustif qui permet de vérifier la conformité à ses règlements. Ce programme consiste à :

- autoriser et surveiller l'utilisation de la marque nationale;
- examiner les justifications de la conformité;
- enregistrer les avis de défaut concernant les dispositifs antipollution;
- inspecter des véhicules et des moteurs d'essai ainsi que leurs composants antipollution;
- procéder à des essais en laboratoire sur des véhicules et des moteurs représentatifs des produits mis en vente au Canada.

Si Environnement Canada détermine que le moteur ou le véhicule ne respecte pas le Règlement, le fabricant ou l'importateur tombe sous le coup des dispositions de la Loi. Dans ce cas, on procède habituellement à une évaluation technique suffisante pour déterminer s'il y a lieu de délivrer un avis de défaut conformément à l'article 157 de la Loi.

Environnement Canada appliquera la Politique d'observation et d'application de la Loi pour les allégations d'infraction. Cette politique établit la gamme de mesures possibles à prendre en cas d'infractions présumées : avertissements, ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, contraventions, ordres ministériels, injonctions, poursuites judiciaires et mesures de rechange en matière de protection de l'environnement (lesquelles peuvent remplacer une poursuite judiciaire, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction présumée à la Loi). De plus, la politique explique quand Environnement Canada aura recours à une poursuite au civil intentée par la Couronne pour recouvrer des frais. Le texte de cette politique peut être consulté à l'adresse suivante :

www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=5082BFBE-1.

Les infractions présumées peuvent être relevées par le personnel technique d'Environnement Canada, grâce à des renseignements transmis par l'Agence des services frontaliers du Canada, à la suite de plaintes émanant du public ou au moyen d'inspections ou d'enquêtes menées par des agents responsables de l'application la Loi. Les inspections peuvent aussi comprendre des vérifications menées par des agents de l'autorité aux frontières internationales du Canada.

Quand, à la suite d'une inspection ou d'une enquête, un agent d'application de la Loi découvre une infraction présumée, cet agent décide de la mesure à prendre en se fondant sur les critères suivants :

La nature de l'infraction présumée : Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages réels ou potentiels causés à l'environnement, s'il y a eu action délibérée de la part du

contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler une information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs ou les exigences de la Loi.

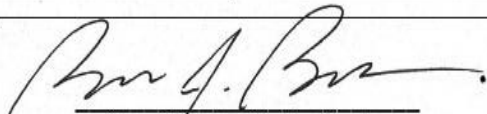
L'efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer : Le but visé est de faire respecter la Loi dans les meilleurs délais et d'empêcher toute récidive. Les facteurs dont il faut tenir compte comprennent le dossier du contrevenant en matière d'observation de la Loi, sa volonté de collaborer avec les agents de l'autorité, ainsi que la preuve que des mesures correctives ont déjà été prises.

Une application cohérente : les agents de l'autorité tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables en décidant des mesures à prendre pour faire appliquer la Loi.

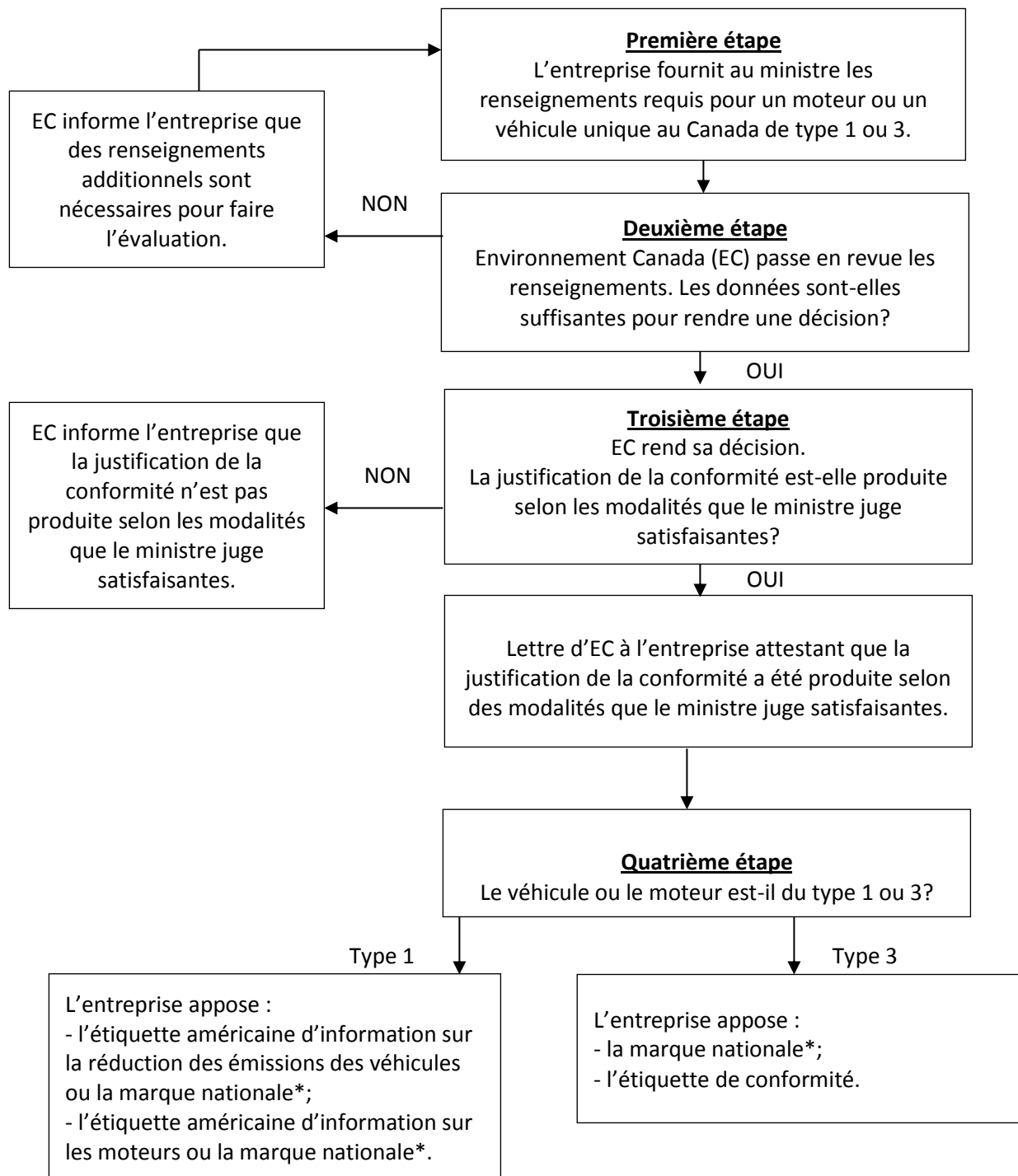
Si vous soupçonnez qu'une infraction ou un incident de non-conformité relevant de la compétence d'Environnement Canada a été commis, veuillez communiquer par courriel avec la Direction générale de l'application de la loi, à l'adresse applicationdelaloi.environnement@ec.gc.ca.

