

**Réponse aux commentaires présentés sur le
document de discussion relatif au règlement sur les émissions
des petits moteurs hors route à allumage commandé**

**Direction des systèmes de transport
Environnement Canada**

mars 2003

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	1
2. SOUMISSIONS DES INTERVENANTS.....	1
2.1. Parties ayant présenté des commentaires	1
2.2. Autre.....	2
3. QUESTIONS : COMMENTAIRES ET RÉPONSES	2
3.1. HARMONISATION ET RÉFÉRENCE AUX NORMES D'ÉMISSIONS DES ÉTATS-UNIS.....	2
3.2. PRODUITS EXCLUSIVEMENT DESTINÉS AU CANADA	3
3.3. DÉLAIS D'EXÉCUTION ET ENTRÉE EN VIGUEUR DU RÈGLEMENT	4
3.4. MARQUE NATIONALE	5
3.5. MOTEURS PRESCRITS	6
3.5.1. Moteurs de remplacement.....	6
3.5.2. Moteurs ni vendus ni utilisés au Canada; utilisés pour exposition, démonstration, évaluation et essais; moteurs fixes.....	7
3.5.3. Véhicules de compétition	8
3.6. JUSTIFICATION DE CONFORMITÉ.....	9
3.7. NORMES D'ÉMISSIONS DU CARTER.....	10
3.8. DOCUMENTS D'IMPORTATION	10
3.9. AVIS DE DÉFAUT	11
3.10. QUESTIONS SOULEVÉES DANS LA NOTE DE DISCUSSION	13
3.10.1. Acceptation des moteurs homologués par l'Union européenne ...	13
3.10.2. Modifications des normes américaines	14
3.10.3. Dispositions particulières sur les moteurs à usage hivernal	15
3.10.4. Programme du calcul de la moyenne des émissions	16

1. INTRODUCTION

Le présent document présente un aperçu détaillé des commentaires reçus des intervenants ainsi que la réponse d'Environnement Canada à ces commentaires, dans le cadre de la proposition de règlement, *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*.

Le 17 février 2001, le ministre de l'Environnement a publié le Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, dans la partie I de la Gazette du Canada. Dans ce programme, le ministre déclarait son intention d'élaborer au cours de la prochaine décennie une série de mesures pour réduire les émissions polluantes des véhicules, des moteurs et des carburants.

Ce programme fédéral prévoit notamment élaborer un règlement en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], partie 7, section 5, pour établir des normes d'émissions pour les petits moteurs à allumage commandé correspondant aux normes adoptées par l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis.

En juillet 2002, Environnement Canada a publié un document de discussion sur cette nouvelle réglementation fédérale. Ce document était accompagné d'une note décrivant quatre points réglementaires particuliers : acceptation des moteurs certifiés en conformité des normes d'émissions de l'Union européenne, plans réglementaires canadiens en relation avec les modifications proposées par l'EPA, dispositions particulières pour identifier les moteurs à usage hivernal et les dispositions relatives au calcul de la moyenne des émissions. Le document de discussion a été transmis aux intervenants et affiché au Registre de la LCPE sur le site Web d'Environnement Canada¹.

2. SOUMISSIONS DES INTERVENANTS

2.1. Parties ayant présenté des commentaires

Des commentaires sur le document de discussion relatif à la proposition de règlement ont été présentés par les parties suivantes :

- Engine Manufacturers Association (EMA), par l'entremise d'un conseiller juridique
- Outdoor Power Equipment Institute (OPEI), par l'entremise de conseillers juridiques
- Moped and Motorcycle Industry Council (MMIC)
- Association of Equipment Manufacturers (AEM)

¹ Le document de discussion et les documents qui l'accompagnent peuvent être obtenus au Registre de la LCPE d'Environnement Canada, à <http://www.ec.gc.ca/CEPARRegistry/default.cfm>.

- Kubota Canada
- Alberta Environment
- Saskatchewan Environment and Resource Management

2.2. Autre

- Tecumseh Products Company

Veillez noter que les commentaires ont été traduits de l'anglais.

