ENVIRONNEMENT CANADA

DOCUMENT D'ORIENTATION

RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE PAR COMPRESSION

En vertu de la
Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999

Clause de non-responsabilité

Ce document fournit seulement une orientation. Il n'a pas préséance ni ne modifie d'aucune façon la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999* ni le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*. Dans le cas d'une contradiction entre ce document et la *Loi* et/ou le *Règlement*, la *Loi* et le *Règlement* ont préséance.

Division du transport
Environnement Canada

Mars 2006

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION 1

2. CADRE DE RÉGLEMENTATION 3
   - 2.1 Qu'est-ce que la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE 1999)? 3
   - 2.2 Qu'est-ce que le Registre environnemental de la LCPE? 3
   - 2.3 Qu'est-ce que le *Code of Federal Regulations*? 4
   - 2.4 Est-ce que le Règlement est identique aux règles de l'EPA? 4
   - 2.5 Certaines dispositions du Règlement précisent que le ministre peut demander de l'information ou recevoir de l'information. Qui est le ministre? 4

3. MOTEURS ASSUJETTIS AU RÈGLEMENT 5
   - 3.1 Qu'est-ce qu'un moteur hors route? 5
   - 3.2 Qu'est-ce qu'une machine? 6
   - 3.3 Quelle est la différence entre « équipement » et « machine »? 6
   - 3.4 Quelles catégories de moteurs à allumage par compression ne sont pas assujetties à ce Règlement? 7
   - 3.5 Est-ce que tous les moteurs à allumage par compression qui sont assujettis au Règlement doivent se conformer à toutes les dispositions du Règlement? 8
   - 3.6 Quelle est la date d'entrée en vigueur du Règlement? 8
   - 3.7 Qu'est-ce qu'une année de modèle? 9

4. PERSONNES TOUCHÉES PAR LE RÈGLEMENT 9
   - 4.1 Qu'entend-on par fabricant de moteur au Canada? 10
   - 4.2 Qu'entend-on par distributeur de moteurs au Canada? 10
   - 4.3 Dans quelles situations est-ce qu'un importateur est une *entreprise* en vertu de la LCPE 1999? 10
   - 4.4 Quelles sont les exigences réglementaires pour chaque genre de « personne » touché par le Règlement? 11
   - 4.5 Comment est-ce que les fabricants de moteurs étrangers sont touchés par le Règlement? 12

5. MARQUE NATIONALE 12
   - 5.1 Est-ce que certaines conditions sont prévues pour apposer une marque nationale à un moteur? 13
   - 5.2 Quand est-ce que les dispositions au sujet de la marque nationale entrent en vigueur? 13
   - 5.3 Qui peut apposer la marque nationale? 13
   - 5.4 Comment est-ce qu'une *entreprise* peut obtenir l'autorisation du ministre pour apposer la marque nationale? 13

5.5 Quelle information est suffisante pour satisfaire l'exigence de l'alinéa 6(2)(d) du Règlement afin de démontrer que l'*entreprise* est capable de vérifier la conformité par rapport aux normes? 13
5.6 Est-ce que les moteurs importés doivent aussi porter la marque nationale? 14
5.7 Est-ce qu'il existe des exigences au sujet de la dimension, de l'emplacement et de la façon d'apposer la marque nationale à un moteur? 14

6. NORMES D'ÉMISSIONS 15
6.1 Qu'est-ce qu'un système antipollution? 15
6.2 Est-ce qu'il y a des restrictions sur le système antipollution installé sur un moteur réglementé? 15
6.3 Qu'est-ce qu'un dispositif de mise en échec? 16
6.4 Quelles sont les normes d'émissions pour les gaz d'échappement? 16
6.5 Quelles sont les procédures utilisées pour mesurer les émissions de gaz d'échappement? 17
6.6 Qu'est-ce qu'un moteur de transition et peut-il être vendu au Canada? 17
6.7 Pendant combien de temps est-ce qu'un moteur doit se conformer aux normes touchant les gaz d'échappement? 19
6.8 Quelles sont les exigences pour les émissions du carter? 19
6.9 Qu'est-ce qu'un paramètre réglable? 20
6.10 Est-ce qu'un moteur couvert par un certificat de conformité de l'EPA et vendu simultanément au Canada et aux États-Unis doit se conformer aux normes pour les émissions au Canada? 20
6.11 Est-il nécessaire d'avoir exactement le même modèle de moteur vendu simultanément au Canada et aux États-Unis? 21

7. PREUVE DE LA CONFORMITÉ 21
7.1 Quels dossiers serviront à respecter l'exigence de prouver qu'un moteur est vendu simultanément au Canada et aux États-Unis? 21
7.2 Quand est-ce que les éléments de preuve de la conformité doivent être présentés? 22
7.3 Quelle est la procédure pour fournir la preuve de la conformité « selon les modalités que le ministre trouve satisfaisantes » pour les moteurs dont il est question à l'article 17 du Règlement (c'est-à-dire non couverts par un certificat de conformité émis par l'EPA ou ne sont pas vendus simultanément au Canada et aux États-Unis)? 22
7.4 Comment la preuve de la conformité pour un moteur de transition peut-elle être « obtenue et produite par l'*entreprise* selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes » ? 26

8. IMPORTATION D'UN MOTEUR 27
8.1 Quel est le numéro d'entreprise requis dans le sous-aliéna 19(1)(e)(i) du Règlement? 28
8.2 Est-ce qu'il y a un formulaire spécial pour la déclaration d'importation dont il est question à l'article 19 du Règlement? 28

8.3 Existe-t-il une formulation suggérée pour la déclaration à produire en vertu du sous-alinéa 19(1)(e)(ii) du Règlement? 29
8.4 Qui a le droit de signer la déclaration d'importation à titre de « représentant dûment autorisé » de l'*entreprise*? 29
8.5 Quelle est la procédure à suivre pour fournir des déclarations globales pour les moteurs importés « selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes » aux termes du paragraphe 19(2)? 29

9. AUTRES OBLIGATIONS 30
9.1 Obligation de fournir les instructions pour l'entretien 30
9.2 Avis de défaut 30
9.3 Obligation de fournir un moteur 31

10. CAS SPÉCIAUX DE MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE PAR COMPRESSION 32
10.1 Moteurs importés au Canada uniquement pour l'exposition, la démonstration, l'évaluation et les essais 32
10.2 Moteur en transit en provenance et à destination d'un lieu en dehors du Canada 32
10.3 Moteur importé destiné à être utilisé exclusivement par un visiteur au Canada 32
10.4 Moteur de fabrication inachevée 32
10.5 Moteur de remplacement 33
10.6 Moteur conçu pour être utilisé exclusivement dans les mines souterraines 34
10.7 Moteur pour lequel le gouverneur en conseil a accordé une dispense 35

11. RESPECT ET EXÉCUTION 36

1. INTRODUCTION

Le présent document d'orientation fournit des renseignements sur les exigences du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression* établi en vertu de la partie 7, division 5 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999* (LCPE 1999).

Le texte du Règlement ne reprend pas le texte de la LCPE 1999. Ce document d'orientation cite tant le Règlement que la Loi afin de faciliter la compréhension des exigences du Règlement et de la Loi.

Le Règlement est harmonisé avec les règles correspondantes de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-unis pour les moteurs hors route à allumage par compression. Les moteurs vendus simultanément au Canada et aux États-Unis et attestés par un certificat de conformité valide délivré par l'EPA peuvent entrer au Canada sous réserve de la présentation d'une déclaration à la frontière. Pour les autres moteurs, la preuve de la conformité doit être obtenue et produite selon un format et une manière qui sont satisfaisantes pour le ministre.

La figure 1 illustre l'organisation de ce document. Chaque chapitre comprend une courte description d'un aspect précis du Règlement suivi, en général, de détails supplémentaires fournis dans un format de « question et réponse ».

Clause de non-responsabilité

Ce document fournit seulement une orientation. Il n'a pas préséance ni ne modifie d'aucune façon la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999* ni le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*. Dans le cas d'une contradiction entre ce document et la *Loi* et/ou le *Règlement*, la *Loi* et le *Règlement* ont préséance.

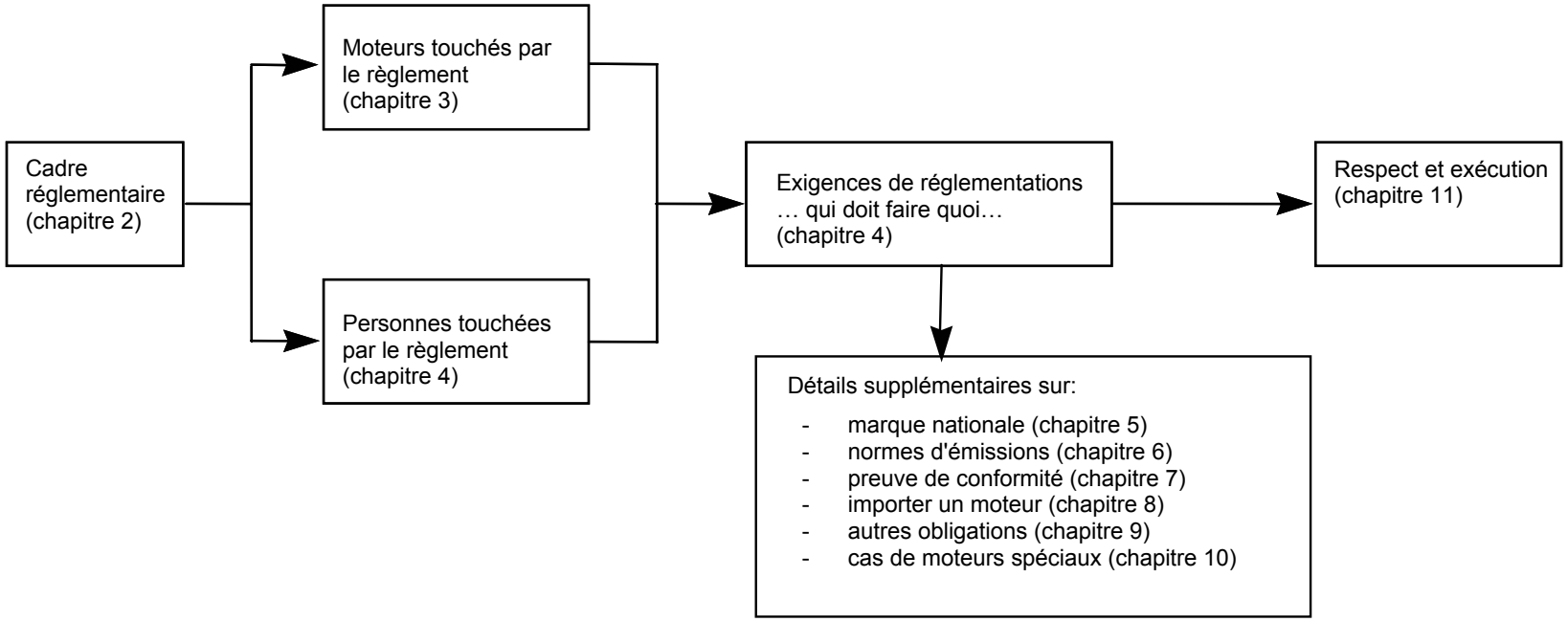

Figure 1 : Structure du document d'orientation

2. CADRE DE RÉGLEMENTATION

Le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression* établit, sous l'autorité de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement,* 1999, les normes canadiennes d'émissions harmonisées avec les normes de l'EPA pour les moteurs à allumage par compression utilisés hors route.