ANNEXES

Annexe I – Exemple d'un certificat de l'EPA

	UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY 2015 MODEL YEAR CERTIFICATE OF CONFORMITY WITH THE CLEAN AIR ACT OF 1990	OFFICE OF TRANSPORTATION AND AIR QUALITY ANN ARBOR, MICHIGAN 48105	
Certificate Issued To: (U.S. Manufacturer or Importer) Certificate Number:	Effective Date: Expiration Date:	 Byron J. Bunker, Division Director Compliance Division	Issue Date: Revision Date: N/A
Test Group Name: Evaporative/Refueling Family Name: Applicable Exhaust Emission Standards: HDV1 (Federal HD chassis Class 2b GVW 8501-10000), LEV Applicable Evaporative/Refueling Standards: Federal LEV-II Evap	Engine Displacement: Liters Exhaust Emission Test Fuel Type: Tier 2 Cert Gasoline Full Useful Life Miles: Exhaust Emissions: 120,000 miles Full Useful Life Miles: Evaporative/Refueling Emissions: 120,000 miles		
Models Covered:			
Pursuant to section 206 of the Clean Air Act (42 U.S.C.7525) and 40 CFR Parts 85, 86, 88, 1037, and 600 as applicable, this certificate of conformity is hereby issued with respect to test vehicles which have been found to conform to the requirements of the regulations on Control of Air Pollution from New Motor Vehicles and New Motor Vehicle Engines (40 CFR Parts 85, 86, 88, 1037, and 600 as applicable) and which represent the new motor vehicle models listed above by test group and evaporative/refueling emission family, more fully described in the application of the above named manufacturer. Vehicles covered by this certificate have demonstrated compliance with the applicable emission standards as more fully described in the manufacturer's application. This certificate covers the above models, which are designed to meet the applicable emission standards specified in 40 CFR Parts 85, 86, 88, 1037, and 600 as applicable at both high and low altitude as applicable.			
EPA is issuing this certificate subject to the conditions and provisions of 40 CFR 86.1848(c), and 40 CFR 1037 as applicable.			
This certificate covers only those new motor vehicles or vehicle engines which conform, in all material respects, to the design specifications that apply to those vehicles or engines described in the documentation required by 40 CFR Parts 85, 86, 88, 1037, and 600 as applicable and which are produced during the 2015 model year production period stated on this certificate of the said manufacturer, as defined in 40 CFR Parts 85, 86, 88, 1037, and 600 as applicable. The manufacturer shall obtain the approval of the California Air Resources Board (in the form of an executive order issued by the California Air Resources Board) prior to introducing any vehicle covered by this certificate into commerce 1) in the State of California, or 2) in a State that, under the authority of Section 177 of the Clean Air Act, has adopted and placed into effect the California standards to which this test group has been certified.			
Catalyst-equipped vehicles designed to be operated on gasoline or flexible fuel are equipped with an emission control device which the Administrator has determined will be significantly impaired by the use of leaded fuel. This certificate is issued subject to the conditions specified in 40 CFR 80.24. Catalyst-equipped vehicles designed to be operated on gasoline or flexible fuel, otherwise covered by this certificate, which are driven outside the United States, Canada, Mexico, Japan, Australia, Taiwan and the Bahama Islands will be presumed to have been operated on leaded fuel resulting in deactivation of the catalysts. If these vehicles are imported or offered for importation without retrofit of the catalyst, they will be considered not to be within the coverage of this certificate unless included in a catalyst control program operated by manufacturer or a United States Government Agency and approved by the Administrator.			
In the case of completely assembled vehicles, this certificate of conformity covers only vehicles which are completely manufactured prior to January 1, 2016. Normally incompletely assembled vehicles (such as cab chassis) may be completed after this date, provided that the basic manufacturing (including installation of the emission control system) was completed prior to January 1, 2016. This certificate does not cover vehicles sold, offered for sale, or introduced, or delivered for introduction, into commerce in the U.S. prior to the effective date of the certificate.			

Annexe II – Marche à suivre pour produire la justification de la conformité visée à l'article 54 du Règlement



* L'entreprise doit être autorisée à apposer la marque nationale.

Annexe III – Exemples de lettres d’attestation de la conformité

1. Exemple d’une lettre d’attestation de la conformité pour un véhicule lourd de classe 2B ou 3

[Identification de l’entreprise canadienne]

[Inscrire la date]

Directeur ou directrice, Division des transports

Direction de l’énergie et des transports

Environnement Canada

351, boul. Saint-Joseph

Gatineau (Québec) K1A 0H3

Objet : Présentation d’une justification de la conformité en vertu de l’article 54 du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* pour le/la [modèle de véhicule] de l’année de modèle 20XX (groupe d’essai : [groupe d’essai]).

Madame, Monsieur,

[Nom de l’entreprise canadienne] a l’intention d’importer OU de fabriquer le (la) [modèle de véhicule] de l’année de modèle 20XX pour en faire la vente au Canada. Le véhicule en question, un véhicule lourd de classe [classe de véhicule], est visé OU n’est pas visé par un certificat de conformité délivré par l’Environmental Protection Agency des États-Unis et sera OU ne sera pas vendu durant la même période aux États-Unis.

[Nom de l’entreprise canadienne] atteste que tous ses véhicules de ce modèle sont conformes à toutes les normes applicables énoncées dans le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* établi en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*. La justification de la conformité de [nom de l’entreprise canadienne], qui inclut une description détaillée des véhicules en question est jointe ci-après OU a déjà été présentée à Environnement Canada par [nom du fabricant de véhicules].

[Nom de l’entreprise canadienne] atteste également que les véhicules de ce groupe d’essai de véhicules sont fabriqués selon les mêmes spécifications que celles établies dans la justification de la conformité et qu’ils porteront une étiquette de conformité appropriée.

[Nom de l’entreprise canadienne] estime que les ventes canadiennes du (de la) [modèle de véhicule] de l’année de modèle 20XX s’élèveront à [nombre de véhicules] véhicules.

[Nom de l’entreprise canadienne] demande à Environnement Canada de reconnaître que la justification de la conformité a été obtenue et produite selon des modalités que le ministre juge satisfaisantes.