3. QUESTIONS : COMMENTAIRES ET RÉPONSES

3.1. HARMONISATION ET RÉFÉRENCE AUX NORMES D'ÉMISSIONS DES ÉTATS-UNIS

- Tecumseh a déclaré « *soutenir l'uniformisation des normes d'émissions et recommander que la réglementation de l'EPA serve de référence dans toute la mesure du possible* ».
- L'EMA a déclaré : « *L'absence d'harmonisation aux normes de l'EPA entraînera pour les fabricants de moteurs des coûts importants et, pour le Canada, une disponibilité limitée des produits. L'EMA soutient l'approche adoptée par EC dans le document de discussion, qui en grande partie, se réfère à la réglementation de l'EPA* ».
- L'EMA a aussi déclaré que « *pour éviter l'incertitude et la confusion au sujet de son règlement sur les émissions, EC devrait utiliser la réglementation de l'EPA comme référence dans toute la mesure du possible, plutôt que de tenter de reformuler des exigences et des libellés équivalents pour le Canada* ».
- Alberta Environment « *soutient le projet d'EC consistant à élaborer un règlement harmonisé aux exigences de l'EPA des É.-U. en ce qui a trait aux normes d'émissions et aux délais d'exécution. Une approche harmonisée États-Unis–Canada permettrait d'optimiser la mise en œuvre des nouvelles normes et de réduire les difficultés de transition* ».
- Saskatchewan Environment « *soutient, en principe, l'orientation du document de discussion* ».

Réponse :

Ces commentaires confirment le solide soutien des répondants en ce qui a trait à la volonté du Canada d'harmoniser ses normes d'émissions à celles des programmes fédéraux correspondants des États-Unis.

La proposition de règlement vise à harmoniser les normes canadiennes d'émissions aux normes américaines de l'EPA. Le proposition de règlement établit les normes techniques à appliquer aux émissions des gaz d'échappement et du carter des moteurs. Ces normes techniques correspondent systématiquement aux articles du Code of Federal Regulations (CFR) des États-Unis; ceux-ci y sont incorporés par renvoi pour que les normes soient identiques dans les deux pays.

Les commentaires portant sur les aspects particuliers du règlement sont présentés dans les autres sections du présent document.

3.2. PRODUITS EXCLUSIVEMENT DESTINÉS AU CANADA

L'OPEI a émis des commentaires sur certains produits spécialisés qui ne sont pas actuellement homologués aux normes américaines.

L'OPEI a déclaré :

- *« Un certain nombre de membres de l'OPEI créent des produits exclusivement pour le marché canadien qui ne sont pas vendus aux États-Unis. Ces produits, comme les débroussailleuses et les scies à chaîne surdimensionnées, sont utilisés dans l'industrie canadienne de la sylviculture ou sont conçus pour les températures froides... Ces produits ne peuvent pas rencontrer les normes d'émissions pour les produits uniques du Canada qui sont décrites aux sections 8 à 10 du document de discussion en raison de l'absence d'un programme canadien de calcul de la moyenne des points d'émissions... Les produits exclusivement destinés au marché canadien sont fabriqués en si petit nombre que leur production et leur vente cesseraient probablement si le document de discussion d'EC est finalisé tel quel. La réduction négligeable des émissions se ferait en grande partie aux frais de l'industrie canadienne. C'est pourquoi l'OPEI demande à EC de considérer la possibilité de prévoir des dispenses spéciales pour ces produits. »*
- *« À titre de solution pour exclure les produits exclusivement destinés au Canada du règlement sur les émissions, EC pourrait considérer la possibilité de créer des normes d'émissions particulières pour ces produits. Par exemple, EC pourrait se fonder sur les plafonds d'émissions prévus par les dispositions de l'EPA pour le calcul de la moyenne des émissions, soit 275 g/kWh pour les moteurs de moins de 50 cm³ et 186 g/kWh pour les moteurs de plus 50 cm³. »*

Réponse :

L'information fournie par l'OPEI indique qu'il n'existe pas de caractéristiques génériques pour les produits spécialisés importés au Canada. Par conséquent, il est impossible de distinguer, sur une base d'application particulière, les produits spécialisés exclusivement destinés au Canada des produits qui sont vendus également au Canada et aux États-Unis. La proposition de l'OPEI en faveur de normes moins strictes pour les produits exclusivement destinés au Canada a donc été rejetée.

L'information fournie par l'OPEI estime la part de ces moteurs construits exclusivement pour le Canada à moins de un demi de un pour cent (0,5 %) des ventes. Toutefois, le ministère reconnaît que ces produits spécialisés constituent un marché important pour certaines compagnies.

Bien que le règlement vise à faciliter l'entrée de moteurs homologués par l'EPA américain, il permet l'importation de produits qui se conforment aux normes d'émissions du Canada. La proposition de règlement fournit la souplesse voulue pour tenir compte du nombre relativement limité des moteurs exclusivement destinés au Canada. L'intention est de permettre à un manufacturier de démontrer la conformité aux normes canadiennes en utilisant les dispositions du calcul de la moyenne contenues dans la réglementation américaine. Le ministère prévoit fournir aux entreprises un guide sur les dispositions administratives et techniques du cadre de réglementation.

3.3. DÉLAIS D'EXÉCUTION ET ENTRÉE EN VIGUEUR DU RÈGLEMENT

Les intervenants ont exprimé de l'inquiétude concernant les délais d'exécution, le règlement devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2004.