Le texte du Règlement peut être téléchargé du Registre environnemental de la LCPE à http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/regulations/detailReg.cfm?intReg=88.

2.1 Qu'est-ce que la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE 1999)?

La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement,*1999 (LCPE 1999), « 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 » est la principale loi fédérale en matière de la protection de l'environnement. La partie 7, division 5 de la Loi, fournit le pouvoir législatif de promulguer des règlements dans le but de contrôler les émissions des véhicules, des moteurs et de l'équipement.

Le texte de la LCPE 1999 peut être téléchargé de

http://lois.justice.gc.ca/fr/C-15.31/index.html

ou de

http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/the_act/default.cfm

2.2 Qu'est-ce que le Registre environnemental de la LCPE?

Le Registre environnemental de la LCPE est une source complète de renseignements publics ayant trait aux activités en vertu de la LCPE 1999. En plus de fournir des copies à jour des instruments relatifs à la LCPE 1999 (par exemple, les règlements, les ententes volontaires), l'objectif principal du Registre est d'encourager et d'appuyer la participation du public au processus décisionnel sur l'environnement en facilitant l'accès aux documents produits pour l'administration de la Loi.

Le registre environnemental de la LCPE est accessible à http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/default.cfm.

2.3 Qu'est-ce que le *Code of Federal Regulations*?

Le *Code of Federal Regulations* est une codification des règles générales et permanentes publiées par le gouvernement fédéral des États-Unis. Dans ce document d'orientation, l'expression « CFR » désigne toujours le titre 40, partie 89, *Control of Emissions from New and In-Use Nonroad Compression-Ignition Engines* du *Code of Federal Regulations*. Il est possible d'accéder au texte du CFR à http://www.gpoaccess.gov/cfr/index.html.

Le Règlement incorpore des renvois à certaines portions du CFR afin de les harmoniser aux normes établies pour les émissions des véhicules et des moteurs dans les deux pays. Le paragraphe 1(2) du Règlement précise que les normes incorporées par renvoi dans le Règlement sont incorporées **à l'exclusion** :

(1) des renvois à l'EPA ou à son administrateur exerçant son pouvoir discrétionnaire;

(2) des normes de rechange relatives aux moyennes, à l'accumulation et à l'échange de points relatifs aux émissions, aux fabricants à faible volume ou aux difficultés financières;

(3) des normes et preuves de conformité émises par toute autorité autre que l'EPA.

2.4 Est-ce que le Règlement est identique aux règles de l'EPA?

Non. Bien que les missions globales d'Environnement Canada et de l'EPA soient assez semblables, les constitutions et les lois du Canada et des États-Unis diffèrent. Il y a des différences dans la façon dont les règlements pour la protection de l'environnement sont élaborés et appliqués au Canada et aux États-Unis.

Le Règlement a été développé pour harmoniser les normes d'émissions au Canada avec celles de l'EPA. Les dispositions auxiliaires sont aussi semblables que possible, si l'on tient compte des cadres réglementaires différents au Canada et aux États-Unis.

2.5 Certaines dispositions du Règlement précisent que le ministre peut demander de l'information ou recevoir de l'information. Qui est le ministre?

Le « ministre » est le ministre fédéral de l'Environnement. Lorsque le Règlement exige que l'information soit présentée au ministre, à moins d'avis contraire, il faut la faire parvenir à :

Directeur, Direction du transport
Direction générale de l'air pur
Environnement Canada
351 boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec) K1A 0H3
Télécopieur : 819-953-7815
Téléphone : 819-994-3706

Un représentant d'Environnement Canada peut aussi présenter, au nom du ministre, une demande d'information en vertu de la LCPE 1999 ou du Règlement. La demande indique si l'information doit être transmise au ministre ou au représentant du ministère dont le nom et les renseignements pertinents apparaissent sur l'avis.

3. MOTEURS ASSUJETTIS AU RÈGLEMENT

Le Règlement prescrit des normes pour les moteurs hors route qui fonctionnent comme moteurs à mouvement alternatif à combustion interne autres que ceux qui fonctionnent en vertu de caractéristiques considérablement semblables au cycle de combustion théorique Otto et qui utilisent une bougie d'allumage ou un autre appareil de formation d'étincelles.

Le Règlement s'applique aux moteurs qui sont propulsés en général au diesel et utilisés dans des machines de construction, d'exploitation minière, agricoles et de foresterie comme les tracteurs, les excavatrices et les débusqueuses de grumes.

Le Règlement s'applique aux moteurs fabriqués au Canada qui sont « transportés à l'intérieur du Canada » (c'est-à-dire transportés entre les provinces et les territoires) et aux moteurs importés au Canada.

Ce Règlement ne s'applique pas aux moteurs diesel qui sont assujettis au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*. Ce Règlement est disponible à :
http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/regulations/detailReg.cfm?intReg=65

Le paragraphe 3.4 de ce document d'orientation identifie d'autres catégories de moteurs à allumage par compression qui ne sont pas assujettis à ce Règlement.

3.1 Qu'est-ce qu'un moteur hors route?

La définition d'un moteur hors route est un moteur à combustion interne qui est utilisé ou conçu pour être utilisé :

(1) seul et pouvant être transporté ou déplacé d'un site à un autre;

(2) dans ou sur une machine conçue pour être déplacée ou pouvant l'être (par exemple, une génératrice portative);
(3) dans ou sur une machine autopropulsée;
(4) dans ou sur une machine à double usage – autopropulsion et autre fonction (par exemple, un tracteur); ou
(5) dans ou sur une machine conçue pour être propulsée tout en accomplissant sa fonction (par exemple, une unité de réfrigération dans les transports).

En vertu de l'article 149 de la LCPE 1999, les moteurs destinés à propulser un aéronef ou du matériel roulant (par exemple, une locomotive) et les moteurs à allumage par combustion de puissance brute de 37 kW et plus qui sont conçus pour faire fonctionner un bâtiment (c'est-à-dire un bateau, un navire ou une embarcation conçu, utilisé ou capable d'être utilisé seulement et en partie pour la navigation dans, sur ou à travers l'eau ou immédiatement au-dessus de l'eau) ne font pas partie de la portée de la partie 7, division 5 de la LCPE 1999 et ne sont pas assujettis au Règlement.

La définition d'un moteur hors route n'inclut pas les moteurs conçus pour être utilisés dans des applications stationnaires, comme un groupe générateur ou une pompe fixe.

3.2 Qu'est-ce qu'une machine?

Une « machine » est toute chose, y compris un véhicule, un appareil, un dispositif ou un instrument, actionnée par un moteur. Un tracteur, une excavatrice ou une génératrice portative par exemple, propulsés par un moteur à allumage par compression est une machine aux fins de ce Règlement. Dans le CFR, les mentions « nonroad equipment » ou « nonroad vehicle » s'entendent au même sens que le mot « machine » dans le présent Règlement.

Bien que la plupart des dispositions du Règlement s'appliquent précisément aux moteurs, les machines sont aussi couvertes si elles contiennent un moteur assujetti à ce Règlement.

3.3 Quelle est la différence entre « équipement » et « machine »?

Le mot « équipement » est souvent utilisé dans le vocabulaire usuel pour désigner le descripteur général pour les outils ou la machinerie qui fonctionnent avec des moteurs hors route, comme dans l'expression « équipement de construction ».

Dans le contexte de la LCPE 1999, partie 7, division 5 et de son Règlement, le mot « équipement » a un sens précis. En vertu de l'article 149 de la LCPE 1999, le mot équipement signifie « objet désigné par règlement, conçu comme pièce ou accessoire de véhicule ou de moteur ». Ce sens législatif du

mot « équipement » vise à aborder les accessoires des moteurs, y compris mais ne se limitant pas aux convertisseurs catalytiques ou aux systèmes d'alimentation.

Le Règlement utilise le terme « machine » pour désigner un véhicule, un dispositif, un appareil ou un instrument actionné par un moteur.

3.4 Quelles catégories de moteurs à allumage par compression ne sont pas assujetties à ce Règlement?

Les moteurs à allumage par compression qui ne sont pas assujettis à ce Règlement sont les suivants :

a) ceux qui sont conçus exclusivement à des fins de compétition, avec des éléments difficilement amovibles et des caractéristiques qui rendent dangereuse, non pratique ou improbable l'utilisation de ceux-ci à d'autres fins;

b) ceux qui sont régis par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;

c) ceux qui sont conçus pour être utilisés exclusivement à l'intérieur d'une mine souterraine;

d) ceux qui sont conçus pour avoir un déplacement par cylindre de moins de 50 centimètres cubes;

e) ceux qui sont conçus pour être utilisés dans des machines militaires conçues à des fins de combat ou d'appui tactique;

f) ceux qui sont exportés, s'ils sont accompagnés d'une preuve écrite attestant qu'ils ne seront pas utilisés ou vendus au Canada.

(g) ceux qui sont conçus pour être utilisés dans un bâtiment (navire, bateau) et pour lequel les systèmes de carburant, de refroidissement et d'échappement font partie intégrante du bâtiment. Les moteurs auxiliaires utilisés dans les bâtiments (par exemple, une génératrice portative ou une grue) sont toutefois assujettis au Règlement.

Des renseignements supplémentaires au sujet des moteurs conçus pour être utilisés exclusivement dans les mines souterraines sont présentés au chapitre 10 de ce document d'orientation.

3.5 Est-ce que tous les moteurs à allumage par compression qui sont assujettis au Règlement doivent se conformer à toutes les dispositions du Règlement?

Non, les moteurs ci-après doivent se conformer seulement à certaines dispositions du Règlement :

(1) les moteurs qui sont importés au Canada aux seules fins d'exposition, de démonstration, d'évaluation ou d'essais;
(2) les moteurs qui sont importés exclusivement pour l'utilisation par un visiteur au Canada ou par une personne passant par le Canada pour se rendre dans un autre pays;
(3) les moteurs qui sont en transit à travers le Canada, d'un endroit à l'extérieur du Canada à un autre endroit à l'extérieur du Canada;
(4) les moteurs qui ne respectent pas les exigences du Règlement à l'importation ou en quittant une usine et qui respecteront ces exigences avant de quitter la possession ou le contrôle de la compagnie[1], comme les moteurs inachevés;
(5) les moteurs de remplacement comme ce terme est défini dans le paragraphe 12(1) du Règlement;
(6) les moteurs de transition selon la définition de ce terme au paragraphe 13(1) du Règlement; et
(7) les moteurs pour lesquels le gouverneur en conseil a accordé une dispense.