À titre de signataire de la présente lettre, je, [nom], certifie être autorisé(e) à agir au nom de [nom de l'entreprise canadienne] au sujet du (de la) [modèle de véhicule] de l'année de modèle 20XX. Si vous avez des questions à poser sur les renseignements fournis, veuillez communiquer avec [nom, poste et nom de l'entreprise].

Certaines parties [énumération des renseignements confidentiels] des renseignements fournis dans le présent envoi sont confidentielles.

[Signature]

[Nom]

[Poste]

[Coordonnées]

p. j.

2. Exemple d'une lettre d'attestation de la conformité pour les tracteurs routiers ou les véhicules spécialisés

[Identification de l'entreprise canadienne]

[Inscrire la date]

Directeur ou directrice, Division des transports
Direction de l'énergie et des transports
Environnement Canada
351, boul. Saint-Joseph
Gatineau (Québec) K1A 0H3

Madame, Monsieur,

Objet : Présentation d'une justification de la conformité en vertu de l'article 54 du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* (le Règlement) pour la famille de véhicules des [famille de véhicules].

[Nom de l'entreprise canadienne] a l'intention d'importer OU de fabriquer pour en faire la vente au Canada le(s) véhicules [marque du ou des véhicule(s)] [année de modèle du ou des véhicule(s)] mentionné(s) dans le tableau ci-dessous. Le(s) véhicule(s) en question, de [classe du ou des véhicule(s)], est (sont) visé(s) OU n'est (ne sont) pas visé(s) par un certificat de conformité délivré par l'Environmental Protection Agency des États-Unis et sera (seront) OU ne sera (seront) pas vendu(s) durant la même période aux États-Unis.

Description du (des) véhicule(s) de la famille de véhicules

Véhicule(s)	
Marque	Modèle

[Nom de l'entreprise canadienne] atteste que tous ses véhicules de cette famille de véhicules sont conformes à toutes les normes applicables énoncées dans le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* établi en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. La justification de la conformité de [nom de l'entreprise canadienne], qui inclut une description détaillée du (des) véhicule(s) en question est jointe ci-après OU a déjà été présentée à Environnement Canada par [nom du fabricant de véhicules].

[Nom de l'entreprise canadienne] atteste également que les véhicules de cette famille de véhicules sont fabriqués selon les mêmes spécifications que celles établies dans la justification de la conformité et qu'ils porteront une étiquette de conformité appropriée.

[Nom de l'entreprise canadienne] estime que les ventes canadiennes pour cette famille de véhicules et cette année de modèle s'élèveront à [nombre de véhicules] véhicules.

[Nom de l'entreprise canadienne] demande à Environnement Canada de reconnaître que la justification de la conformité a été obtenue et produite selon des modalités que le ministre juge satisfaisantes.

À titre de signataire de la présente lettre, je, [nom], certifie être autorisé(e) à agir au nom de [nom de l'entreprise canadienne] au sujet des véhicules de cette famille de véhicules. Si vous avez des questions à poser sur les renseignements fournis, veuillez communiquer avec [nom, poste et nom de l'entreprise].

Certaines parties [énumération des renseignements confidentiels] des renseignements fournis dans le présent envoi sont confidentielles.

[Signature]

[Nom]

[Poste]

[Coordonnées]

p. j.

3. Exemple d'une lettre d'attestation de la conformité pour les moteurs de véhicules lourds

[Identification de l'entreprise canadienne]

[Inscrire la date]

Directeur ou directrice, Division des transports
Direction de l'énergie et des transports
Environnement Canada
351, boul. Saint-Joseph
Gatineau (Québec) K1A 0H3

Madame, Monsieur,

Objet : Présentation d'une justification de la conformité en vertu de l'article 54 du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* (le Règlement) pour la famille de moteurs des [famille de moteurs].

[Nom de l'entreprise canadienne] a l'intention d'importer OU de fabriquer pour en faire la vente au Canada le (les) moteur(s) [marque du ou des moteur(s)] [année de modèle du ou des moteur(s)] mentionné(s) dans le tableau ci-dessous. Le(s) moteur(s) en question est (sont) visé(s) OU n'est (ne sont) pas visé(s) par un certificat de conformité délivré par l'Environmental Protection Agency des États-Unis et sera (seront) OU ne sera (seront) pas vendu(s) durant la même période aux États-Unis.

Description du (des) moteur(s) de la famille de moteurs

Moteur(s)	
Modèle	Puissance brute

[Nom de l'entreprise canadienne] atteste que tous ses moteurs de cette famille de moteurs sont conformes à toutes les normes applicables énoncées dans le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* établi en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999). La justification de la conformité de [nom de l'entreprise canadienne], qui inclut une description détaillée du (des) moteur(s) en question est jointe ci-après OU a déjà été présentée à Environnement Canada par [nom du fabricant de moteurs].

[Nom de l'entreprise canadienne] atteste également que les moteurs de cette famille de moteurs sont fabriqués selon les mêmes spécifications que celles établies dans la justification de la conformité et qu'ils porteront une étiquette de conformité appropriée.

[Nom de l'entreprise canadienne] estime que les ventes canadiennes pour cette famille de moteurs et cette année de modèle s'élèveront à [nombre de moteurs] moteurs.

[Nom de l'entreprise canadienne] demande à Environnement Canada de reconnaître que la justification de la conformité a été obtenue et produite selon des modalités que le ministre juge satisfaisantes.

À titre de signataire de la présente lettre, je, [nom], certifie être autorisé(e) à agir au nom de [Nom de l'entreprise canadienne] au sujet des moteurs de cette famille de moteurs. Si vous avez des questions à poser sur les renseignements fournis, veuillez communiquer avec [Nom, poste et nom de l'entreprise].

Certaines parties [énumération des renseignements confidentiels] des renseignements fournis dans le présent envoi sont confidentielles.

[Signature]

[Nom]

[Poste]

[Coordonnées]

p. j.