- L'OPEI a déclaré : « *Les années de modèle de nombreux membres de l'OPEI commençant en juillet ou en août, le processus complet devrait être mis en place avant juin 2003 pour respecter le calendrier de la mise en œuvre, prévue en 2004. Étant donné que les fabricants et les importateurs auront de nombreuses nouvelles responsabilités en matière d'étiquetage de produit et de distribution, l'OPEI suggère que la mise en œuvre ait lieu au début de l'année de modèle 2006* ».

L'EMA a déclaré :

- « *EC devrait proposer une date de mise en œuvre qui ne divise pas l'année de modèle pour faciliter le respect du règlement... une date de mise en œuvre commençant au milieu de l'année de modèle serait problématique pour ce qui est d'apposer la marque nationale* ».

- *« Pour simplifier les processus et réduire les charges administratives, la date réglementaire pour apposer la marque nationale sur les moteurs devrait être arrêtée en fonction de l'année de modèle, et non de l'année civile. »*

Réponse :

La proposition de règlement a été modifiée pour viser les moteurs fabriqués à compter de l'année de modèle 2005, mais entrera en vigueur dès son enregistrement afin de permettre la mise en oeuvre des dispositions administratives. Cette approche devrait laisser aux entreprises un délai d'exécution suffisant. Les difficultés liées à la mise en œuvre du règlement au milieu d'une année de modèle sont par le fait même évitées.

La proposition de règlement a aussi été modifiée pour exiger l'apposition de la marque nationale seulement sur les moteurs fabriqués au Canada. Ce changement devrait donner aux entreprises assez de temps pour se conformer aux exigences réglementaires pour l'année de modèle 2005.

3.4. MARQUE NATIONALE

Les intervenants ont souligné le peu d'espace pour apposer la marque nationale sur les moteurs.

- *Tecumseh a déclaré « son soutien à l'approche adoptée par EC dans le document de discussion, qui fait référence aux exigences d'étiquetage de l'EPA... Tecumseh apprécie aussi les efforts d'EC pour réduire la taille de la marque nationale des normes d'émissions du Canada. Tecumseh a l'intention de demander l'autorisation d'apposer la marque nationale des normes d'émissions du Canada sur tous les moteurs qui seront fabriqués pour être vendus au Canada. »*
- *L'OPEI a déclaré : « Les lois canadiennes permettent que la marque nationale canadienne fasse partie d'une étiquette de l'EPA des États-Unis; cependant, les dimensions proposées pour la marque canadienne pourraient rendre difficile une telle intégration. Nous proposons la création d'une étiquette unique regroupant la marque nationale d'EC (aux dimensions réduites) et l'information réglementaire de l'EPA et de la Californie ».*
- *L'EMA a déclaré « Le document de discussion d'EC se réfère largement aux exigences de l'EPA en matière d'étiquetage et n'exige pas d'étiquette d'information bilingue sur le contrôle des émissions. L'EMA soutient cette approche. L'EMA apprécie également les efforts d'EC pour réduire la taille de la marque nationale, qu'il est très important de réduire au maximum, en particulier dans un marché où la plupart des produits sont très compacts. Plus la marque sera petite, plus les fabricants de moteurs seront en mesure de l'intégrer aux étiquettes actuelles. De plus, la taille de la marque aura des*

effets directs sur la capacité des fabricants de l'apposer sur les étiquettes actuelles ou à proximité. »

Réponse :

La proposition de règlement prévoit une marque nationale unique arborant un logo « EC » avec une feuille d'érable, de manière à présenter une marque bilingue (en français et en anglais) dans le plus petit format possible. Les dimensions minimales de la marque sont maintenues, soit 7 mm de hauteur et 10 mm de largeur.

La proposition de règlement a été révisé de sorte que la marque nationale n'est requise que pour les moteurs fabriquées au Canada. Les dispositions de la LCPE (1999) précisent explicitement que les moteurs importés doivent être conformes au règlement pour pouvoir être importés au Canada. Donc, il n'est pas nécessaire d'apposer la marque nationale sur les moteurs importés pour prouver leur conformité. Selon le paragraphe 18(e)(ii) de la proposition de règlement, les moteurs importés homologués par un certificat de conformité de l'EPA américain et vendu en même temps au Canada et aux États-Unis ne requièrent qu'une étiquette de l'EPA contenant l'information sur le moteur pour l'année de modèle du moteur.

Cette approche facilitera l'administration et le respect de la proposition de règlement en réduisant le nombre de moteurs qui doivent afficher la marque nationale.