Des détails supplémentaires sur les dispositions spéciales en ce qui a trait à ces moteurs sont présentés au chapitre 10 et au paragraphe 6.6 de ce document d'orientation.

Tous les autres moteurs doivent se conformer à toutes les dispositions du Règlement.

3.6 Quelle est la date d'entrée en vigueur du Règlement?

La date d'entrée en vigueur du Règlement est le 1er janvier 2006 sauf pour les sections ayant trait à la marque nationale qui est entrée en vigueur le 8 février 2005. Des détails supplémentaires sur la marque nationale sont présentés dans le chapitre 5 de ce document d'orientation.

Les normes d'émissions s'appliquent aux moteurs à partir de l'année de modèle 2006 qui sont fabriqués à compter du 1er janvier 2006.

[1] Le chapitre 4 de ce document d'orientation présente les détails sur la définition exacte du mot « entreprise » en vertu de la LCPE 1999.

3.7 Qu'est-ce qu'une année de modèle?

L'année de modèle est l'année déterminée par le fabricant pour désigner la période de production d'un modèle particulier de moteur et est définie à l'article 4 du Règlement.

L'année de modèle peut couvrir une période jusqu'à deux années civiles moins un jour, mais elle peut comprendre un seul 1er janvier. L'année de modèle correspond à l'année civile au cours de laquelle la production a eu lieu ou l'année civile comprenant le 1er janvier. Par exemple, une série de moteurs produite entre le 1er mars 2006 et le 31 janvier 2007 correspondrait à l'année de modèle 2007.

4. PERSONNES TOUCHÉES PAR LE RÈGLEMENT

Le Règlement s'applique surtout à des *entreprises* et, à l'article 149 de la LCPE, une « *entreprise* » selon le cas est définie comme une « personne » qui est :

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 directement d'une personne décrite au paragraphe a) ou de son mandataire;

c) un importateur au Canada de véhicules, moteurs ou équipements destinés à la vente.

Pour souligner qu'une « *entreprise* » en vertu de la LCPE 1999 désigne seulement des genres précis d'entités commerciales, le mot est inscrit en italiques tout au long du texte qui suit dans ce document d'orientation.

Quatre différents genres de personnes sont potentiellement touchées par le Règlement :

- Un fabricant de moteur canadien;
- Un distributeur de moteurs canadiens ou de machines comprenant des moteurs canadiens;
- Un importateur de moteurs ou de machines destinés à la vente; et
- Une personne qui n'est pas une *entreprise* qui importe un moteur ou une machine.

4.1 Qu’entend-on par fabricant de moteur au Canada?

Une personne occupée à la fabrication de véhicules, de moteurs ou d’équipement au Canada est une *entreprise* en vertu de la LCPE 1999.

En vertu de la LCPE 1999, « fabrication » ou « construction » désigne l’assemblage ou la modification d'un moteur avant sa vente au premier usager. C’est donc dire qu’une personne qui modifie un moteur avant de le vendre, par exemple en adaptant un moteur diesel pour qu’il fonctionne au gaz naturel, est jugée une *entreprise* aux fins du Règlement.

Le Règlement s’applique aux moteurs fabriqués au Canada s’ils sont « transportés à l’intérieur du Canada » (c’est-à-dire transportés entre les provinces ou territoires). Il est obligatoire d’apposer un marque nationale aux moteurs fabriqués au Canada qui sont transportés entre les provinces ou les territoires (vous référer au chapitre 5).

4.2 Qu’entend-on par distributeur de moteurs au Canada?

Une personne qui s’occupe de vendre à d’autres personnes, aux fins de revente par ces personnes, des moteurs obtenus directement d’un fabricant de moteurs au Canada ou de son agent est un distributeur de moteurs canadiens et est une *entreprise* en vertu de la LCPE 1999.

Il est obligatoire d’apposer une marque nationale aux moteurs fabriqués au Canada qui sont transportés entre les provinces ou les territoires (vous référer au chapitre 5). Une seule marque nationale est requise par moteur.

4.3 Dans quelles situations est-ce qu’un importateur est une *entreprise* en vertu de la LCPE 1999?

En vertu de la LCPE 1999, une *entreprise* est une personne qui importe des moteurs ou des machines fonctionnant avec ces moteurs aux fins de vente. L’article 3 de la LCPE1999 définit « vente » comme ci-après : « sont assimilées à la vente, la location, l'offre de vente ou de location ainsi que la possession et la livraison en vue de la vente ou de la location ».

En vertu de la LCPE 1999, une personne qui importe des moteurs à une fin autre que la vente n’est pas une *entreprise*. Donc, un individu ou une entité commerciale qui importe des moteurs directement pour sa seule utilisation n’est pas une *entreprise* aux fins du Règlement. Par exemple, une *entreprise* de construction qui importe directement une pelle rétrocaveuse pour que ses employés l’utilisent, n’est pas une *entreprise*. Toutefois, certaines exigences réglementaires s’appliquent à cette catégorie de personnes.

4.4 Quelles sont les exigences réglementaires pour chaque genre de « personne » touché par le Règlement?

Le tableau 1 présente un résumé des exigences pour les quatre différentes catégories de personnes touchées par le Règlement. Le cas échéant, des renseignements plus détaillés sont fournis ailleurs dans le document d'orientation, comme l'indique le tableau ci-après.

Tableau 1 : Résumé des exigences réglementaires

	Fabricant de moteurs au Canada	Distributeur de moteurs au Canada	Importateur de moteurs ou de machines		Chapitre dans le document d'orientation
			Aux fins de vente	À d'autres fins	
Entreprise en vertu de la LCPE 1999?	✓	✓	✓		4
Apposer la marque nationale	✓	✓			5
Fournir des moteurs qui se conforment aux normes	✓	✓	✓	(1)	6
Fournir la preuve de la conformité	✓	✓	✓(2)	(1)	7
Soumettre une déclaration d'importation			✓	✓	8
L'étiquette prévue est apposée à un moteur importé			✓	✓	8
Fournir les instructions pour l'entretien	✓	✓	✓(2)		9
Nécessité de faire émettre un avis de défaut, le cas échéant	✓	✓	✓		9

(1) La présence de l'étiquette prescrite sur le moteur constitue la preuve que le moteur est conforme aux normes prescrites pour les émissions lorsqu'il est importé par une personne à des fins autres que celles de la vente.
(2) Une *entreprise* peut s'entendre avec le fabricant de moteur ou de machine pour que certaines des informations exigées soient fournies par le fabricant de moteur ou de machine au profit de l'*entreprise*.

4.5 Comment est-ce que les fabricants de moteurs étrangers sont touchés par le Règlement?

Les moteurs produits par des fabricants étrangers et importés au Canada doivent se conformer à la LCPE 1999 et au Règlement.

Les importateurs pourraient avoir besoin de l'aide d'un fabricant de moteur étranger pour démontrer la conformité au Règlement. Plus particulièrement, l'aide de fabricants de moteurs étrangers pourrait être requise pour assurer que les moteurs importés au Canada respectent les normes prescrites et pour fournir la preuve de la conformité à cet effet. Ces exigences sont décrites dans les chapitres 6 et 7 du présent document d'orientation.

5. MARQUE NATIONALE

Les *entreprises* sont tenues d'apposer la marque nationale seulement aux moteurs prescrits qui sont fabriqués au Canada pour vente au Canada. L'article 152 de la LCPE 1999, jumelé au paragraphe 5(3) du Règlement interdit à une *entreprise* de transporter des moteurs fabriqués au Canada entre les provinces ou les territoires à moins que la marque nationale ne soit apposée au moteur.

La marque nationale est le symbole illustré dans la figure 2. L'article 150 de la LCPE 1999 précise que la marque nationale est une marque de commerce nationale et établit les limites sur l'utilisation de la marque (ou sur l'utilisation d'une marque susceptible d'être confondue avec une marque nationale). Les *entreprises* doivent obtenir l'autorisation du ministre pour utiliser la marque nationale.

Figure 2 : La marque nationale

5.1 Est-ce que certaines conditions sont prévues pour apposer une marque nationale à un moteur?

Oui. L'article 153 de la LCPE 1999 interdit à une *entreprise* d'apposer la marque nationale à tout moteur à moins de satisfaire à toutes les exigences. Les normes d'émissions auxquelles doit satisfaire le moteur sont précisées aux articles 9 à 13 du Règlement.

5.2 Quand est-ce que les dispositions au sujet de la marque nationale entrent en vigueur?

Les articles 6 à 8 du Règlement, qui ont trait à la marque nationale, sont entrés en vigueur le 8 février 2005 pour permettre aux *entreprises* de demander une autorisation pour apposer la marque nationale aux moteurs fabriqués avant le 1er janvier 2006 qui satisfont aux normes applicables pour l'année de modèle 2006.

Les autres articles du Règlement sont entrés en vigueur le 1er janvier 2006.

5.3 Qui peut apposer la marque nationale?

En vertu de l'article 151 de la LCPE 1999, une *entreprise* doit avoir reçu une autorisation du ministre pour apposer la marque nationale aux véhicules, aux moteurs ou à l'équipement.

5.4 Comment est-ce qu'une *entreprise* peut obtenir l'autorisation du ministre pour apposer la marque nationale?

L'*entreprise* doit présenter une demande d'autorisation au ministre afin d'apposer la marque nationale. L'information à fournir dans la demande est présentée à l'article 6 du Règlement. La demande d'une *entreprise* doit être signée par une personne autorisée à agir pour le compte de l'*entreprise*.

Lorsque le ministre autorise une *entreprise* à apposer la marque nationale, un numéro d'identification unique lui est assigné.

5.5 Quelle information est suffisante pour satisfaire l'exigence de l'alinéa 6(2)(d) du Règlement afin de démontrer que l'*entreprise* est capable de vérifier la conformité par rapport aux normes?

L'information pour démontrer qu'une *entreprise* est capable de vérifier la conformité par rapport aux normes réglementaires peut être présentée en différents formats, y compris mais ne se limitant pas à ce qui suit :

(1) Une expérience récente de l'obtention du certificat d'émissions de la part de l'EPA

Le cas échéant, une *entreprise* peut présenter la déclaration suivante :

« L'*entreprise* a obtenu des certificats de conformité de la part de la U.S. EPA au cours des cinq dernières années comme preuve de la conformité par rapport aux normes réglementaires d'émissions des États-Unis pour les moteurs dont il est question dans le document *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression* ».