Annexe IV – Exigences concernant les renseignements techniques (pour les véhicules ou les moteurs de type 3 uniques au Canada et non visés par un certificat de l'EPA)

Rubrique	Exigences	Commentaires
Section 1 – Correspondance et communications	Nom de l'entreprise	Entreprise qui soumet la justification de la conformité.
	Nom(s), numéro(s) de téléphone, numéro(s) de télécopieur, adresse courriel de toutes personnes autorisées à communiquer avec le personnel de la Division du transport d'Environnement Canada	Identifier les personnes au sein et à l'extérieur de l'entreprise avec qui Environnement Canada peut communiquer au sujet de la présentation d'information. Indiquer le domaine de responsabilité de chaque personne énumérée, le cas échéant.
	Report direct (c.-à-d. identique à l'année précédente)	Afin de faciliter et d'accélérer le processus, l'entreprise devrait aviser Environnement Canada que la présentation d'information est un report direct lorsqu'elle transmet de l'information sur une famille de véhicule, un groupe d'essai ou une famille de moteurs pour laquelle ou pour lequel Environnement Canada a déjà reçu et attesté une présentation d'information identique l'année précédente.
Section 2 – Renseignements sur la famille de véhicules, le groupe d'essai ou la famille de moteurs	Famille de véhicules, groupe d'essai ou famille de moteurs	Code alphanumérique désignant la famille de véhicules, le groupe d'essai ou la famille de moteurs et pour lequel les informations ont été présentées. Le code de la famille de véhicules, du groupe d'essai ou de la famille de moteurs doit respecter le système de codes présenté aux annexes V et VI du présent document, pour ce qui est de l'étiquette de conformité.
	Année de modèle du véhicule ou du moteur	Préciser l'année de modèle du véhicule ou du moteur. Voir la section C.3.
	Période de production estimée	Fournir la période de production estimée qui caractérise l'année de modèle du véhicule ou du moteur.
	Types de moteur	Le cas échéant, fournir un tableau énumérant tous les types de véhicule (p. ex. véhicule spécialisé ou tracteur routier), les années de modèle, les marques et les modèles dotés d'un moteur faisant partie de la famille de moteurs en question.

Rubrique	Exigences	Commentaires
	Parc du véhicule ou du moteur	Préciser le parc du véhicule ou du moteur en question, de la manière indiquée au paragraphe 18(3) du Règlement.
	Durée de vie utile applicable	Indiquer la durée de vie utile applicable de la famille de véhicules ou de moteurs [telle que définie au paragraphe 1(5) du Règlement].
	Cycle de combustion	P. ex. diesel 4 temps ou diesel 2 temps.
	Configuration du moteur	P. ex. V8, L6.
	Type de carburant	P. ex. essence, diesel à très faible teneur en soufre.
	Type d'alimentation en carburant	P. ex. injection électronique directe ou injection mécanique directe.
	Méthode d'aspiration	P. ex. turbo air-air (TAA), aspiration naturelle, turbo air-eau (TAE), turbo monoétage.
	Type de turbocompresseur	Le cas échéant (p. ex. turbocompresseur à géométrie variable (TGV), soupape de décharge fixe).
	Refroidissement d'admission	Le cas échéant (p. ex. air-air, air-eau).
	Système antipollution	Énoncer tous les systèmes de contrôle des émissions et des dispositifs de traitement aval (p. ex. contrôle électronique, modification du moteur, limiteur de dégagement de fumée, recirculation des gaz d'échappement (RGE), filtre à particules diesel (FPD) passif, FPD actif, absorbeur de NOx, réduction sélective catalytique (RSC), catalyseur d'oxydation diesel (COD), catalyseur, système pour contrôler le NOx avec mélange air-carburant pauvre).
	Système antipollution, déclaration 1	Fournir une déclaration écrite pour confirmer si le système antipollution, pendant son fonctionnement, dégage une substance qui pollue l'air et qui n'aurait pas été dégagee si le système n'avait pas été installé.
	Système antipollution, déclaration 2	Fournir une déclaration écrite pour confirmer si le système antipollution, pendant son fonctionnement ou son mauvais fonctionnement, peut rendre le moteur ou le véhicule dans lesquels le moteur est installé non sécuritaire ou mettre en danger des personnes ou des biens situés à proximité du moteur ou du véhicule.

Rubrique	Exigences	Commentaires
	Dispositifs antipollution auxiliaires (DAA) incluant les paramètres détectés et contrôlés	Le cas échéant, énoncer tous les dispositifs antipollution auxiliaires (DAA) installés sur tout véhicule ou moteur applicable, dont les paramètres détectés et contrôlés (p. ex. la protection des turbocompresseurs, la condensation des refroidisseurs de RGE, la protection contre la condensation à l'aspiration, la surchauffe du moteur, le réchauffement du moteur et la fumée blanche, la protection contre la fumée transitoire, l'inversion des ventilateurs, les dispositifs de contrôle électronique de la RGE, les dispositifs de démarrage à froid, le contrôle du chauffage de l'air à l'aspiration, l'accélération du réchauffement du moteur, les dispositifs de mesure de vitesse, les dispositifs de mesure de la charge, les dispositifs de contrôle du carburant à l'accélération et les contrôleurs mécaniques de RGE). Une justification détaillée de chaque DAA qui entraîne une réduction de l'efficacité du système antipollution et une justification qui explique pourquoi le DAA n'est pas un dispositif de mise en échec sont nécessaires. Ces renseignements doivent être fournis sous une forme pouvant être facilement comprise par un ingénieur spécialisé dans le contrôle des émissions de moteurs (et non en langage informatique). Le format suggéré est un tableau qui contient les DAA (verticalement) et les paramètres détectés et contrôlés (en colonnes correspondantes).
	Paramètres réglables	Le cas échéant, dresser la liste de tous les paramètres réglables du véhicule ou du moteur, ainsi que tous les intervalles ajustables et méthodes de prévention des altérations pour chaque paramètre réglable (p. ex. limiteur de carburant, vitesse maximale du moteur, limiteur de vitesse inférieure, consommation de carburant à vitesse nominale, jeu des injecteurs, vitesse de ralenti, contrôle électronique). Il est à noter que, tel que prévu au paragraphe 15(3), le carénage réglable de toit n'est pas un paramètre réglable pour l'application du Règlement.
	Dispositif de mise en échec	Fournir une déclaration écrite attestant qu'aucun des véhicules et des moteurs en question n'est équipé d'un dispositif de mise en échec.