3.5. MOTEURS PRESCRITS

3.5.1. Moteurs de remplacement

L'EMA a déclaré :

- *« EC devrait adopter des dispositions autorisant l'importation au Canada de moteurs désignés comme moteurs de remplacement, conformément à la réglementation de l'EPA ».*
- *« Le fait d'interdire la vente de moteurs de remplacement au Canada pourrait rendre impossible le remplacement des moteurs défectueux et le respect des garanties aux consommateurs canadiens, lorsqu'un produit homologué compatible n'est pas disponible. L'EMA appuie le libellé proposé par EC, qui exclut explicitement les moteurs de remplacement de la définition des moteurs à allumage commandé, autorisant donc la vente de moteurs de remplacement au Canada. »*

Réponse :

La proposition de règlement va dans le même sens que les commentaires. Le concept de moteur de remplacement, selon le paragraphe 1(1) du document de discussion, a été étendu de manière à tenir compte des moteurs des machines fabriquées avant et après l'entrée en vigueur du règlement. L'article 12 de la proposition de règlement vise les moteurs de remplacement, définis comme des moteurs « exclusivement conçus pour remplacer le moteur d'une machine pour laquelle il n'existe pas de moteur de l'année de modèle en cours possédant les caractéristiques physiques ou le rendement nécessaires au fonctionnement de la machine ». Les moteurs de remplacement sont assujettis aux normes d'émissions de gaz d'échappement qui s'appliquaient au moteur d'origine ou, s'il n'y avait pas de normes en vigueur à l'époque, aux spécifications des fabricants.

Environnement Canada réalise que l'utilisation des moteurs de remplacement est extrêmement rare dans les moteurs de type petits moteurs à allumage commandé. Les moteurs de remplacement sont normalement limités aux machines spécialisées ou très dispendieuses.

3.5.2. Moteurs ni vendus ni utilisés au Canada; utilisés pour exposition, démonstration, évaluation et essais; moteurs fixes

- L'EMA a déclaré : « *Le fait de ne pas adopter ces exclusions [les moteurs qui ne seront ni vendus ni utilisés au Canada, les moteurs utilisés pour exposition, démonstration, évaluation, essais et les moteurs fixes] pourrait nuire à l'harmonisation des normes d'EC et de l'EPA, car des moteurs exclus de la réglementation de l'EPA se retrouveraient inclus dans le règlement d'EC* ».

Réponse :

La proposition de règlement, ainsi que la loi habilitante, vont dans le même sens que les concepts décrits dans ce commentaire.

Le paragraphe 155(1) de la LCPE (1999) prévoit des exceptions pour l'importation des moteurs qui sont « ... destinées à une utilisation au Canada... à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales, pour une période maximale de un an ou toute autre période fixée par le ministre ». Par conséquent, les moteurs destinés à être utilisés au Canada exclusivement à des fins promotionnelles ou expérimentales ne sont pas assujettis aux normes.

Le paragraphe 155(1) de la LCPE (1999) prévoit aussi une exception pour les moteurs qui sont « en transit, en provenance et à destination d'un lieu en dehors du Canada, et accompagnés d'une justification écrite attestant qu'ils ne seront pas utilisés ou vendus au Canada ».

Les moteurs conçus pour être utilisés dans des machines fixes, comme un groupe électrogène ou une pompe stationnaire, ne figurent pas dans la proposition de règlement. Au paragraphe 1(1) de la proposition de règlement, dont le libellé a été modifié par rapport au document de discussion, la définition de moteur hors route comprend un moteur :

« utilisé ou conçu pour être utilisé seul et conçu pour être déplacé et pouvant l'être; ou

« utilisé ou conçu pour être utilisé dans ou sur une machine conçue pour être déplacée et pouvant l'être »

La définition de moteur hors route englobe aussi les machines autopropulsées ou machines autopropulsées capables de remplir une autre fonction. Ce sont là toutes des attestations de transportabilité et, par conséquent, les moteurs conçus pour les machines fixes ne sont pas soumis aux exigences de la proposition de règlement.

3.5.3. Véhicules de compétition

Le MMIC a déclaré :

- « *Nous croyons que le paragraphe 1(b) [définition de petit moteur à allumage commandé] vise à exclure les véhicules de compétition... nous ne comprenons pas ce que signifie la précision « qui ne sont pas faciles à enlever ». En quoi cela s'applique-t-il aux véhicules de compétition, comme les motocyclettes, les go-karts, les motoneiges et les véhicules tout-terrain?*
- « *Cette précision signifie-t-elle que ces véhicules ne sont pas faciles à modifier, ce qui rendrait "toute autre utilisation que la compétition dangereuse, non pratique ou improbable"? Dans l'affirmative, il suffirait de dire que l'unité est "conçue avec des caractéristiques qui rendraient toute autre utilisation que la compétition dangereuse, non pratique ou improbable" et de supprimer "qui ne sont pas faciles à enlever". De plus, il pourrait être pertinent d'ajouter la définition de "véhicule de compétition" donnée par la Loi sur la sécurité automobile. »*

Réponse :

La proposition de règlement exclut les moteurs exclusivement conçus pour la compétition. L'exclusion des moteurs conçus pour la compétition (maintenant au paragraphe 5(2)(a) de la proposition de règlement) a été modifiée pour exclure les moteurs « ...qui sont conçus exclusivement à des fins de compétition, avec des éléments difficilement amovibles et des caractéristiques qui rendent dangereuse, non pratique ou improbable ». Ce libellé est dérivé des normes américaines correspondantes et vise à assurer l'harmonisation des réglementations canadiennes et américaines.

