

# **La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) - Qualité du carburant et émissions des véhicules et des moteurs**

## **Comment la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) contrôle-t-elle la qualité du carburant et les émissions des véhicules et des moteurs?**

Les sections 4 et 5 de la Partie 7 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) [LCPE (1999)] permettent d'établir un règlement pour contrôler la qualité du carburant et la performance en matière d'émissions d'un large éventail de véhicules routiers et hors route ainsi que de leurs moteurs.

## **Pourquoi doit-on contrôler la qualité du carburant ainsi que les émissions des véhicules et des moteurs?**

La pollution atmosphérique constitue un problème sérieux qui a des impacts négatifs importants sur la santé des Canadiens et notre environnement. Malgré les grandes améliorations apportées au fil des ans, surtout aux véhicules routiers, les émissions provenant des véhicules et de leurs moteurs demeurent une source importante des principaux polluants atmosphériques qui contribuent au smog, y compris les oxydes d'azote, les hydrocarbures, les particules et le monoxyde de carbone.

Il est possible de contrôler les émissions des véhicules et des moteurs en combinant les améliorations apportées à la qualité du carburant et la mise en œuvre de normes d'émission rigoureuses pour les véhicules et les moteurs. De plus, la performance environnementale des véhicules et des moteurs qui utilisent des dispositifs antipollution plus sophistiqués dépend de la compatibilité véhicule-carburant, qui requiert que ces deux éléments soient traités comme un système intégré. Par exemple, les niveaux de soufre dans l'essence et le carburant diesel contribuent directement aux émissions d'échappement des polluants à base de soufre, comme le dioxyde de soufre et les particules de sulfate. La teneur en soufre de ces carburants peut aussi faire augmenter indirectement les émissions d'autres polluants contribuant au smog en nuisant au bon fonctionnement des dispositifs de réduction des émissions d'échappement.

## **Quelles sont les normes actuelles prévues par la LCPE (1999) en ce qui a trait aux véhicules routiers et à leurs carburants?**

Le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* établit des normes quant aux niveaux acceptables d'émissions contribuant au smog pour différentes catégories de véhicules routiers. Ces normes correspondent aux exigences fédérales américaines en la matière. Le Règlement a établi progressivement des normes d'émission plus sévères, de 2004 à 2007, pour les véhicules légers (automobiles, petites camionnettes ou véhicules utilitaires sport) et, de 2004 à 2009, pour les véhicules lourds (fourgonnettes, camionnettes ou véhicules utilitaires sport). D'ici 2009, tous les véhicules légers seront assujettis au même ensemble de normes d'émission rigoureuses. Parallèlement, les véhicules lourds (autobus et camions) et leurs moteurs sont assujettis à des normes d'émission rigoureuses qui seront resserrées progressivement pour les modèles de 2007 à 2010. Le Règlement établit aussi des normes d'émission pour les motocyclettes. En plus de contrôler les émissions contribuant au smog, le Règlement permettra aussi de réduire les émissions de plusieurs polluants atmosphériques déclarés toxiques aux termes de l'Annexe I de la LCPE (1999).

En ce qui a trait à l'essence, les règlements de la LCPE (1999) fixent les limites relatives aux quantités de plomb, de benzène et de soufre qu'elle peut contenir. De plus, la teneur en soufre dans le carburant diesel routier est limitée.

## **La LCPE (1999) compte-t-elle des normes d'émission réglementées pour les moteurs hors route et leurs carburants?**

Le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* établit des normes relatives aux niveaux admissibles d'émissions contribuant au smog pour les petits moteurs à allumage commandé d'au plus 19 kW (25 hp), pour les modèles de 2005 et plus récents. Habituellement, les petits moteurs à allumage commandé fonctionnent à l'essence et se retrouvent dans les machines d'entretien des pelouses et jardins (taille-haies, débroussailleurs, tondeuses, tracteurs de jardin, souffleuses, etc.), les machines industrielles de faible puissance (groupes électrogènes, machines à souder, nettoyeurs haute pression, etc.), et les machines forestières de faible puissance (scies à chaîne, fendeuses hydrauliques, déchiqueteuses, etc.).

Le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression fixe* des normes concernant les émissions contribuant au smog des modèles de 2006 et plus récents de moteurs diesel utilisés dans une variété d'applications hors route, y compris ceux utilisés dans les domaines de l'agriculture, des mines, de la construction et de la foresterie.

Ces normes réglementées pour les moteurs hors route sont alignées sur les règles des États-Unis.

À compter de juin 2007, le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* limitera la teneur en soufre dans les carburants diesel hors route, ferroviaire et marin. Les limites finales entreront entièrement en vigueur d'ici 2012 . Les limites réglementées respectent les exigences américaines.

## **Quels sont les plans d'avenir pour la réglementation de la qualité du carburant ainsi que des émissions des véhicules et des moteurs aux termes de la LCPE (1999)?**

On a proposé un nouveau règlement pour établir des normes en vue de limiter les émissions contribuant au smog des moteurs hors-bord, des motomarines et des véhicules récréatifs hors route (c.-à-d. les motoneiges, les VTT et les motocyclettes tout terrain) qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008. Environnement Canada prévoit aussi : modifier le règlement existant afin d'établir des normes d'émission plus rigoureuses pour les moteurs diesel hors route; présenter de nouvelles normes d'émission pour les gros moteurs hors route à allumage commandés (c.-à-d. plus de 19 kW) qui sont habituellement utilisés dans des véhicules comme les chariots à fourche et les resurfaceuses de glace; et modifier le règlement existant en vue d'établir de nouvelles exigences visant les systèmes diagnostiques des émissions pour les moteurs de véhicules routiers lourds.

Le 30 décembre 2006, Environnement Canada a publié l' Avis d'intention d'élaborer un règlement fédéral exigeant des carburants renouvelables dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. L'Avis d'intention définit les plans du gouvernement de mettre en œuvre un règlement fédéral sur les carburants renouvelables qui imposerait aux producteurs et aux importateurs que la teneur annuelle moyenne en carburant renouvelable soit au moins 5 % de la quantité d'essence qu'ils produisent ou importent, à compter de 2010 . Le gouvernement exigerait aussi un contenu de carburant renouvelable de 2 % dans le carburant diesel et le mazout de chauffage d'ici 2012, lorsque l'initiative de démonstration de l'utilisation du carburant diesel renouvelable dans l'ensemble des conditions canadiennes aura été couronnée de succès.

## **Pour plus de renseignements**

### **Internet :**

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

### **Informatheque :**

Environnement Canada

70, rue Crémazie

Gatineau (QC) K1A 0H3

Téléphone : 1 800 668-6767 [au Canada seulement] ou 819-997-2800

Télécopieur : 819-994-1412

ATS : 819-994-0736

Courriel : [enviroinfo@ec.gc.ca](mailto:enviroinfo@ec.gc.ca)