

ENVIRONNEMENT CANADA

**DOCUMENT D'ORIENTATION**

***RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES PETITS MOTEURS  
HORS ROUTE À ALLUMAGE COMMANDÉ***

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

**Avertissement**

Le présent document est offert uniquement à titre d'information. Il ne remplace ni ne modifie d'aucune façon la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999* ou le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*. En cas d'incompatibilité entre le texte du présent document et celui de la Loi ou du Règlement, celui de la Loi ou du Règlement a préséance.

**Direction des systèmes de transport  
Environnement Canada**

**Novembre 2003**

## TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	1
2.	CADRE DE RÉGLEMENTATION .....	3
2.1	Qu'est-ce que la <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement</i> , 1999 (LCPE 1999)? .....	3
2.2	Qu'est-ce que le Registre environnemental de la LCPE? .....	3
2.3	Qu'est-ce que le <i>Code of Federal Regulations</i> ?.....	3
2.4	Le Règlement est-il identique au règlement de l'EPA? .....	4
2.5	Certaines dispositions du Règlement stipulent que le ministre peut demander des informations ou que des informations peuvent lui être envoyées. Qui est le ministre dans ce cas?.....	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 classes de petit moteur hors route à allumage commandé ne sont pas visées par le Règlement? .....	6
3.5	Quels petits moteurs à allumage commandé ne sont pas visés par certaines dispositions du Règlement?.....	7
3.6	À quel moment le Règlement entrera-t-il en vigueur? .....	7
3.7	Qu'est-ce qu'une année de modèle?.....	8
4.	PERSONNES TOUCHÉES PAR LE RÈGLEMENT .....	8
4.1	Qu'est-ce qu'un fabricant canadien de moteurs? .....	9
4.2	Qu'est-ce qu'un distributeur canadien de moteurs? .....	9
4.3	Dans quelles circonstances un importateur est-il une <i>entreprise</i> aux termes de la LCPE 1999? .....	9
4.4	Quelles sont les exigences réglementaires visant chaque type de « personne » touché par le Règlement? .....	10
4.5	Comment les fabricants étrangers de moteurs sont-ils touchés par le Règlement?.....	12
5.	MARQUE NATIONALE .....	12
5.1	Existe-t-il des conditions particulières relatives à l'apposition d'une marque nationale sur un moteur? .....	13
5.2	Dans quelles circonstances les dispositions relatives à la marque nationale entrent-elles en vigueur? .....	13
5.3	Qui peut apposer la marque nationale? .....	13
5.4	Comment une <i>entreprise</i> peut-elle obtenir du ministre l'autorisation d'utiliser la marque nationale?.....	13
5.5	Quels renseignements peuvent permettre de satisfaire aux exigences de l'alinéa 6(d) du Règlement afin d'établir qu'une <i>entreprise</i> est en mesure de vérifier le respect des normes fixées? .....	14
5.6	Les moteurs importés doivent-ils porter la marque nationale? .....	14