Les moteurs conçus pour faire fonctionner les motoneiges, les véhicules tout-terrain et les motocyclettes à usage restreint sont explicitement exclus de la proposition de règlement dans le paragraphe 5(2)(d), qu'ils soient conçus ou non pour la compétition. Un moteur à allumage commandé conçu pour les go-karts et assujéti à une limite de 19 kW (paragraphe 5(1)(c) de la proposition de règlement) serait inclus dans la proposition de règlement, à moins que le moteur soit exclusivement conçu pour la compétition, comme le précise le paragraphe 5(2)(a).

La définition d'un « véhicule de compétition » donnée par *la Loi sur la sécurité automobile* désigne un véhicule conçu pour être exclusivement utilisé dans un circuit fermé de compétition. Cette définition exclut donc les machines conçues pour d'autres types de compétition.

3.6. JUSTIFICATION DE CONFORMITÉ

- L'OPEI demande « *respectueusement à EC de préciser que les exigences du ministre [justification de conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes] seront principalement et en général seulement axées sur les résultats des essais valides effectués par l'EPA. Ces exigences peuvent, bien entendu, être suivis de demandes additionnelles.* »

Réponse :

La proposition de règlement repose sur l'autocertification. Les articles 15 et 16 de la proposition de règlement (modifiés à partir des articles 15 et 16 du document de discussion) traitent des documents qui pourraient être exigés pour attester la conformité des moteurs. Les paragraphes 15(a) à 15(d) prévoient la justification de la conformité des moteurs homologués aux États-Unis qui sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période. Dans le cas des moteurs canadiens (à savoir, les moteurs qui n'ont pas de certificat de conformité des États-Unis ou qui ne sont pas également vendus aux États-Unis), les entreprises seront assujetties à l'article 16. La justification de la conformité aux

normes d'émissions (articles 8 à 11) doit être obtenue et produite selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes. Dans ces cas, nous avons l'intention d'exiger des documents attestant la conformité aux normes techniques en accord avec les méthodes d'essai prévues par le CFR, tel qu'indiqué au paragraphe 9(3) de la proposition de règlement.

Puisque c'est la première fois qu'une catégorie de moteurs hors route est réglementée au Canada dans le cadre de la proposition de règlement, Environnement Canada prévoit publier un guide à l'intention des entreprises sur les dispositions administratives et techniques du cadre de réglementation.

3.7. NORMES D'ÉMISSIONS DU CARTER

- L'EMA a déclaré : « *Le libellé proposé par EC au paragraphe 9(2) mentionne seulement les "souffleuses à neige". EC devrait utiliser un terme générique, comme "machines à usage hivernal" ».*

Réponse :

La proposition de règlement est conçu pour s'harmoniser à la réglementation de l'EPA. Par conséquent, le libellé du paragraphe 10(2) de la proposition de règlement (paragraphe 9(2) du document de discussion), s'adressant aux normes d'émissions du carter, correspond aux dispositions de la sous-partie B, paragraphe 109(c) du Code of Federal Regulations (CFR) des États-Unis.

3.8. DOCUMENTS D'IMPORTATION

L'EMA a déclaré :

- « *... les exigences associées à l'importation de moteurs ou de machinerie... semblent s'ajouter aux exigences actuelles des douanes en matière de documents d'importation. Pour ce qui est d'exiger les numéros de série, les fabricants qui n'utilisent pas de numéros de série seront incapables de se soumettre à cette exigence ».*
- « *L'inclusion d'une justification de conformité [dans la facture commerciale] prévue au paragraphe 18(h) serait difficile, voire impossible. »*
- « *L'EMA invite EC à simplifier et à réduire les exigences associées aux documents d'importation pour éviter d'imposer des charges supplémentaires aux importateurs et aux fabricants de moteurs. »*

Le MMIC a déclaré :

- *« Nous aimerions souligner que certaines entreprises membres du MMIC, et sans doute d'autres entreprises pouvant fabriquer et importer des produits assujettis au règlement, peuvent aussi distribuer d'autres moteurs à allumage commandé ou par compression... Dans certains cas, le volume de distribution peut ne pas atteindre le seuil prévu de 2 000 moteurs pour chaque segment assujetti au règlement ou à la proposition de règlement, mais la distribution de l'ensemble des moteurs assujettis au règlement sur les émissions peut dépasser considérablement le seuil réglementaire. Nous recommandons que cet article soit remanié pour tenir compte de cette situation ».*

Réponse :

Les exigences relatives aux documents d'importation de l'article 18 de la proposition de règlement ont été simplifiées pour se limiter à l'information qui devrait être fournie sur les documents à présenter aux douanes (c'est-à-dire la facture commerciale). Cette simplification devrait réduire le fardeau administratif des importateurs et du gouvernement en supprimant la nécessité de créer et de présenter un formulaire supplémentaire.