(2) Renseignements techniques

L'*entreprise* peut fournir des renseignements techniques pour illustrer qu'elle est capable de vérifier la conformité par rapport aux normes établies dans le Règlement, y compris, mais ne se limitant pas à l'information décrivant les capacités des installations d'essais pour les émissions, exploitées par ou pour le compte de l'*entreprise* pour produire la preuve que ses moteurs sont conformes aux normes établies dans le Règlement. Ceci peut comprendre la preuve que l'installation utilisée pour faire des essais des émissions pour le compte de l'*entreprise* a produit des résultats de tests utilisés pour appuyer une demande auprès de l'EPA pour l'obtention d'un certificat de conformité qui a été accordé.

Le ministre évaluera l'information fournie pour déterminer si l'*entreprise* répond aux exigences pour l'obtention d'une autorisation pour apposer la marque nationale sur les moteurs.

5.6 Est-ce que les moteurs importés doivent aussi porter la marque nationale?

Non. Le paragraphe 153(1) de la LCPE 1999 stipule précisément que les moteurs importés doivent être conformes aux exigences du Règlement comme condition préalable à l'importation au Canada. En conséquence, apposer une marque nationale aux moteurs importés n'est pas nécessaire pour démontrer la conformité. Toutefois, une *entreprise* qui est autorisée par le ministre à utiliser la marque nationale peut apposer la marque aux moteurs qui sont fabriqués à l'extérieur du Canada, pourvu qu'ils soient conformes aux exigences du Règlement.

5.7 Est-ce qu'il existe des exigences au sujet de la dimension, de l'emplacement et de la façon d'apposer la marque nationale à un moteur?

Oui. Les exigences touchant la dimension, l'endroit et la façon d'apposer la marque nationale aux machines ou aux moteurs sont expliquées à l'article 7 du Règlement.

La marque nationale doit avoir au moins 7 mm de hauteur et 10 mm de largeur. Le numéro d'identification assigné par le ministre à l'*entreprise* (décrit à la section 5.4 de ce document) doit être en caractères d'au moins 2 mm de hauteur, juste au-dessous ou à droite de la marque nationale.

La marque nationale doit être placée soit sur l'étiquette d'information de l'EPA ou juste à son côté ou à défaut de cette étiquette, à un endroit bien en vue ou d'accès facile.

La marque nationale doit être sur une étiquette qui est apposée en permanence, qui résiste aux intempéries et qui porte des inscriptions lisibles et indélébiles.

6. NORMES D'ÉMISSIONS

Le Règlement stipule que les moteurs doivent se conformer aux normes et dispositions applicables pour :

a) les systèmes antipollution et les dispositifs de mise en échec (article 9 du Règlement);
b) les émissions de gaz d'échappement (article 10 du Règlement);
c) les émissions du carter et de fumée (article 10 du Règlement); et
d) les paramètres réglables (article 11 du Règlement).

Ces normes sont harmonisées aux règles de l'EPA pour les moteurs hors route à allumage par compression telles qu'elles sont publiées dans le CFR. Environnement Canada prévoit maintenir l'harmonisation avec les règles de l'EPA des États-Unis 2008 (groupe 4) pour les moteurs hors route à allumage par compression, à l'aide d'un processus réglementaire séparé.

En vertu de l'article 14 du Règlement, un moteur couvert par un certificat de conformité actuel de l'EPA et vendu simultanément au Canada et aux États-Unis est jugé se conformer aux normes d'émissions du Canada.

6.1 Qu'est-ce qu'un système antipollution?

Le paragraphe 1(1) du Règlement définit le système antipollution comme tout dispositif, système ou autre élément de conception qui règle ou réduit les émissions de gaz d'échappement du moteur.

6.2 Est-ce qu'il y a des restrictions sur le système antipollution installé sur un moteur réglementé?

Oui. Le paragraphe 9(1) du Règlement stipule que le système antipollution ne doit pas, par son fonctionnement, rejeter des substances qui provoquent la pollution atmosphérique qui n'auraient pas été rejetées si le système n'avait pas

été installé. En outre, le système antipollution ne doit pas rendre le moteur ou la machine dans laquelle celui-ci est installé dangereux ou ne doit pas mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant à proximité de la machine ou du moteur.

6.3 Qu’est-ce qu’un dispositif de mise en échec?

Un dispositif de mise en échec est tout appareil, système ou élément de conception qui mesure un fonctionnement à l’extérieur des conditions d’essais pour la certification des émissions et qui réduit l’efficacité du contrôle des émissions. Le Règlement présente, par un renvoi au CFR, la définition d’un dispositif de mise en échec.

En vertu du paragraphe 9(2) du Règlement, aucun moteur ne peut être muni d’un dispositif de mise en échec.

6.4 Quelles sont les normes d'émissions pour les gaz d'échappement?

Les normes d'émissions pour les gaz d'échappement sont harmonisées à celles de l’EPA et le Règlement les inclut par renvoi aux alinéas 89.112, 89.113 et 89.120 du CFR.

Les normes d'émissions pour les gaz d'échappement sont divisées en neuf catégories basées sur la puissance du moteur. Le règlement établit un niveau maximum pour la teneur combinée des émissions d’hydrocarbures non méthaniques combinées aux oxydes d’azote (HCNM + NO_x), du monoxyde de carbone (CO) et des particules (PM) pour chaque gamme de puissance de moteurs. Les normes sont définies comme masses de polluants par unité de puissance utile exprimée en gramme par kilowattheure.

Le tableau 2 présente un résumé des normes d'émissions pour les gaz d'échappement.

Tableau 2 : Catégories de moteurs et normes applicables aux émissions de gaz d'échappement

Puissance du moteur	Groupe	Date d'entrée en vigueur (année de modèle)	HCNM +NO_x (g/kWh)	CO (g/kWh)	PM (g/kWh)
kW<8	2	à partir de 2006	7,5	8,0	0,80
8≤kW<19	2	à partir de 2006	7,5	6,6	0,80
19≤kW<37	2	à partir de 2006	7,5	5,5	0,60
37≤kW<75	2	2006, 2007	7,5	5,0	0,40
	3	à partir de 2008	4,7	5,0	0,40
75≤kW<130	2	2006	6,6	5,0	0,30
	3	à partir de 2007	4,0	5,0	0,30
130≤kW<225	3	à partir de 2006	4,0	3,5	0,20
225≤kW<450	3	à partir de 2006	4,0	3,5	0,20
450≤kW≤560	3	à partir de 2006	4,0	3,5	0,20
kW>560	2	à partir de 2006	6,4	3,5	0,20

6.5 Quelles sont les procédures utilisées pour mesurer les émissions de gaz d'échappement?

Le Règlement précise que les procédures utilisées pour les essais, les carburants et les méthodes de calcul sont celles établies dans le CFR pour ces normes.

En général, au cours d'un essai de certification d'émissions, des échantillons de gaz d'échappement sont recueillis pendant que le moteur à l'essai fonctionne en utilisant un cycle d'essai précis sur un dynamomètre. Les gaz d'échappement sont analysés pour déterminer la concentration de chaque agent polluant. Les concentrations d'émissions sont converties à des taux d'émission pondérés, rapportés en gramme par kilowattheure (g/kWh).

6.6 Qu'est-ce qu'un moteur de transition et peut-il être vendu au Canada?

Les machines contenant des moteurs de transition peuvent être vendues au Canada, pourvu qu'elles se conforment aux exigences de l'article 13 du Règlement.

Un moteur de transition est un moteur qui est installé dans une machine ou sur une machine qui satisfait aux exigences des dispositions sur la flexibilité établies à l'aliéna 102(d) de la sous-partie B - Emission Standards and Certification Provisions du CFR. Les dispositions sur la flexibilité inscrites à l'aliéna 102(d) précisent que :

1. pour les moteurs d'une puissance brute moins de 37 kW, un pourcentage de nouvelles machines dans chacune des catégories de puissance peuvent ne pas respecter les exigences du groupe 1 ou du groupe 2, au cours des sept années de modèle débutant lorsque les normes du groupe 1 sont entrées en vigueur aux États-Unis dans la catégorie applicable de puissance.
2. pour les moteurs d'une puissance brute de 37 kW ou plus, un pourcentage de machines dans chaque catégorie de puissance pourra respecter les normes du groupe 1 ou du groupe 2 plutôt que celles du groupe 2 ou du groupe 3, pour les sept années de modèle à partir de l'année au cours de laquelle les normes du groupe 2 entreront en vigueur aux États-Unis dans la catégorie applicable de puissance.

La somme cumulative des pourcentages annuels des machines respectant les dispositions de flexibilité ci-dessus dans chacune des catégories de puissance ne peut pas dépasser 80 % au cours de la période de sept ans prévue aux États-Unis.

Un fabricant de machines peut dépasser la somme cumulative de 80 % pourvu que dans chaque catégorie de puissance, le total des machines du fabricant respectant les dispositions sur la flexibilité :

1. est inférieur à 100 unités multipliées par le nombre d'années au cours desquelles les dispositions sur la flexibilité s'appliquent, durant la période de temps pour laquelle les dispositions sur la flexibilité sont applicables;
2. est inférieur à 200 unités pour toute année de modèle donnée; et
3. ne comprend pas de moteurs pour plus d'une famille de moteurs ou pour plus d'un fabricant de moteurs si les moteurs ne font partie d'aucune famille de moteur.

Au Canada, l'article 13 du Règlement permet qu'une machine qui respecte les dispositions de flexibilité en vertu de la règle des États-Unis (c'est-à-dire un moteur de transition) soit importé au Canada, pourvu qu'il porte l'étiquette prescrite au paragraphe 13(4).

Une *entreprise* peut aussi importer un moteur non installé qui deviendra un moteur de transition lorsqu'il sera installé dans ou sur une machine lorsque les exigences suivantes auront été remplies. Dans le cas d'une machine vendue simultanément au Canada et aux États-Unis :

- la machine respectera les exigences des paragraphes 13(1) à 13(4) avec le calcul basé seulement sur les ventes aux États-Unis, et;
- l'*entreprise* soumet la déclaration identifiée au paragraphe 13(5).

Dans le cas d'une machine qui est vendue seulement au Canada et qui contient un moteur de transition, veuillez vous référer à l' «Avis d'information pour les moteurs de transition installés dans les machines vendues seulement au

Canada en vertu du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*»[2].

Étant donné que le Règlement est entré en vigueur le 1er janvier 2006, la durée permise pour les moteurs de transition au Canada est moins longue qu'aux États-unis. Toutefois, les années de modèle finales au cours desquelles les moteurs de transition seront permis sont les mêmes dans les deux pays. Les années de modèle applicables sont établies aux paragraphes 13 (2) et (3).

Pour obtenir une orientation plus poussée sur la preuve de la conformité pour les moteurs de transition, veuillez vous référer à la section 7.4 de ce document.