Rubrique	Exigences	Commentaires
	Instructions d'entretien	Fournir les instructions d'entretien en anglais et en français. Pour plus de renseignements, voir les sections J.1 et J.2 du présent document.
Section 3 – Accréditation du laboratoire	Les accréditations du laboratoire où les essais ont été effectués. Le laboratoire où les essais sont effectués doit être en mesure d'homologuer aux termes de normes canadiennes ou américaines.	Cela est habituellement démontré par la réalisation d'essais par le laboratoire pour appuyer la délivrance d'un certificat de l'EPA. Une liste de laboratoires qui peuvent être utilisés pour effectuer les essais se trouve à l'adresse suivante : www.epa.gov/otaq/consumer/420b13054.pdf .
	Nom, numéro de téléphone, numéro de télécopieur et adresse courriel des personnes-ressources du laboratoire.	
Section 4 – Résultats des essais	Puissance et vitesse nominale du moteur	Indiquer la puissance et la vitesse nominale du véhicule ou du moteur d'essai.
	Numéro d'identification du véhicule, code du moteur, marque, modèle ou numéro de série du véhicule ou du moteur d'essai.	Fournir les renseignements suivants sur le véhicule ou le moteur d'essai : numéro d'identification du véhicule (le cas échéant), code du moteur (le cas échéant), marque, modèle et numéro de série.
	Cylindrée du moteur d'essai	Donner la taille du moteur en centimètres cubes (cc) ou en litres.
	Procédure d'essai applicable	Indiquer la procédure d'essai utilisée pour démontrer la conformité aux normes d'émissions.
	Résultats officiels des essais réalisés sur le véhicule ou le moteur d'essai qui représentent le pire scénario pour la famille de véhicules, le groupe d'essai ou la famille de moteurs visé(e) par la présentation.	Fournir une liste complète de tous les résultats d'essai : - Résultats des essais d'émissions de CO ₂ , de N ₂ O et de CH ₄ , le cas échéant, pour les véhicules lourds des classes 2B et 3 et les moteurs. - Résultats GEM : taux d'émissions de CO ₂ pour les véhicules spécialisés et les tracteurs routiers. - Taux de fuite du frigorigène (en pourcentage) pour les véhicules lourds des classes 2B et 3 et les tracteurs routiers.

Rubrique	Exigences	Commentaires
	Facteurs de détérioration (FD) et données et calculs justificatifs	Les véhicules ou les moteurs doivent être conformes aux normes d'émissions applicables pendant toute leur durée de vie utile. Les facteurs de détérioration sont appliqués pour tenir compte de toute augmentation des émissions durant la durée de vie utile du moteur. Le véhicule ou le moteur d'essai doit être conforme aux normes d'émissions après application des FD. Pour plus de renseignements, consulter le lien suivant : http://iaspub.epa.gov/otaqpub/display_file.jsp?docid=14185&flag=1. Les données et les calculs ayant servi à obtenir les FD doivent aussi être fournis.
	Niveaux de certification	Fournir les niveaux de certification, constitués des résultats officiels des essais et des FD décrits ci-dessus.
	Carburant de certification	Indiquer le type de carburant utilisé pour les tests d'émissions (p. ex. diesel à faible teneur en soufre et diesel à très faible teneur en soufre).
	Instructions spéciales	Indiquer toute instruction spéciale pouvant s'appliquer à la mise à l'essai du véhicule ou du moteur.
Section 5 – Résumé du modèle du véhicule ou du moteur et des numéros des pièces	Fournir de l'information sur tous les modèles en question.	Fournir un tableau de tous les modèles de moteurs, codes de moteurs, cylindrées de moteurs, puissances nominales, vitesses nominales, couples maximaux et vitesses de couples maximaux visés.
	Fournir des renseignements sur toutes les pièces liées aux émissions applicables aux véhicules ou aux moteurs en question.	Fournir un tableau de tous les numéros de pièces pour les parties suivantes, le cas échéant : pompe à injection, injecteur, turbocompresseur, module de contrôle électronique, systèmes antipollution [préciser], limiteur de dégagement de fumée, assemblages de capteurs [dont des descriptions], autres [préciser].
Section 6 – Ventes prévues	Indiquer les ventes canadiennes prévues pour cette famille de véhicules ou cette famille de moteurs.	

Rubrique	Exigences	Commentaires
Section 7 – Demande de certification	Demander par écrit à Environnement Canada de reconnaître que la justification de la conformité a été obtenue et produite selon des modalités que le ministre juge satisfaisantes; cette demande doit être signée par un représentant autorisé de l'entreprise.	<u>Nota</u> : Cette demande de reconnaissance de la conformité peut être incorporée par l'entreprise dans sa lettre d'attestation de la conformité (voir les exemples à l'annexe III).
Section 8 – Autres renseignements	Tout renseignement additionnel pertinent.	Le cas échéant.
Section 9 – Information confidentielle	Contient tous les renseignements confidentiels déjà mentionnés.	Tout renseignement confidentiel contenu dans cette section doit être identifiée par le titre de section, assorti d'une note indiquant de se référer à la présente section 9.
Section 10 – Étiquette de conformité	Une copie ou une reproduction de l'étiquette de conformité.	Fournir une copie ou une reproduction de l'étiquette de conformité. Pour ce qui est des exigences concernant les étiquettes, voir la section H.1.12 et les annexes V et VI du présent document.

Annexe V – Étiquette de conformité concernant les moteurs non visés par un certificat de l'EPA

L'étiquette présentée ci-après est un exemple d'étiquette de conformité, applicable aux moteurs non visés par un certificat de l'EPA. Une copie ou une reproduction de cette étiquette doit être incluse dans les documents qui accompagnent la présentation de la justification de la conformité.

Il convient de noter que certains des renseignements à indiquer sur l'étiquette de conformité qu'exige le Règlement sont les mêmes que ceux qui doivent figurer sur l'étiquette d'information sur les moteurs que prévoit le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*; il est donc permis qu'une étiquette unique combine tous les renseignements requis pour se conformer à ces deux règlements.

Conformément à l'article 8 du Règlement, l'étiquette de conformité apposée sur le moteur doit comporter les renseignements suivants :

- l'une des deux déclarations suivantes :
 - la mention bilingue indiquée à l'alinéa 8(1)a) et illustrée dans l'exemple qui suit – la mention doit être reproduite textuellement et il est nécessaire d'inclure l'année de modèle du moteur à l'endroit prévu à cette fin, qui est indiqué entre crochets;
 - la marque nationale ainsi que l'année de modèle du moteur;
- le nom du fabricant du moteur;
- la date de fabrication du moteur, qui peut être fixée, gravée ou estampillée de façon permanente sur le moteur plutôt qu'indiquée sur l'étiquette;
- le numéro d'identification unique du moteur, qui peut être apposé, gravé ou estampillé de façon permanente sur le moteur plutôt qu'indiqué sur l'étiquette;
- les désignations du modèle;
- la cylindrée du moteur;
- l'identification du système antipollution;
- la famille de moteurs ou le groupe d'essai, selon le cas – le groupe d'essai est exigé, plutôt que la famille de moteurs, dans le cas d'un moteur à allumage commandé qui est inclus dans un parc de véhicules lourds des classes 2B et 3 conformément à l'article 25 du Règlement;
- les restrictions concernant les types d'utilisation du moteur visant à assurer sa conformité aux normes d'émissions prévues par le Règlement. Par exemple, si le moteur n'est conforme qu'au cycle de service transitoire, l'étiquette peut comporter la mention suivante : « POUR VÉHICULES SPÉCIALISÉS SEULEMENT »;
- les spécifications du moteur et les ajustements recommandés par le fabricant du moteur;
- dans le cas d'un moteur à allumage commandé :
 - le jeu de soupape;
 - la vitesse de ralenti;
 - le calage de l'allumage;
 - la procédure de réglage et la valeur du mélange air-carburant de ralenti;