Les entreprises ont la responsabilité d'assurer que les moteurs se conforment aux normes. Elles doivent donc fournir une justification de conformité sur le document d'importation attestant que le ou les moteurs portent la marque nationale, ou que l'entreprise possède la justification de conformité mentionnée à l'article 15 ou qu'elle respecte l'article 16. Cette justification servira à établir la preuve de conformité aux normes canadiennes sur les émissions.

Le paragraphe 18(2) de la proposition de règlement (paragraphe 18(3) du document de discussion) a été élaboré avec un seuil de 500 unités en reconnaissance du volume plutôt faible qui peut exister pour certaines entreprises qui importent régulièrement des moteurs à allumage commandé. Advenant la nécessité, il sera possible d'établir éventuellement un seuil de volume total basé sur tous les véhicules et moteurs couverts par un règlement selon la partie 7, section 5 de la LCPE (1999).

3.9. AVIS DE DÉFAUT

L'EMA a déclaré :

- *« EC devrait réduire les exigences relatives aux rapports en cas de défaut. Les exigences de rapports de défaut devraient être harmonisées à celles de l'EPA ».*
- *« ... les fabricants établis aux États-Unis seront incapables de se conformer à certaines des exigences relatives aux rapports (p. ex., le paragraphe 22(3)). »*

Réponse :

L'article 157 de la LCPE (1999) précise les obligations d'une entreprise « qui constate un défaut de conception, de fabrication, de fabrication, de construction ou de fonctionnement qui entraîne ou est susceptible d'entraîner la non-conformité aux normes prescrites... ». Ces obligations comprennent la présentation d'un premier avis et de rapports de suivi sur une période de deux ans, à moins d'avis contraire du ministre.

L'article 24 de la proposition de règlement (article 24 du document de discussion) a été modifié pour simplifier les exigences relatives aux rapports en cas de défaut, en reconnaissance du fait que la plupart de ces moteurs devraient avoir un certificat de conformité des États-Unis et, par conséquent, le fabricant de moteurs devrait présenter des rapports similaires à l'EPA. Le ministère reconnaît que les dispositions pour les avis de défaut établies selon la LCPE (1999) exigeront une coordination entre les fabricants de moteurs, lesquels sont presque tous situés à l'extérieur du Canada, et les importateurs canadiens de moteurs et machines.

Selon le paragraphe 24(1) de la proposition de règlement, les entreprises devront présenter un premier avis de défaut au ministre et à toute personne ayant acquis un tel moteur de l'entreprise. Le ministère reconnaît que, contrairement au cas des véhicules routiers, il n'existe pas de système de suivi centralisé pour identifier les propriétaires actuels. Selon le paragraphe 157(4) de la LCPE (1999), si l'identité des propriétaires actuels ne peut être raisonnablement déterminée, le ministre peut exiger de l'entreprise qu'elle publie un avis de défaut dans les journaux ou juger que les propriétaires actuels n'ont pas à être avisés.

Afin d'éviter la duplication des efforts, là où plus d'une entreprise pourrait avoir à donner avis en cas de défaut pour un modèle de moteur identique, le paragraphe 157(3) de la LCPE (1999) exige la production d'un seul avis de défaut.

Les échéanciers pour les rapports à produire en cas de défaut ont été modifiés pour correspondre aux rapports exigés par l'EPA. Selon le paragraphe 24(2) de la proposition de règlement, un premier rapport est exigé dans les 60 jours suivant le premier avis, pour faire pendant au rapport décrivant le programme de rappel volontaire du fabricant relatif aux émissions exigé par l'EPA, au paragraphe 90.804(a) du CFR. Un rapport de suivi (paragraphe 24(3) du règlement proposé) est exigé dans les 24 mois suivant l'avis de défaut, pour faire pendant au compte rendu du rappel exigé au paragraphe 90.804(b) du CFR.

3.10. QUESTIONS SOULEVÉES DANS LA NOTE DE DISCUSSION

Les commentaires suivants ont été recueillis relativement aux questions soulevées dans la note accompagnant le document de discussion.

3.10.1. Acceptation des moteurs homologués par l'Union européenne

La note de discussion sollicitait des commentaires sur l'acceptation des moteurs homologués selon les normes d'émissions de l'Union européenne (UE) sur les petits moteurs à allumage commandé.