6.7 Pendant combien de temps est-ce qu'un moteur doit se conformer aux normes touchant les gaz d'échappement?

Un moteur doit se conformer aux normes sur les gaz d'échappement tout au long de la durée de sa « vie utile ». La période de la vie utile est intégrée par renvoi au CFR. L'article 89.104 du CFR explique les périodes précisées. Le tableau 3 présente un résumé de la durée utile de vie pour les différentes catégories de moteurs.

Tableau 3 : Vie utile par catégorie de moteur

Scénario	Vie utile
Tous les moteurs de puissance moins élevée que 19 kW	3 000 h ou 5 ans (première limite prévaut)
Moteurs à vitesse constante de puissance moins élevée que 37 kW avec des vitesses supérieures ou égales à 3 000 rpm	3 000 h ou 5 ans (première limite prévaut)
Tous les autres moteurs de puissance 19 KW ou plus élevée mais moins de 37 kW	5 000 h ou 7 ans (première limite prévaut)
Tous les autres moteurs de puissance égale ou supérieure à 37 kW	8 000 h ou 10 ans (première limite prévaut)

6.8 Quelles sont les exigences pour les émissions du carter?

Les émissions du carter ne sont pas autorisées pour les moteurs à aspiration naturelle. Aucune exigence en matière d'émissions n'est placée sur les moteurs à turbocompresseur.

[2] L' « Avis d'information pour les moteurs de transition installés dans les machines vendues seulement au Canada en vertu du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression* » est disponible sur le registre de la LCPE d'Environnement Canada au : www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/regulations/detailReg.cfm?intReg=88.

6.9 Qu’est-ce qu’un paramètre réglable?

Le paragraphe 11(1) du Règlement définit le paramètre réglable comme tout dispositif, système ou élément de conception pouvant être ajusté mécaniquement de façon à modifier les émissions ou la performance du moteur durant un essai de contrôle des émissions ou son usage normal, à l’exclusion de tout dispositif, système ou élément de conception qui est scellé de façon permanente par le fabricant du moteur ou qui n’est pas accessible à l’aide d’outils usuels.

Les moteurs qui comprennent des paramètres réglables doivent se conformer aux normes applicables, peu importe l’ajustement de ces paramètres. Ainsi, s’il existe une vis de réglage sur un moteur, ce moteur doit respecter les normes pour les émissions de gaz polluants peu importe le réglage de la vis (c’est-à-dire si elle est serrée complètement, en partie ou si elle n’est pas serrée).

6.10 Est-ce qu’un moteur couvert par un certificat de conformité de l'EPA et vendu simultanément au Canada et aux États-Unis doit se conformer aux normes pour les émissions au Canada?

En vertu du paragraphe 14(2) du Règlement, un moteur couvert par un certificat de conformité de l’EPA et vendu simultanément au Canada et aux États-Unis est jugé conforme aux normes pour les émissions (c’est-à-dire les articles 9 à 11 du Règlement) si ce moteur respecte toutes les exigences établies pour le certificat de conformité de l’EPA. Il est cependant obligatoire de respecter toutes les autres exigences du Règlement (comme la preuve de la conformité, les documents d’importation, l’avis de défaut, etc.).

Dans certains cas, l’EPA peut émettre un certificat de conformité pour un moteur ayant des niveaux d’émissions supérieurs à la norme applicable. Le programme d’émissions de l’EPA incorpore un programme optionnel de calcul de moyennes, d’accumulation et d’échange qui permet aux fabricants de certifier les moteurs à un niveau moins rigoureux que la norme prévue tant et aussi longtemps que les émissions accrues sont compensées, sur la base pondérée des ventes, par des moteurs certifiés ayant une performance au-dessus de la norme. Les moteurs certifiés en vertu des dispositions du calcul des moyennes de l’EPA ne peuvent pas dépasser un niveau maximum prévu pour les émissions.

Les moteurs couverts par un certificat de conformité courant de la U.S. EPA, relatif à un programme de moyenne, d'accumulation et d’échange sont jugés aptes à respecter les normes au Canada.

6.11 Est-il nécessaire d'avoir exactement le même modèle de moteur vendu simultanément au Canada et aux États-Unis?

Non. En vertu du paragraphe 14(1) du Règlement, un moteur vendu au Canada et qui possède les mêmes caractéristiques (utilisées par l'EPA pour classifier les moteurs en familles de moteurs) qu'un moteur faisant partie d'une famille de moteurs couverte par un certificat de l'EPA et vendue aux É.-U. au cours de la même année de modèle peut se conformer aux normes d'émissions du certificat de l'EPA plutôt qu'à celles qui sont établies dans le Règlement. Le moteur vendu au Canada doit être dépourvu de caractéristiques susceptibles de causer un niveau plus élevé d'émissions que la famille de moteurs vendus aux États-Unis.

7. PREUVE DE LA CONFORMITÉ

Les articles 16 à 18 du Règlement déterminent les dossiers qui doivent être fournis au ministre sur demande qui ont trait à la preuve de la conformité.

Pour un moteur qui est couvert par un certificat de conformité de l'EPA et qui est vendu simultanément au Canada et aux États-Unis, les éléments de preuve de la conformité sont :

(1) une copie du certificat de conformité de l'EPA;
(2) un document qui démontre que le moteur est vendu simultanément au Canada et aux États-Unis;
(3) une copie des dossiers présentés à l'EPA lors de la demande pour obtenir un certificat de conformité; et
(4) l'étiquette apposée sur le moteur contenant les informations pertinentes de la U.S. EPA sur ce moteur.

Pour un moteur qui n'est pas traité par un certificat de conformité de l'EPA ou qui n'est pas vendu simultanément au Canada et aux États-Unis, la preuve de la conformité doit être obtenue et produite selon un format et une manière qui sont satisfaisantes pour le ministre. Veuillez vous référer à la section 7.3 de ce document d'orientation.

7.1 Quels dossiers serviront à respecter l'exigence de prouver qu'un moteur est vendu simultanément au Canada et aux États-Unis?

L'alinéa 16(b) du Règlement exige un document qui démontre qu'un moteur, couvert par un certificat de l'EPA, est vendu simultanément au Canada et aux États-Unis. Des exemples de la preuve requise comprennent :

(1) une copie de la facture pour une vente d'un moteur à une personne aux États-Unis;

(2) une copie d'une facture pour la vente à une personne aux Etats-Unis, d'une machine contenant le moteur, accompagnée de la documentation confirmant que le moteur a été installé dans la machine; ou
(3) une autre preuve suffisante pour démontrer les ventes simultanées aux États-Unis et au Canada.

7.2 Quand est-ce que les éléments de preuve de la conformité doivent être présentés?

L'article 18 du Règlement exige qu'une *entreprise* présente les éléments de preuve de la conformité pour tout moteur des années de modèle à compter de l'année de modèle 2006 qui est fabriqué après le 1 janvier 2006, sur demande écrite du ministre. Cette demande peut s'appliquer aux moteurs fabriqués au cours des huit années précédant la demande et la preuve de la conformité doit être présentée dans une des deux langues officielles dans un délai de 40 jours après la réception de la demande. Si la preuve de la conformité doit être traduite d'une langue autre que le français ou l'anglais, l'*entreprise* a 60 jours pour soumettre les éléments de preuve.

Pour un moteur qui n'est pas couvert par un certificat de conformité actuel de l'EPA ou qui n'est pas vendu simultanément au Canada et aux États-Unis, l'article 17 du Règlement stipule que la preuve de la conformité « doit être obtenue et produite par l'*entreprise* selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes ». La preuve de la conformité pour un moteur qui n'est pas couvert par un certificat de l'EPA ou qui n'est pas vendu simultanément au Canada et aux États-Unis doit être présentée à Environnement Canada avant l'importation ou avant que la marque nationale soit apposée afin de déterminer que l'*entreprise* a obtenu et produit les éléments de preuve de la conformité d'une façon et dans un format qui sont satisfaisants pour le ministre.

Bien que le Règlement n'oblige pas une *entreprise* à conserver directement la preuve de la conformité, elle a l'obligation de la rendre disponible sur demande. En conséquence, les *entreprises* doivent assurer que les mesures nécessaires sont en place pour respecter cette obligation.

7.3 Quelle est la procédure pour fournir la preuve de la conformité « selon les modalités que le ministre trouve satisfaisantes » pour les moteurs dont il est question à l'article 17 du Règlement (c'est-à-dire non couverts par un certificat de conformité émis par l'EPA ou ne sont pas vendus simultanément au Canada et aux États-Unis)?

Pour un moteur qui n'est pas couvert par un certificat de conformité de l'EPA ou qui n'est pas vendu simultanément au Canada et aux États-Unis, l'article 17 du Règlement précise que la preuve de la conformité doit être obtenue et produite selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes.

La figure 3 illustre la procédure à suivre pour fournir la preuve de la conformité « selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes » pour les moteurs dont il est question à l'article 17 du Règlement.