- dans le cas d'un moteur à allumage par compression :
 - la puissance du moteur exprimée en chevaux-vapeur (CV) spécifiée par le fabricant;
 - le régime du moteur à la puissance spécifiée;
 - le taux d'injection de carburant exprimé en mm³ par course de piston à la puissance spécifiée;
 - le jeu de soupape;
 - la vitesse de ralenti;
 - le calage de l'injection initiale;
- dans le cas des moteurs à allumage commandé qui sont inclus dans un parc de véhicules lourds des classes 2B et 3 conformément à l'article 25 du Règlement, l'une des mentions suivantes :
 - une déclaration, dans les deux langues officielles, selon laquelle le moteur est conforme aux normes de rechange relatives aux émissions de gaz à effet de serre des moteurs de véhicules lourds des classes 2B et 3;
 - la déclaration visée à l'article 150(m)(4) de la partie 1037 du CFR;
- dans le cas des moteurs à allumage par compression qui sont conformes à la norme d'émissions de CO₂ visée à l'article 620 de la partie 1036 du CFR, conformément au paragraphe 31(1) du Règlement, l'une des déclarations suivantes :
 - une déclaration, dans les deux langues officielles, selon laquelle le moteur est conforme à la norme de rechange relative aux émissions de CO₂ basée sur les moteurs à allumage par compression de l'année de modèle 2011;
 - la déclaration visée à l'article 620(d) de la partie 1036 du CFR.

Exemple d'étiquette de conformité dans le cas d'un moteur non visé par un certificat de l'EPA

Nom du fabricant du moteur : Entreprise XY Inc.
« THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE MOTEUR EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS DU CANADA EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE]. »
DATE DE FABRICATION : Mois/année (si non indiquée ailleurs sur le moteur) NUMÉRO D'IDENTIFICATION UNIQUE DU MOTEUR (si non indiqué ailleurs sur le moteur) DÉSIGNATION DU MODÈLE SYSTÈME ANTIPOLLUTION : ααα FAMILLE DE MOTEUR* : ΩΩΩΩα####ΩΩΩ

CYLINDRÉE DU MOTEUR : ##, # I

Restrictions sur les types d'utilisation : [...]

Spécification du moteur et ajustements : [...]

Dans le cas d'un moteur à allumage commandé :

JEU DE SOUPAPE, VITESSE DE RALENTI, CALAGE DE L'ALLUMAGE, PROCÉDURE DE RÉGLAGE ET VALEUR DU MÉLANGE AIR-CARBURANT DE RALENTI

Dans le cas d'un moteur à allumage par compression :

PUISSANCE DU MOTEUR EXPRIMÉE EN CV, RÉGIME DU MOTEUR À LA PUISSANCE SPÉCIFIÉE, TAUX D'INJECTION DE CARBURANT exprimé en mm³ par course de piston à la puissance spécifiée, JEU DE SOUPAPE, CALAGE DE L'INJECTION INITIALE ET VITESSE DE RALENTI

Où :

α : sont des champs alphabétiques;

: sont des champs numériques

Ω : sont des champs alphanumériques

*Famille de moteurs : ΩΩΩΩα####ΩΩΩ

Codes	Ω	Ω	Ω	Ω	A	#	#	#	#	Ω	Ω	Ω
Positions	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Position 1 : Codes d'années de modèle

8- 2008	D- 2013	J - 2018	P- 2023
9- 2009	E- 2014	K- 2019	R- 2024
A- 2010	F- 2015	L- 2020	S- 2025
B- 2011	G- 2016	M- 2021	T- 2026
C- 2012	H- 2017	N- 2022	V- 2027

Positions 2-4 : Code attribué par l'EPA pour chaque fabricant

Insérer le code alphanumérique à trois caractères du fabricant attribué par l'EPA à l'entreprise. Une entreprise qui n'a pas de code attribué par l'EPA doit communiquer avec Environnement Canada à l'adresse suivante : Emission-Verification@ec.gc.ca.

Position 5 : Code du secteur industriel (anciennement appelé « code de type de famille »)

H – Moteur de véhicule lourd

Positions 6-9 : Cylindrée du moteur

Insérer la cylindrée applicable du moteur. Les unités associées à une cylindrée de moteur sont les litres (par exemple, « 05,7 », où la décimale compte pour un chiffre et le zéro comme une espace) ou en pouces cubes (par exemple, « 0350 », « 0097 »). Pour les moteurs à grande cylindrée, celle-ci peut être inscrite sous le format XX,X (par exemple, « 12,1 »). La cylindrée des petits moteurs peut être inscrite sous le format ,XXX (par exemple, « ,072 », « 0,07 », « 00,7 »). Dans tous les cas, la cylindrée sera lue en litres si une décimale est inscrite, et en pouces cubes s'il n'y a pas de décimale.

Positions 10-12 : Caractères de la séquence

Entrer toute combinaison de caractères valides pour associer une identification unique au nom de la famille. Au minimum, les caractères séquentiels, en combinaison avec les autres caractères du nom de la famille de moteurs, doivent fournir un identificateur unique pour chaque nom de famille de moteurs pour un fabricant et ce, pour chaque année de modèle. De plus, il est recommandé que les chiffres et les lettres soient choisis de manière à minimiser toute confusion éventuelle. Les caractères de la séquence elle-même pourraient servir à représenter d'autres renseignements, comme la norme sur les émissions applicable de l'EPA ou de la Californie; cependant, Environnement Canada les traitera en tant que simples caractères d'une séquence sans signification additionnelle.

Annexe VI – Étiquette de conformité concernant les véhicules non visés par un certificat de l'EPA

L'étiquette présentée ci-après est un exemple d'étiquette de conformité, applicable aux véhicules non visés par un certificat de l'EPA. Une copie ou une reproduction de cette étiquette doit être incluse dans les documents qui accompagnent la présentation de la justification de la conformité.

Il convient de noter que certains des renseignements à indiquer sur l'étiquette de conformité qu'exige le Règlement sont les mêmes que ceux qui doivent figurer sur l'étiquette d'information sur la réduction des émissions des véhicules que prévoit le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*; il est donc permis qu'une étiquette unique combine tous les renseignements requis pour se conformer à ces deux règlements.