- *« Tecumseh Products ne s'oppose pas à l'acceptation des certificats de l'UE, à condition que la rigueur et la mise en œuvre des normes de l'UE soient harmonisées aux normes actuelles de l'EPA. »*
- *« L'OPEI estime que l'utilisation des certificats de l'UE serait problématique, étant donné que les calendriers de mise en œuvre et les exigences relatives aux carburants diffèrent en Europe et en Amérique du Nord. De plus, les exigences corollaires en matière de réglementation, comme les exigences des États-Unis en matière de prévention des incendies et les exigences de l'UE relatives au bruit, ont des répercussions directes sur le contrôle des émissions, ce qui nuirait au transfert des données entre les deux systèmes de réglementation. L'OPEI n'est donc pas en faveur d'une telle approche. »*
- *« L'EMA ne s'oppose pas à l'acceptation des certificats de l'UE, à condition que la rigueur et la mise en œuvre progressive des normes de l'EPA et de l'UE soient harmonisées. »*
- La Saskatchewan a déclaré : *« Si le processus d'homologation européen équivaut sensiblement aux exigences de l'EPA des États-Unis, les certificats européens devraient être acceptés au Canada comme justification de conformité ».*
- Kubota a déclaré : *« Étant donné que l'exécution des réglementations ne sera pas simultanée dans l'UE, au Canada et aux États-Unis, nous recommandons que la réglementation de l'EPA soit utilisée comme principale référence et que le Canada rapproche le plus possible sa réglementation et la date de sa mise en œuvre de celles des États-Unis. Si la réglementation de l'UE est (sur le plan technique) entièrement harmonisée à celle des États-Unis, l'acceptation des certificats de l'UE serait alors une option satisfaisante ».*

Réponse :

Puisque les normes de l'UE ne sont pas encore finalisées, la proposition de règlement ne considère pas l'acceptation des moteurs homologués par l'UE. Le ministère est prêt à réexaminer la question, une fois les normes de l'UE finalisées.

3.10.2. Modifications des normes américaines

La note de discussion sollicitait des commentaires sur le projet du ministère visant à tenir compte des modifications des normes d'émissions sur les moteurs hors route à allumage commandé proposées par l'EPA des États-Unis.

- Tecumseh a déclaré : « *Étant donné l'existence de la réglementation de l'EPA sur les petits moteurs hors route et les risques considérables de doubler les documents d'attestation et les tests d'émissions et de manquer d'impact sur la qualité de l'air, nous recommandons que soit retenue la définition de "moteur de véhicule récréatif" [dépassant 5 000 tr/mn et sans régulateur de vitesse] donnée par le règlement actuel sur les petits moteurs hors route* ».
- L'EMA a déclaré : « *EC devrait reconsidérer les catégories « au choix » visant les moteurs de 19 à 30 kW, une fois les normes de l'EPA finalisées* ».
- La Saskatchewan a déclaré : « *Nous estimons satisfaisante la proposition de reconsidérer les dispositions « au choix » quand le règlement sur les gros moteurs à allumage commandé et les véhicules récréatifs sera élaboré. Nous ne voyons pas la nécessité de dévier des exigences des États-Unis pour inclure les moteurs de go-karts au document de discussion. Encore une fois, la cohésion avec l'approche de l'EPA des États-Unis devrait être maintenue* ».
- Kubota a déclaré : « *Toute modification à la réglementation de l'EPA devrait être incluse ou adoptée pour que les règlements des États-Unis et du Canada soient harmonisés dans toute la mesure du possible* ».
- L'AEM a déclaré : « *Nous soumettons en guise de commentaire la lettre que nous avons transmise le 16 janvier 2002 à l'EPA des États-Unis, en réponse à sa décision sur les gros moteurs [lettre sur les dispositions particulières concernant les scies à béton]* ».

Réponse :

Environnement Canada a examiné la décision finale de réglementation du 13 septembre 2002 de l'EPA pour les gros moteurs à allumage commandé et les véhicules récréatifs et son rapport aux normes sur les petits moteurs à allumage commandé. Les catégories de moteurs visées par la proposition de règlement sont en accord avec les normes américaines mises à jour pour les moteurs hors route à allumage commandé de 19kW ou moins.

La note de discussion a surtout relevé des différences mineures entre le projet de réglementation du Canada et les normes américaines avant leur modification en ce qui a trait aux dispositions concernant les moteurs utilisés pour propulser les modèles réduits et les moteurs utilisés pour les véhicules récréatifs. La proposition de règlement comprend les moteurs utilisés pour

propulser les véhicules récréatifs, à l'exception des motoneiges, des véhicules tout-terrain et des motocyclettes hors route, et exclut les moteurs utilisés pour propulser les modèles réduits.