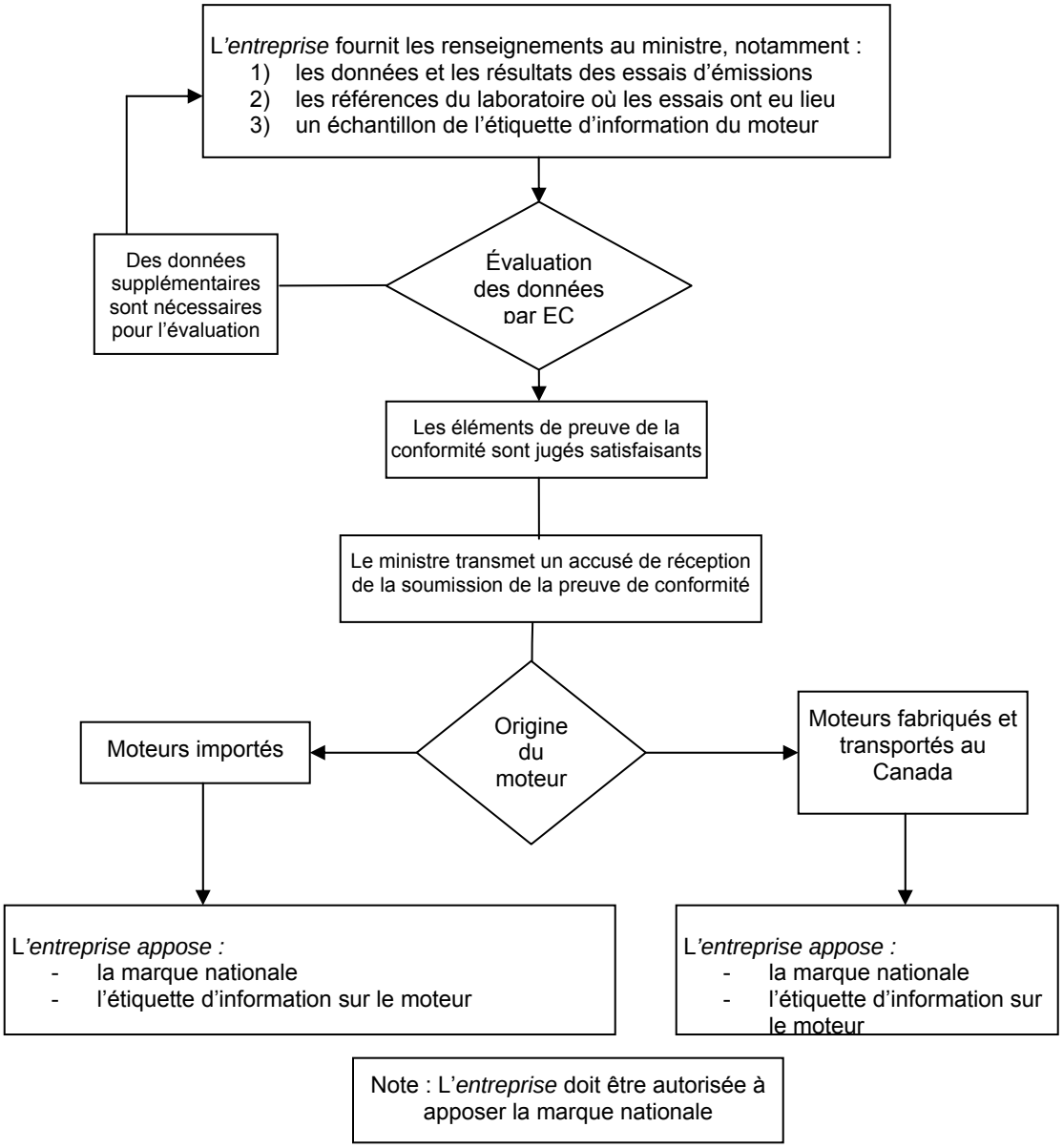

Figure 3 : Procédure modèle pour les moteurs qui ne sont pas couverts par un certificat de conformité actuel de l'EPA ou qui ne sont pas vendus simultanément au Canada et aux États-Unis.

La preuve de la conformité dans cette situation doit être soumise avant l'importation du moteur ou des moteurs en question ou avant d'apposer la marque nationale sur le moteur ou les moteurs. La soumission de la preuve de la conformité doit inclure une lettre originale signée par un officiel autorisé de la compagnie qui importera les moteurs au Canada et contenant une déclaration inconditionnelle de conformité au Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression.

Dans ce cas, les *entreprises* doivent obtenir et produire la preuve de la conformité comparable à celle précisée dans les alinéas 16(c) et 16(d) pour les moteurs certifiés par l'EPA (c'est-à-dire, preuve de la conformité comparable à l'information précisée à l'article 89.115 du CFR). Une *entreprise* doit donc obtenir et produire la preuve suivante :

(1) les résultats des essais d'émissions du moteur désigné Canada-seulement obtenus en utilisant les procédures applicables établies dans le CFR;
(2) les données requises pour répéter cet essai (c'est-à-dire les informations précisées à l'article 89.115 du CFR);
(3) les références du laboratoire où l'essai a été réalisé, surtout l'expérience de produire des résultats d'essais utilisés pour appuyer la certification par l'EPA ;
(4) un exemple d'une étiquette d'information pour le moteur.

Les résultats des essais et les données nécessaires pour répéter les essais peuvent être présentés dans le même format que celui utilisé pour faire une demande de certificat de conformité auprès de l'EPA.

En vertu du Règlement, une étiquette d'information sur le moteur doit être apposée à l'endroit stipulé à l'alinéa 16(d) du Règlement. Cette étiquette d'information sur le moteur doit comprendre :

(1) une déclaration de conformité telle que « ce moteur est conforme à toutes les normes applicables en vertu du Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression pour l'année de modèle XXXX » ou la marque nationale si l'*entreprise* a été autorisée à l'apposer; et
(2) le nom de l'*entreprise*, l'année de modèle, la date de fabrication, la puissance nominale du moteur, et des renseignements suffisants pour démontrer la preuve satisfaisante de la conformité.

Sur l'étiquette, une *entreprise* peut utiliser le système de codage illustré au tableau 4 plutôt que de fournir toute l'information dont la liste figure à l'élément (2). Ce code se fonde sur l'identification des familles de moteurs établie par l'EPA.

Tableau 4 : Code d'identification pour les moteurs Canada-seulement

Nombre de caractères	Colonnes	Description
2	1-2	Un code de lettres pour identifier Environnement Canada – EC.
1	3	L'année de modèle identifiée jusqu'en 2009 par le dernier numéro de l'année de modèle, c'est-à-dire 5 pour l'année de modèle 2005.
3	4-6	Les codes qui identifient l'*entreprise*. Une *entreprise* peut utiliser a) le numéro d'identification qui lui a été assigné par le ministre si elle est autorisée à apposer la marque nationale; b) la séquence de caractères utilisée par l'EPA pour identifier l'*entreprise*, le cas échéant; ou c) si l'*entreprise* ne peut pas utiliser a) ou b), une séquence de trois caractères assujettis à l'approbation d'Environnement Canada.
1	7	Un code de lettre pour identifier le Règlement : V sur route S petits moteurs à étincelles R récréatif C allumage par compression L gros moteurs à étincelles
4	8-11	Le déplacement par cylindre du moteur en litres (par exemple, 05,7 où le point décimal compte comme chiffre et que le zéro initial est une espace) ou en pouces cubes (par exemple, 0350, 0097). Pour les moteurs à grand déplacement par cylindre, le déplacement par cylindre peut être inscrit comme XX,X (par exemple, 12,1). Les petits moteurs peuvent être inscrits comme ,XXX (par exemple, ,072, 0,07, 00,7). Dans tous les cas, le déplacement par cylindre doit être indiqué en litres si un point décimal est inscrit et en pouces cubes s'il n'y a pas de point décimal.
3 ou plus	12-?	Séquence de caractères. Utiliser toute combinaison de caractères pour fournir une identification unique pour le modèle ou la famille du moteur.

7.4 Comment la preuve de la conformité pour un moteur de transition peut-elle être « obtenue et produite par l'*entreprise* selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes » ?

L'article 17 du Règlement exige la preuve de la conformité pour tout moteur qui n'est pas couvert par un certificat de l'EPA. Cette preuve doit être « obtenue et produite par l'*entreprise* selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes ». En ce qui a trait aux moteurs de transition[3] installés dans les machines vendues simultanément au Canada et aux États-Unis, la preuve suivante de la conformité est jugée satisfaisante pour le ministre :

1. une déclaration de l'*entreprise* attestant que le moteur est un moteur de transition; l'étiquette exigée en vertu du paragraphe 13 (4) est apposée sur le moteur; le moteur est conforme au *Règlement sur les moteurs hors route à allumage par compression*;
2. conformément au paragraphe 13 (4) du Règlement, l'étiquette qui est apposée au moteur précise que le moteur est un moteur de transition qui est conforme au *Règlement sur les moteurs hors route à allumage par compression* ou aux règles sur les émissions de moteurs hors route à allumage par compression de l'EPA en vertu des dispositions de 40 CFR 89.102;
3. le nom et l'adresse du fabricant de la machine et le nom et le numéro de téléphone du contact;
4. une copie du calcul du fabricant de la machine décrit au sous-alinéa 89.102(e)(1) du CFR qui a été soumis à l'EPA après la période de transition;
5. une copie des dossiers du fabricant de la machine dont il est question au sous-alinéa 89.102(e)(2) du CFR;
6. le nom et l'adresse du fabricant du moteur et le nom et le numéro de téléphone du contact;
7. dans le cas d'un moteur de puissance de 37 kW ou plus, une copie du certificat du fabricant du moteur le plus récent de l'EPA couvrant le moteur et une copie des dossiers du fabricant du moteur soumis à la U.S. EPA pour appuyer la demande de délivrance du certificat auprès de la U.S. EPA en ce qui a trait au moteur; et
8. la documentation démontrant que le modèle du moteur particulier de transition installé sur ou dans la machine est vendu simultanément au Canada et aux États-Unis.

---

[3] Les moteurs de transition ne sont pas couverts par des certificats valides de la U.S. EPA parce que les moteurs de transition de puissance brute inférieure à 37 KW ne sont pas tenus de respecter les normes d'émissions et que les moteurs de transition de puissance brute supérieure à 37 KW doivent respecter les normes précédentes applicables au groupe 1 ou au groupe 2.

Dans le cas d'un moteur de transition installé dans une machine vendue seulement au Canada, veuillez vous référer à l' «Avis d'information pour les moteurs de transition installés dans les machines vendues seulement au Canada en vertu du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*»[4].

En général, la preuve de la conformité pour un moteur qui n'est pas couvert par un certificat de l'EPA doit être soumise à Environnement Canada avant l'importation afin de déterminer que l'*entreprise* a obtenu et produit la preuve selon un format et une manière qui sont satisfaisants pour le ministre. Toutefois, dans le cas précis d'un moteur de transition, il n'est pas nécessaire de présenter la preuve de la conformité avant l'importation étant donné que cette direction précise le format et la manière qui sont satisfaisants pour le ministre.

En dépit de ce qui est précisé plus haut, en vertu des articles 17 et 18 du Règlement, l'*entreprise* est obligée de fournir la preuve de la conformité sur demande écrite de la part du ministre. Dans le cas des moteurs de transition, en général, l'*entreprise* est l'importateur du moteur ou de la machine et l'information qui est présentée plus haut est habituellement produite par le fabricant du moteur et le fabricant de la machine. Il est recommandé que l'importateur de machines ou de moteurs canadien assure que les mesures nécessaires sont en place pour respecter l'obligation voulant que la preuve de la conformité soit fournie sur demande. L'importateur canadien peut assurer que des copies des calculs et des dossiers du fabricant de la machine et que le certificat de l'EPA et les dossiers du fabricant du moteur sont soumis directement par les fabricants à Environnement Canada sur demande.

8. IMPORTATION D'UN MOTEUR

Seuls les moteurs qui sont conformes au Règlement sont admissibles aux fins d'importation.

En vertu de l'article 19 du Règlement, toute *entreprise* qui importe un moteur doit présenter une déclaration à un bureau de douane. La déclaration doit fournir :

(a) le nom et l'adresse de l'importateur;
(b) le numéro d'entreprise assigné à l'*entreprise*;
(c) dans le cas d'un moteur non installé, le nom du fabricant, le modèle et l'année de modèle du moteur;
(d) dans le cas d'une machine, le nom du fabricant, la marque, le type et le modèle de la machine;

[4] L' « Avis d'information pour les moteurs de transition installés dans les machines vendues seulement au Canada en vertu du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression* » est disponible sur le registre de la LCPE d'Environnement Canada au : www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/regulations/detailReg.cfm?intReg=88.