Conformément à l'article 9 du Règlement, l'étiquette de conformité apposée sur le véhicule doit comporter les renseignements suivants :

- l'une des deux déclarations suivantes :
 - la mention bilingue indiquée à l'alinéa 9(1)a) et illustrée dans l'exemple qui suit – la mention doit être reproduite textuellement et il est nécessaire d'inclure l'année de modèle du moteur à l'endroit prévu à cette fin, qui est indiqué entre crochets;
 - la marque nationale ainsi que l'année de modèle du véhicule;
- le nom du fabricant du véhicule;
- la date de fabrication du véhicule, qui peut être fixée, gravée ou estampillée de façon permanente sur le véhicule plutôt qu'indiquée sur l'étiquette;
- le type de véhicule, dans les deux langues officielles, visé aux sous-alinéas 18(3)a)(i) à (xiii), qui correspond au parc auquel il appartient;
- dans le cas d'un véhicule spécialisé ou d'un tracteur routier, la famille du véhicule ou, dans le cas d'un véhicule lourd des classes 2B et 3, le groupe d'essai;
- l'identification du système antipollution;
- dans le cas d'un véhicule spécialisé visé au paragraphe 26(3) du Règlement, comme un véhicule spécialisé conçu pour fonctionner dans un environnement hors route, une déclaration, dans les deux langues officielles, selon laquelle le véhicule est exempté aux termes de ce paragraphe. Par exemple, la déclaration suivante : « THIS VOCATIONAL VEHICLE IS EXEMPTED UNDER SUBSECTION 26(3) OF THE HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS / CE VÉHICULE SPÉCIALISÉ EST EXEMPTÉ EN VERTU DU PARAGRAPHE 26(3) DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS »;
- dans le cas d'un tracteur routier spécialisé, une déclaration, dans les deux officielles, selon laquelle le véhicule est un tracteur routier spécialisé. Par exemple, la déclaration suivante : « THIS VEHICLE IS A VOCATION TRACTOR / CE VÉHICULE EST UN TRACTEUR ROUTIER SPÉCIALISÉ »;

- dans le cas d'un véhicule spécialisé ou d'un tracteur routier bénéficiant de l'exemption pour entreprise à faible volume aux termes de l'article 17 du Règlement, une déclaration à cet effet, dans les deux langues officielles. Par exemple, la déclaration suivante : « THIS VEHICLE IS EXEMPTED UNDER SECTION 17 OF THE HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS / CE VÉHICULE EST EXEMPTÉ EN VERTU DE L'ARTICLE 17 DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS »;
- dans le cas d'un véhicule lourd des classes 2B et 3 :
 - la cylindrée du moteur;
 - la valeur des émissions de CO₂ de la configuration du véhicule en cause (qui correspond à l'élément A de la formule visée au paragraphe 23(1) du Règlement);
 - le cas échéant, les limites d'émissions de la famille applicables au N₂O et au CH₄.

Exemple d'étiquette de conformité concernant un véhicule non visé par un certificat de l'EPA

Nom du fabricant du véhicule : Entreprise XY Inc.
« THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE VÉHICULE EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS DU CANADA EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE] »
DATE DE FABRICATION : mois/année (si non indiquée ailleurs sur le véhicule)
TYPE DE VÉHICULE (visé aux sous-alinéas 18(3)a)(i) à (xiii) du Règlement), dans les deux langues officielles
FAMILLE du VÉHICULE* OU GROUPE D'ESSAI* : ΩΩΩΩΩ#####ΩΩΩ
SYSTÈME ANTIPOLLUTION (désignation du fabricant)
Dans le cas d'un véhicule lourd des classes 2B et 3 :
CYLINDRÉE DU MOTEUR (cylindrée et unité)
VALEUR DES ÉMISSIONS DE CO ₂ (pour la configuration du véhicule)
LIMITE DES ÉMISSIONS DE LA FAMILLE APPLICABLE AU N ₂ O
LIMITE DES ÉMISSIONS DE LA FAMILLE APPLICABLE AU CH ₄

Où :

α : sont des champs alphabétiques;

: sont des champs numériques

Ω : sont des champs alphanumériques

*Famille de véhicules ou groupe d'essai : ΩΩΩΩ####ΩΩΩ

Codes	Ω	Ω	Ω	Ω	Ω	#	#	#	#	Ω	Ω	Ω
Positions	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Position 1 : Codes d'années de modèle

8- 2008	D- 2013	J - 2018	P- 2023
9- 2009	E- 2014	K- 2019	R- 2024
A- 2010	F- 2015	L- 2020	S- 2025
B- 2011	G- 2016	M- 2021	T- 2026
C- 2012	H- 2017	N- 2022	V- 2027

Positions 2-4 : Code attribué par l'EPA pour chaque fabricant

Insérer le code alphanumérique à trois caractères du fabricant attribué par l'EPA à l'entreprise. Une entreprise qui n'a pas de code attribué par l'EPA doit communiquer avec Environnement Canada à l'adresse suivante : Emission-Verification@ec.gc.ca.

Position 5 : Code du secteur industriel (anciennement appelé « code de type de famille »)

2 – Véhicule routier lourd complet (PNBV >14 000 lb)

Positions 6-9 : Type de véhicule ou cylindrée du moteur

Dans le cas d'un véhicule lourd des classes 2B ou 3, insérer la cylindrée applicable pour chaque famille de moteurs ou groupe d'essai. Les unités associées à une cylindrée de moteur sont les litres (XX,X ou ,XXX). Pour les familles de moteurs à cylindrée double ou à cylindrée variable, insérer la cylindrée maximale. Si la cylindrée est indiquée en litres, le point décimal compte pour un chiffre.

Dans le cas d'un véhicule spécialisé ou d'un tracteur routier, indiquer le type de véhicule comme suit :

VOCV – Véhicule spécialisé

TRAC – Tracteur routier

Positions 10-12 : Caractères de la séquence

Entrer toute combinaison de caractères valides pour associer une identification unique au nom de la famille. Au minimum, les caractères séquentiels, en combinaison avec les autres caractères du nom de la famille de moteur, doivent fournir un identificateur unique pour chaque nom de famille de moteurs pour un fabricant et ce, pour chaque année de modèle. De plus, il est recommandé que les chiffres et les lettres soient choisis de manière à minimiser toute confusion éventuelle. Les caractères de la séquence elle-même pourraient servir à représenter d'autres renseignements, comme la norme sur les émissions applicable de l'EPA ou de la Californie; cependant, Environnement Canada les traitera en tant que simples caractères d'une séquence sans signification additionnelle.

Annexe VII – Définitions – Glossaire

Le présent glossaire définit et explique une série de termes qui sont utiles pour mieux comprendre le présent document d'orientation. Certaines définitions sont tirées directement de la Loi ou du Règlement, et d'autres s'appliquent au présent document. Il est à noter que le présent glossaire ne comporte pas la totalité des termes définis dans la Loi ou le Règlement.