La proposition de règlement ne tient pas compte des dispositions « au choix » des normes américaines suivant lesquelles un fabricant peut choisir de certifier un moteur de catégorie supérieure à 19 kW de puissance selon les normes d'émissions des petits moteurs à allumage commandé ou les nouvelles normes d'émissions des gros moteurs à allumage commandé ou des moteurs de véhicules récréatifs terrestres (parties 1048 et 1051 du CFR). Nous prévoyons remédier à cette situation quand des normes canadiennes correspondantes seront élaborées pour les gros moteurs à allumage commandé et les véhicules récréatifs terrestres.

3.10.3. Dispositions particulières sur les moteurs à usage hivernal

La note de discussion sollicitait des commentaires sur la nécessité d'inclure au règlement des dispositions particulières sur les moteurs homologués « à usage hivernal » par l'EPA afin de réduire le risque d'installation d'un tel moteur dans un service non-hivernal.

Tecumseh a déclaré :

- *« Tecumseh Products demande à Environnement Canada d'adopter la dispense relative aux émissions hivernales de HC+NOx prévue au paragraphe 90.103(a)(5) du CFR des États-Unis ».*
- *« Ces moteurs, s'ils étaient utilisés en été, subiraient des défaillances dues à l'infiltration de poussière. Les coûts de conversion de ces moteurs [à usage hivernal] pour utilisation estivale sont prohibitifs. Les conversions partielles, comme l'ajout d'un filtre à air sans autre modification, par exemple celle du carburateur, auraient pour résultat un très piètre fonctionnement et une réduction considérable de la durée du filtre à air. »*
- *« L'EMA comprend les préoccupations d'EC [concernant les moteurs à usage hivernal], mais croit que les risques sont minimes. Rien n'incite à convertir ces moteurs pour les utiliser en été. De façon générale, les moteurs à usage hivernal ne coûtent pas moins cher que les autres et les coûts de conversion sont prohibitifs. »*
- Alberta Environment a déclaré : *« Étant donné le caractère changeant et extrême des conditions climatiques au Canada, Alberta Environment soutient les dispositions particulières qui tiennent compte des conditions hivernales ».*
- La Saskatchewan a déclaré : *« La question des moteurs à usage hivernal devrait être traitée de manière cohérente avec l'approche adoptée par les*

États-Unis pour faciliter le respect du règlement... Les risques que des moteurs à usage hivernal servent à d'autres usages non-hivernal après la vente sont minimes et ne méritent certainement pas une approche différente de celle des États-Unis ».

Réponse :

La proposition de règlement ne prévoit pas de dispositions particulières pour les moteurs homologués « à usage hivernal » par l'EPA. Les risques de d'usage abusif de ces moteurs sont considérés comme étant très bas.

3.10.4. Programme du calcul de la moyenne des émissions

La note de discussion sollicitait des commentaires sur l'approche proposée pour les normes canadiennes d'émissions.

- *Tecumseh a déclaré « Tecumseh Products considère le Canada et les États-Unis comme un seul marché nord-américain. Les rapports de volume de modèles particuliers de moteurs sont relativement uniformes à l'intérieur de ce marché, à l'exception des moteurs à usage hivernal, qui sont vendus seulement dans le nord des États-Unis et au Canada. Rien n'inciterait Tecumseh à créer une ligne de produits exclusive pour le Canada. Tecumseh soutient l'approche d'Environnement Canada... »*
- *L'EMA a déclaré : « Le document de discussion d'EC ne propose pas de programme distinct en matière du calcul de la moyenne, de l'accumulation et de l'échange des émissions au Canada. Le marché des petits moteurs à allumage commandé est pleinement intégré en Amérique du Nord. Rien n'inciterait vraiment les fabricants de moteurs à créer un produit canadien. Le fait d'imposer des exigences distinctes au Canada pour le calcul de la moyenne des émissions créerait pour les fabricants des charges excessivement lourdes, en matière de coûts et de main-d'œuvre. Ces exigences seraient difficiles, voire impossibles à remplir. »*
- *« L'Alberta soutient aussi un règlement simplifié, comme celui que propose EC (qui n'adopte pas les dispositions américaines pour le calcul de la moyenne des émissions). »*
- *La Saskatchewan a déclaré : « Les dispositions relatives au calcul de la moyenne, de l'accumulation et de l'échange des émissions, si elles sont considérées comme une disposition sensée dans le Code des États-Unis, devraient être similaires dans le document de discussion ».*

- « *Kubota Canada n'a aucun plan de mise en oeuvre pour les dispositions ci-dessus relatives au calcul de la moyenne, de l'accumulation et de l'échange des émissions.* »

Réponse :

La proposition de règlement ne comprend aucune disposition sur le calcul de la moyenne des émissions. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation explique pourquoi le calcul de la moyenne ne fait pas partie de la proposition de règlement.