(e) la date de l'importation; et
(f) une déclaration selon laquelle le moteur porte la marque nationale ou selon laquelle l'*entreprise* est en mesure de produire les preuves de la conformité ou selon laquelle le moteur est conforme aux normes d'émissions établies au Canada.

En vertu de l'article 21 du Règlement, tout moteur qui est importé par une personne qui n'est pas une *entreprise* doit être étiqueté avec :

(a) la marque nationale;
(b) l'étiquette d'information sur le moteur de l'EPA; ou
(c) une étiquette démontrant que le moteur était conforme aux normes d'émissions du California Air Resources Board (CARB) en vigueur au moment de sa fabrication.

La présence d'une des étiquettes mentionnées plus haut sur le moteur indique que le moteur était conforme aux normes d'émissions du Canada au moment de sa fabrication.

8.1 Quel est le numéro d'entreprise requis dans le sous-aliéna 19(1)(e)(i) du Règlement?

L'Agence du Revenu du Canada assigne le numéro d'entreprise (NE) pour distinguer de façon unique les entités commerciales et il doit être fourni sur les documents des douanes. Il fait partie intégrante d'un système de numérotation qui simplifie et rationalise la façon dont les *entreprises* font affaire avec le gouvernement fédéral.

De plus amples renseignements sur les numéros d'entreprise sont disponibles à http://www.cra-arc.gc.ca/menu-f.html

8.2 Est-ce qu'il y a un formulaire spécial pour la déclaration d'importation dont il est question à l'article 19 du Règlement?

Non. L'*entreprise* peut présenter la déclaration requise de trois façons différentes.

(1) Si l'information fournie sur la facture commerciale requise lors de l'importation correspond aux exigences du Règlement, l'*entreprise* peut ajouter la déclaration de la conformité exigée en vertu de l'alinéa 19(1)(e) du Règlement à sa facture commerciale.

(2) Si elle est admissible, l'*entreprise* peut fournir une déclaration globale pour les moteurs qui est mentionnée au paragraphe 19(2) du Règlement.

(3) L'*entreprise* peut présenter une déclaration dans un document séparé, tant et aussi longtemps que toutes les exigences relatives à l'information pour l'importation sont respectées.

8.3 Existe-t-il une formulation suggérée pour la déclaration à produire en vertu du sous-alinéa 19(1)(e)(ii) du Règlement?

Le sous-alinéa 19(1)(e)(ii) du Règlement exige une déclaration selon laquelle « soit le moteur porte la marque nationale, soit l'entreprise est en mesure de produire les éléments de justification de la conformité visés à l'article 16 ou se conforme à l'article 17 ».

L'*entreprise* peut utiliser une formulation telle que : « *L'entreprise* peut produire la preuve de conformité en vertu du Règlement canadien sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression » ou « Tous les moteurs de ce chargement sont conformes au Règlement canadien sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression ».

Dans le cas où il y aurait un chargement combiné (c.-à-d., qui contient aussi des moteurs se conformant au *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*), est acceptable un énoncé tel que « Tous les moteurs de ce chargement sont conformes soit au *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* ou au *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*, selon le cas ».

8.4 Qui a le droit de signer la déclaration d'importation à titre de « représentant dûment autorisé » de l'*entreprise*?

Le « représentant dûment autorisé » s'entend d'une personne possédant l'autorité par écrit d'agir au nom de l'*entreprise*. Un employé autorisé de l'*entreprise* ou une entité commerciale séparée en vertu d'une entente contractuelle avec l'*entreprise*, comme un courtier en douanes, peut signer les documents à titre de représentant dûment autorisé de l'*entreprise*.

8.5 Quelle est la procédure à suivre pour fournir des déclarations globales pour les moteurs importés « selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes » aux termes du paragraphe 19(2)?

Le paragraphe 19(2) du Règlement précise que toute *entreprise* qui importe cinquante (50) moteurs ou plus au cours d'une année civile peut fournir les renseignements relatifs à l'importation visés au paragraphe 19 (1) « suivant d'autres modalités que le ministre juge satisfaisantes ».

Sous réserve des procédures utilisées par une *entreprise* pour se conformer aux exigences sur l'importation de l'Agence des services frontaliers du Canada, il pourrait être commode pour une *entreprise* de choisir de présenter des rapports de déclaration globale à Environnement Canada.

Une *entreprise* doit faire parvenir un avis au directeur de la Direction du transport (voir le paragraphe 2.5 de ce document) pour informer Environnement Canada de son intention d'utiliser des rapports de déclaration globale.

L'avis doit contenir les renseignements suivants :

1) le nom de l'*entreprise*;
2) le numéro d'entreprise;
3) les modèles des moteurs ou des machines contenant les moteurs qui seront importés au Canada;
4) la quantité annuelle prévue de moteurs ou de machines contenant les moteurs qui seront importés au Canada;
5) la fréquence prévue des importations (par exemple, une expédition par année, 1 expédition par mois); et
6) la fréquence désirée de la production des rapports de déclaration globale.

Une *entreprise* qui a reçu un accusé de réception d'Environnement Canada indiquant que les rapports par déclaration globale sont appropriés peut ensuite soumettre des rapports à la fréquence précisée dans l'accusé de réception.

Aucun formulaire imprimé précis n'existe pour les rapports de déclaration globale. Le paragraphe 19(1) du Règlement précise les renseignements nécessaires. Les quantités de chaque modèle de moteur ou de machine qui ont été importés doivent aussi être présentées.

9. AUTRES OBLIGATIONS

9.1 Obligation de fournir les instructions pour l'entretien

En vertu de l'article 15 du Règlement, une *entreprise* doit assurer que les instructions écrites pour l'entretien ayant trait aux émissions sont fournies au premier acheteur au détail de chaque moteur ou machine. L'*entreprise* doit assurer que ces instructions écrites correspondent aux instructions d'entretien établies dans le CFR. Les instructions doivent être fournies en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, selon les désirs de l'acheteur.

9.2 Avis de défaut

Lorsqu'une *entreprise* constate un défaut de conception, de construction ou de fonctionnement du moteur qui entraîne ou est susceptible d'entraîner la non-conformité à une norme établie dans le Règlement, elle doit donner un avis de défaut.

Dans le cas d'un moteur couvert par un certificat de l'EPA, l'expression « qui constate un défaut » au paragraphe 157(1) de la LCPE 1999 pourrait être lorsque l'*entreprise* constate que le moteur respecte le critère justifiant la communication d'un rapport d'information sur le défaut auprès de l'EPA comme il est décrit au paragraphe 89.803(a) du CFR. « Qui constate un défaut » peut aussi signifier que l'*entreprise* a reçu des rapports d'utilisateurs du moteur qui auraient pu entraîner l'*entreprise* à conclure qu'il y a un défaut de conception, de fabrication ou de fonctionnement ou qu'à l'aide de ses propres essais, l'*entreprise* a découvert un tel défaut.

Le paragraphe 25(1) du Règlement décrit l'information qui doit être fournie dans l'avis de défaut. L'avis doit être communiqué au ministre, à chaque personne qui a obtenu un moteur de l'*entreprise* contenant le défaut et à chaque propriétaire actuel d'un moteur avec le défaut.

Étant donné la nature du marché pour les moteurs et machines à allumage par compression, le paragraphe 157(4) de la LCPE 1999 prévoit une certaine flexibilité au sujet de la transmission d'un avis aux propriétaires actuels. Le ministre peut ordonner que l'avis soit publié dans les quotidiens ou dans un média équivalent ou, si les circonstances le justifient, il peut déterminer qu'il n'est pas nécessaire d'aviser les propriétaires actuels. L'avis de défaut communiqué au ministre doit englober une description des moyens à la disposition de l'*entreprise* pour communiquer avec le propriétaire actuel de chaque moteur touché.

Au plus tard soixante jours après avoir donné l'avis de défaut, l'*entreprise* doit présenter au ministre un rapport initial contenant les renseignements décrits au paragraphe 25(2) du Règlement. L'*entreprise* doit aussi présenter au ministre, dans les 45 jours suivant la fin de chaque trimestre, des rapports contenant les renseignements décrits au paragraphe 25(3) du Règlement.

En vertu du paragraphe 157(3) de la LCPE 1999, une *entreprise* n'est pas tenue de faire donner un avis de défaut si un avis pertinent a déjà été donné au Canada par une autre personne (par exemple, le fabricant du moteur) pour le même défaut. L'*entreprise* devrait obtenir une copie de cet avis de défaut pour ses dossiers.

9.3 Obligation de fournir un moteur

En vertu de l'article 159 de la LCPE 1999, à la demande du ministre, une *entreprise* rendra disponible pour la réalisation d'essais, tout moteur qui a été utilisé pour des essais effectués pour établir l'information soumise comme preuve de la conformité ou elle rendra disponible pour la réalisation d'essais, un moteur équivalent. Le ministre paiera les frais de transport et paiera le taux de location établi à l'article 22 du Règlement. Le taux de location annuel s'élève à 12 % du prix de détail suggéré par le fabricant pour le moteur et il est calculé au prorata pour chaque jour où le moteur est retenu.

10. CAS SPÉCIAUX DE MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE PAR COMPRESSION

10.1 Moteurs importés au Canada uniquement pour l'exposition, la démonstration, l'évaluation et les essais

En vertu de l'alinéa 155(1)(a) de la LCPE 1999, un moteur importé au Canada uniquement pour l'exposition, la démonstration, l'évaluation et les essais, n'est pas tenu de se conformer aux exigences du Règlement si une déclaration signée par la personne qui importe le moteur ou son représentant dûment autorisé est présentée au ministre avant l'importation. L'article 20 du Règlement stipule que la déclaration doit contenir les éléments suivants :

(1) le nom et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
(2) le numéro d'entreprise de l'importateur;
(3) dans le cas d'un moteur non installé dans ou sur une machine, le nom du fabricant, le modèle et l'année de modèle de la machine;
(4) dans le cas d'une machine, le nom du fabricant et la marque, le type et le modèle de la machine;
(5) la date de l'importation du moteur;
(6) une déclaration selon laquelle le moteur est destiné à être utilisé au Canada uniquement à des fins d'exposition, de démonstration, d'évaluation ou d'essais;
(7) la date à laquelle le moteur sera exporté du Canada ou détruit.

10.2 Moteur en transit en provenance et à destination d'un lieu en dehors du Canada

En vertu de l'alinéa 155(1)(b) de la LCPE 1999, un moteur en transit au Canada, en provenance et à destination d'un lieu en dehors du Canada n'est pas tenu de se conformer aux exigences du Règlement s'il est accompagné d'une preuve écrite attestant que le moteur ne sera pas utilisé ou vendu au Canada.