ASFC – Agence des services frontaliers du Canada.

certificat de l'EPA – Conformément au paragraphe 1(1) du Règlement, un certificat de conformité aux normes fédérales américaines délivré par l'EPA.

CFR – Le titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, avec ses modifications successives.

durée de vie utile – Conformément au paragraphe 1(5) du Règlement, sauf disposition contraire de celui-ci, la durée de vie utile correspond à la période de temps ou d'utilisation pour laquelle une norme d'émissions s'applique, selon le cas, telle que déterminée ci-dessous :

Véhicules ou moteurs	Durée de vie utile
Véhicules lourds et véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 (sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé »)	11 ans ou 193 121 km (120 000 milles), selon la première de ces éventualités.
Véhicules spécialisés des classes 2B, 3, 4 et 5, moteurs de véhicules lourds à allumage commandé et petits moteurs de véhicules lourds à allumage par compression	10 ans ou 177 027 km (110 000 milles), selon la première de ces éventualités.
Véhicules spécialisés des classes 6 et 7, tracteurs routiers de classe 7 et moteurs moyens de véhicules lourds à allumage par compression	10 ans ou 297 728 km (185 000 milles), selon la première de ces éventualités.
Véhicules spécialisés et tracteurs routiers de classe 8	10 ans ou 700 064 km (435 000 milles), selon la première de ces éventualités.

Véhicules ou moteurs	Durée de vie utile
Gros moteurs de véhicules lourds à allumage par compression	Telle que mentionnée à l'article 2 de la partie 86 du CFR, applicable pour les émissions d'oxydes d'azote (NO _x), d'hydrocarbures (HC), de particules atmosphériques (PM) et de monoxyde de carbone (CO).

entreprise – Conformément à l'article 149 de la Loi, une entreprise désigne, selon le cas :

- a) un constructeur ou un fabricant, au Canada, de véhicules, moteurs ou équipements;
- b) un vendeur à des tiers, pour revente par ceux-ci, de véhicules, moteurs ou équipements acquis auprès du constructeur ou du fabricant ou de leur mandataire;
- c) un importateur au Canada de véhicules, moteurs ou équipements destinés à la vente (*il est à noter que cela inclut l'importation de véhicules destinés à la location*).

EPA – L'Environmental Protection Agency des États-Unis.

facteur de détérioration – Conformément au paragraphe 1(1) du Règlement, la relation entre le niveau d'émissions mesuré à la fin de la durée de vie utile ou au point où il est le plus élevé au cours de celle-ci et le niveau d'émissions non détérioré mesuré au point correspondant à une distance d'utilisation maximale de 6 437 km (4 000 milles) dans le cas d'un véhicule dont les émissions sont stabilisées, et à une durée d'utilisation maximale de 125 heures, dans le cas d'un moteur dont les émissions sont stabilisées, obtenue conformément aux dispositions suivantes du CFR :

Véhicules et moteurs	Dispositions du CFR
Véhicules lourds et véhicules à cabine complète des classes 2B et 3 (sauf ceux visés par la définition de « véhicule spécialisé »).	Article 1823(m) de la partie 86 et article 104(d)(5) de la partie 1037 du CFR
Véhicules spécialisés et tracteurs routiers	Article 241(c) de la partie 1037 du CFR
Moteurs de véhicules lourds	Articles 150(g) et 241(c) de la partie 1036 du CFR

famille de moteurs – Conformément au paragraphe 1(1) du Règlement, unité de classification d'une gamme de produits de moteurs de véhicules lourds de l'entreprise aux fins de sélection pour les essais, déterminée conformément à l'article 230 de la partie 1036 du CFR.

justification de la conformité – Renseignements techniques montrant la conformité aux normes énoncées dans le Règlement, y compris des renseignements décrivant les capacités des installations d'essais d'émissions exploitées par l'entreprise, ou pour son compte, en vue de produire une preuve que ses véhicules et moteurs sont conformes aux normes énoncées dans le Règlement. Cela peut inclure une preuve que l'installation d'essais d'émissions utilisée pour le compte de l'entreprise a produit des résultats d'essai qui ont été utilisés à l'appui de la présentation fructueuse d'une demande de délivrance d'un certificat de conformité à l'EPA.

LCPE (1999) ou la Loi – La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

lettre d'attestation de la conformité – La version originale d'une lettre signée par un représentant autorisé de l'entreprise qui met en vente ou entend importer les moteurs ou les véhicules en cause au Canada. Des exemples de lettres d'attestation de la conformité figurent à l'annexe III.

niveau de certification de la famille applicable au CO₂ - Conformément au paragraphe 1(1) du Règlement, le niveau d'émissions maximal de CO₂ déterminé par une entreprise pour les moteurs de véhicules lourds.

limite d'émissions de la famille – Conformément au paragraphe 1(1) du Règlement, selon le cas :

a) s'agissant des émissions de CO₂ des moteurs de véhicules lourds, la valeur correspondant au produit de 1,03 par le niveau de certification de la famille applicable au CO₂;

b) s'agissant des émissions ci-après, le niveau d'émissions maximal déterminé par une entreprise :

(i) les émissions de CO₂ des véhicules lourds,

(ii) les émissions de N₂O et de CH₄ des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds.

modèle de simulation informatique GEM ou Greenhouse gas Emissions Model (GEM) – Conformément au paragraphe 1(1) du Règlement, modèle de simulation informatique GEM de l'EPA visé à l'article 520 de la partie 1037 du CFR.

Il est à noter que le GEM a été créé par l'EPA comme moyen de déterminer la conformité des véhicules spécialisés et des tracteurs routiers. On utilise le même modèle pour le Règlement canadien. Le modèle de simulation informatique GEM peut être consulté sur le site Web de l'EPA, d'où il peut être téléchargé gratuitement, de pair avec un guide d'utilisation, à l'adresse suivante :

<http://www.epa.gov/otaq/climate/gem.htm>.

PNBC – Conformément au paragraphe 1(1) du Règlement, le poids nominal brut combiné spécifié par le fabricant comme étant le poids théorique maximal du véhicule et de la remorque chargés.

PNBV – Conformément au paragraphe 1(1) du Règlement, le poids nominal brut spécifié par le fabricant comme étant le poids théorique maximal d'un véhicule chargé.

véhicule ou moteur « unique au Canada » – Un véhicule ou un moteur unique au Canada de type 1 est un véhicule ou un moteur expressément inscrit sur un certificat de l'EPA et qui est vendu au Canada, mais non aux États-Unis. Un véhicule ou un moteur unique au Canada de type 3 n'est pas expressément inscrit sur un certificat de l'EPA, ni vendu durant la même période au Canada et aux États-Unis.