10.3 Moteur importé destiné à être utilisé exclusivement par un visiteur au Canada

En vertu de l'alinéa 155(1)(c) de la LCPE 1999, un moteur importé, destiné à être utilisé exclusivement par une personne de passage au Canada ou en transit au Canada, n'est pas tenu de se conformer aux exigences du Règlement.

10.4 Moteur de fabrication inachevée

En vertu de l'article 21 du Règlement, un moteur de fabrication inachevée peut être importé par une *entreprise* lorsqu'une déclaration est présentée à un

bureau de douane. La déclaration doit être signée par un représentant dûment autorisé de l'*entreprise* et doit contenir les éléments suivants :

(a) L'information décrite aux alinéas 19(1) (a) à (d) et au sous-alinéa 19(1)(e)(i) du Règlement;

(b) une déclaration du fabricant du moteur selon laquelle, une fois la construction achevée selon ses instructions, le moteur sera conforme aux normes prévues;

(c) une déclaration de l'*entreprise* selon laquelle la construction du moteur sera achevée selon les instructions du fabricant du moteur.

Veuillez vous référer au chapitre 5 portant sur la marque nationale.

10.5 Moteur de remplacement

En vertu de l'article 12 du Règlement, un moteur de remplacement « s'entend d'un moteur qui est construit exclusivement 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 et ayant été construit par le fabricant du moteur original ».

Un moteur de remplacement peut se conformer à des normes qui sont différentes de celles prévues aux articles 9 à 11 du Règlement. La figure 4 illustre les normes et les spécifications pour les moteurs de remplacement.

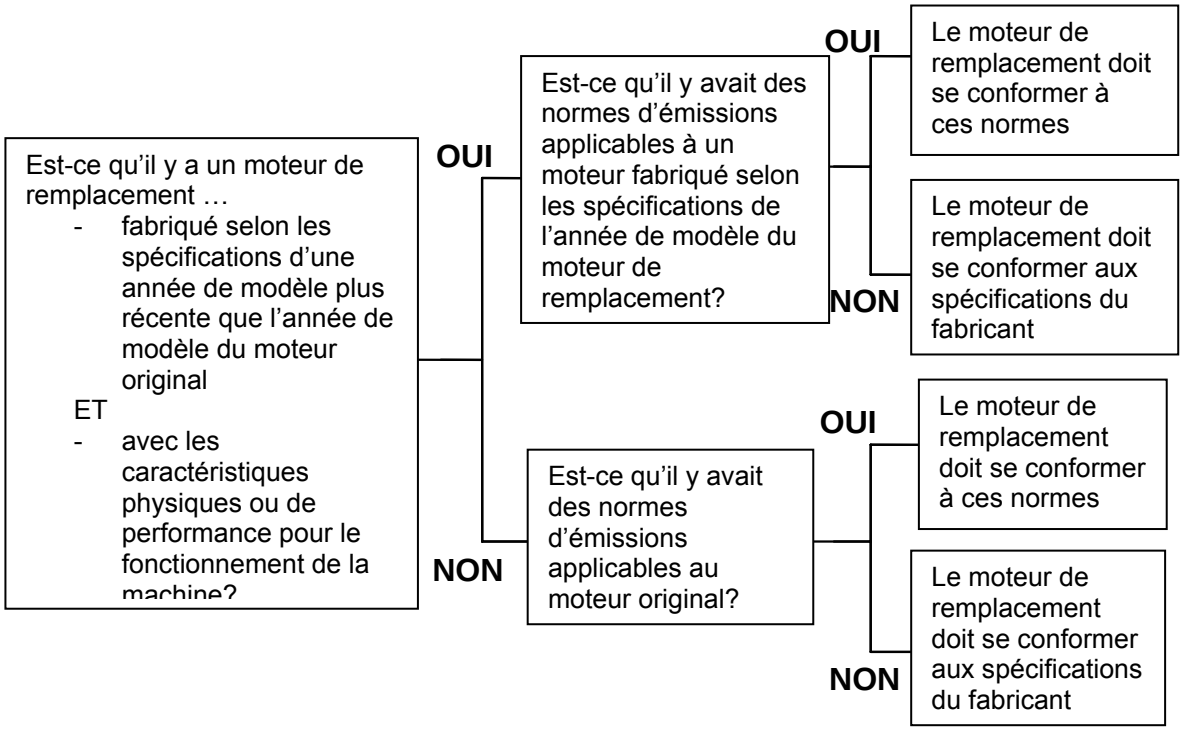

Figure 4 : Normes applicables à un moteur de remplacement

L'*entreprise* doit apposer une étiquette à un moteur de remplacement. En vertu du paragraphe 12(3) du Règlement, cette étiquette doit :

(a) indiquer, dans les deux langues officielles, que le moteur est un moteur de remplacement et qu'il respecte toutes les exigences établies pour la marque nationale en vertu des paragraphes 7(3) et (4); ou

(b) respecter les exigences stipulées à l'alinéa 89.1003(b)(7) du CFR.

10.6 Moteur conçu pour être utilisé exclusivement dans les mines souterraines

Les moteurs hors route à allumage par compression qui sont conçus pour être utilisés exclusivement dans des mines souterraines ne sont pas assujettis au Règlement.

Les limites permises pour les émissions et les exigences pour le système de traitement des émissions des moteurs diesel utilisés dans les mines souterraines sont determinées par les exigences provinciales ou territoriales en matière de santé et de sécurité au travail, sauf dans le cas des sociétés d'État et des mines d'uranium qui relèvent toutes les deux de la compétence fédérale. La certification de l'équipement diesel utilisé dans les mines est assurée par CANMET, une division de recherche de Ressources naturelles Canada. Tous les moteurs certifiés par CANMET doivent porter une étiquette qui inclut une marque

de certification d'Energie, Mines et Ressources (EMR) et le numéro d'approbation de la certification. Pour de plus amples renseignements au sujet de la certification, veuillez communiquer avec CANMET a www.nrcan.gc.ca/mms/canmet-mtb/mmsl-lmsm/mines/air/diesel/diesel-f.htm ou avec la compétence provinciale ou territoriale.

Un moteur hors route à allumage par compression conçu pour être utilisé seulement dans une mine souterraine possède, en général, des caractéristiques qui le rendent inadéquat pour une utilisation à ciel ouvert. Les moteurs hors route à allumage par compression qui sont conçus pour être utilisés tant dans les mines à ciel ouvert que dans les mines souterraines sont entièrement assujettis au Règlement.

10.7 Moteur pour lequel le gouverneur en conseil a accordé une dispense

Une *entreprise* peut présenter, au gouverneur en conseil, une demande de dispense par rapport à une norme prévue en vertu du Règlement. En vertu de l'article 156 de la LCPE 1999, le gouverneur en conseil peut dispenser une *entreprise* de se conformer aux normes réglementaires applicables seulement s'il juge que l'application de ces normes pourrait avoir l'une des conséquences suivantes :

a) création de grandes difficultés financières pour l'*entreprise*;

b) entrave à la mise au point de nouveaux dispositifs de sécurité, de mesure ou de contrôle des émissions équivalents ou supérieurs à ceux qui sont conformes aux normes réglementaires;

c) entrave à la mise au point de nouveaux types de moteurs ou de dispositifs ou pièces de moteurs.

Une dispense ne peut pas être accordée pour un modèle de moteur si la dispense risquerait de diminuer considérablement le contrôle des émissions du moteur ou si l'*entreprise* qui présente une demande de dispense ne fournit pas la preuve qu'elle a tenté de bonne foi d'assurer que le moteur est conforme à toutes les normes prévues.

En vertu du paragraphe 156(4) de la LCPE 1999, une dispense pour difficultés financières ne peut être accordée dans les cas suivants :

- la production mondiale annuelle de l'*entreprise* ou du fabricant du véhicule ou moteur dont le modèle est le sujet de la demande de dispense a été supérieure à 10 000 véhicules ou moteurs;
- le nombre total annuel de véhicules ou moteurs fabriqués pour l'*entreprise* ou importés par celle-ci pour le marché canadien a dépassé 1000 véhicules ou moteurs.

L’article 23 du Règlement décrit l’information à fournir au ministre pour présenter une demande de dispense et l’article 24 décrit l’étiquette à apposer à un moteur pour lequel une dispense a été accordée.

11. RESPECT ET EXÉCUTION

Les fabricants et importateurs sont responsables d’assurer que leurs produits sont conformes au Règlement et sont tenus de présenter la preuve de conformité sur demande.

Environnement Canada administre un programme détaillé pour vérifier le respect des normes fédérales pour les émissions. Le programme comprend notamment :

- l’autorisation et la surveillance de l’utilisation de la marque nationale;
- l’examen de la preuve de la conformité;
- l’inscription d’avis de défaut affectant les contrôles des émissions;
- l’inspection des moteurs d’essai et de leur composantes reliées aux émissions; et
- les essais en laboratoire pour les émissions des échantillons de moteurs qui sont représentatifs des produits offerts pour la vente au Canada.

Si Environnement Canada détermine qu’un moteur ne respecte par le Règlement, le fabricant ou l’importateur est assujetti aux dispositions de la LCPE 1999. Dans ce cas, le déroulement normal des activités est d’effectuer une évaluation d’ingénierie suffisante pour déterminer si un avis de défaut doit être émis conformément à l’article 157 de la Loi.

Environnement Canada appliquera sa Politique d'observation et d'application pour la LCPE 1999 pour traiter les infractions présumées. La 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 pénales et mesures de rechange en matière de protection de l’environnement (lesquelles peuvent remplacer une poursuite pénale, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction présumée à la LCPE 1999). De plus, la politique explique dans quelles situations Environnement Canada aura recours à des poursuites civiles intentées par la Couronne pour recouvrer ses frais. Une copie de cette politique est disponible à http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/policies/default.cfm.

Les infractions présumées peuvent être décelées par le personnel technique d'Environnement Canada, grâce à des renseignements transmis au ministère par l'Agence des services frontaliers du Canada, à la suite de plaintes émanant du public ou par le biais d'inspections ou investigations menées par les officiers du respect de la LCPE 1999. Les inspections peuvent aussi comprendre des vérifications par les agents responsables de l'application aux frontières internationales du Canada.

Lorsque, à la suite d'une inspection ou d'une enquête, un agent de l'autorité de la LCPE arrive à la conclusion qu'il y a eu infraction présumée, l'agent se basera sur les critères suivants pour décider de la mesure à prendre:

- La nature de l'infraction présumée : Dans ce cas, l'agent doit tenir compte de 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 de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs ou exigences de la LCPE 1999.

- L'efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer : Le but visé est de faire respecter la LCPE 1999 dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. L'agent tiendra compte notamment, du dossier du contrevenant pour l'observation de la Loi, de sa volonté de coopérer avec les agents de l'autorité et de la preuve que des correctifs ont déjà été apportés.

- La cohérence dans l'application : L'agent de l'application doit tenir compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider de la mesure à prendre pour appliquer la LCPE 1999.