5.7	Existe-t-il des exigences spécifiques relatives à la taille, à l'emplacement et au mode d'apposition de la marque nationale sur un moteur? .....	15
6.	<b>NORMES D'ÉMISSIONS .....</b>	15
6.1	Qu'est-ce qu'un système antipollution? .....	15
6.2	Existe-t-il des restrictions relatives au système antipollution installé sur un moteur visé par le Règlement? .....	16
6.3	Qu'est-ce qu'un dispositif de mise en échec? .....	16
6.4	Quelles sont les normes d'émissions de gaz d'échappement? .....	16
6.5	Quelles sont les procédures de mesure des émissions de gaz d'échappement? .....	17
6.6	Quelles sont les normes de recharge pour les produits spécialisés disponibles uniquement au Canada? .....	18
6.7	Pourquoi existe-t-il des normes de recharge pour les produits spécialisés au Canada? .....	18
6.8	Quelles sont les normes de recharge pour les moteurs utilisés exclusivement en hiver? .....	18
6.9	Pendant combien de temps un moteur doit-il être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement? .....	19
6.10	Quelles sont les normes pour un moteur de classe I en 2005 et 2006? .....	19
6.11	Dans quelles circonstances un moteur peut-il être considéré « portatif »? .....	20
6.12	Quelles sont les exigences en matière d'émissions du carter? .....	20
6.13	Qu'est-ce qu'un paramètre réglable? .....	21
6.14	Un moteur qui est visé par un certificat de conformité de l'EPA et qui est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis doit-il être conforme aux normes canadiennes d'émissions? .....	21
6.15	Est-il nécessaire qu'un moteur absolument identique soit vendu en même temps au Canada et aux États-Unis? .....	22
7.	<b>JUSTIFICATION DE LA CONFORMITÉ .....</b>	22
7.1	Quels documents peuvent être utilisés pour démontrer qu'un moteur est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis? .....	22
7.2	À quel moment la justification de la conformité doit-elle être soumise? .....	23
7.3	Quelle est la procédure à suivre afin de fournir la justification de la conformité « selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes » dans le cas des moteurs visés par l'article 17 du Règlement? .....	23
8.	<b>IMPORTATION D'UN MOTEUR .....</b>	27
8.1	Qu'est-ce que le numéro d'entreprise exigé à l'alinéa 19(1)(b) du Règlement? .....	27
8.2	Y-a-t-il un formulaire spécifique pour la déclaration d'importation mentionnée à l'article 18 du Règlement? .....	28
8.3	Existe-t-il une formulation suggérée pour la déclaration exigée aux termes de l'alinéa 19(1)(f) du Règlement? .....	28
8.4	Qui est autorisé à signer la déclaration d'importation à titre de « représentant dûment autorisé » de l'entreprise? .....	28
8.5	Qu'est-ce que la déclaration globale mentionnée au paragraphe 19(2)? .....	28
9.	<b>AUTRES OBLIGATIONS .....</b>	28

9.1	Instructions concernant l'entretien.....	28
9.2	Avis de défaut .....	29
9.3	Obligation de fournir un moteur.....	30
10.	SITUATIONS SPÉCIALES RELATIVES AUX PETITS MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE COMMANDÉ .....	30
10.1	Moteurs importés au Canada uniquement pour l'exposition, la démonstration, l'évaluation et les essais.....	30
10.2	Moteur en transit, en provenance et à destination d'un lieu à l'extérieur du Canada .....	30
10.3	Moteur destiné à être utilisé exclusivement par un visiteur de passage ou en transit au Canada.....	31
10.4	Moteur de fabrication inachevée .....	31
10.5	Moteur de remplacement .....	31
10.6	Moteur pour lequel le gouverneur en conseil a accordé une dispense ..	32
11.	RESPECT ET EXÉCUTION.....	33

## 1. INTRODUCTION

Le présent document d'orientation décrit les exigences du *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* stipulées en vertu de la partie 7, article 5 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, 1999 (LCPE 1999).

Comme le texte de la Loi n'est pas repris dans le Règlement, le document d'orientation citera à la fois les passages pertinents du Règlement et de la Loi afin de faciliter la compréhension des exigences stipulées par le Règlement.

Le Règlement concorde avec le règlement correspondant de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis en matière de moteurs hors route à allumage commandé. Les moteurs vendus à la fois au Canada et aux États-Unis qui sont visés par un certificat de conformité valide émis par l'EPA peuvent être importés au Canada s'ils sont déclarés en tant que tels à la frontière. Dans le cas des autres moteurs, il faudra obtenir et soumettre une justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes.

La figure 1 illustre l'organisation du document. Chaque chapitre comporte une courte description d'un aspect spécifique du Règlement, suivie de détails additionnels souvent présentés sous la forme de questions.

### Avertissement

Le présent document est offert uniquement à titre d'information. Il ne remplace ni ne modifie d'aucune façon la Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999 ou le Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé. En cas d'incompatibilité entre le texte du présent document et celui de la Loi ou du Règlement, celui de la Loi ou du Règlement a préséance.

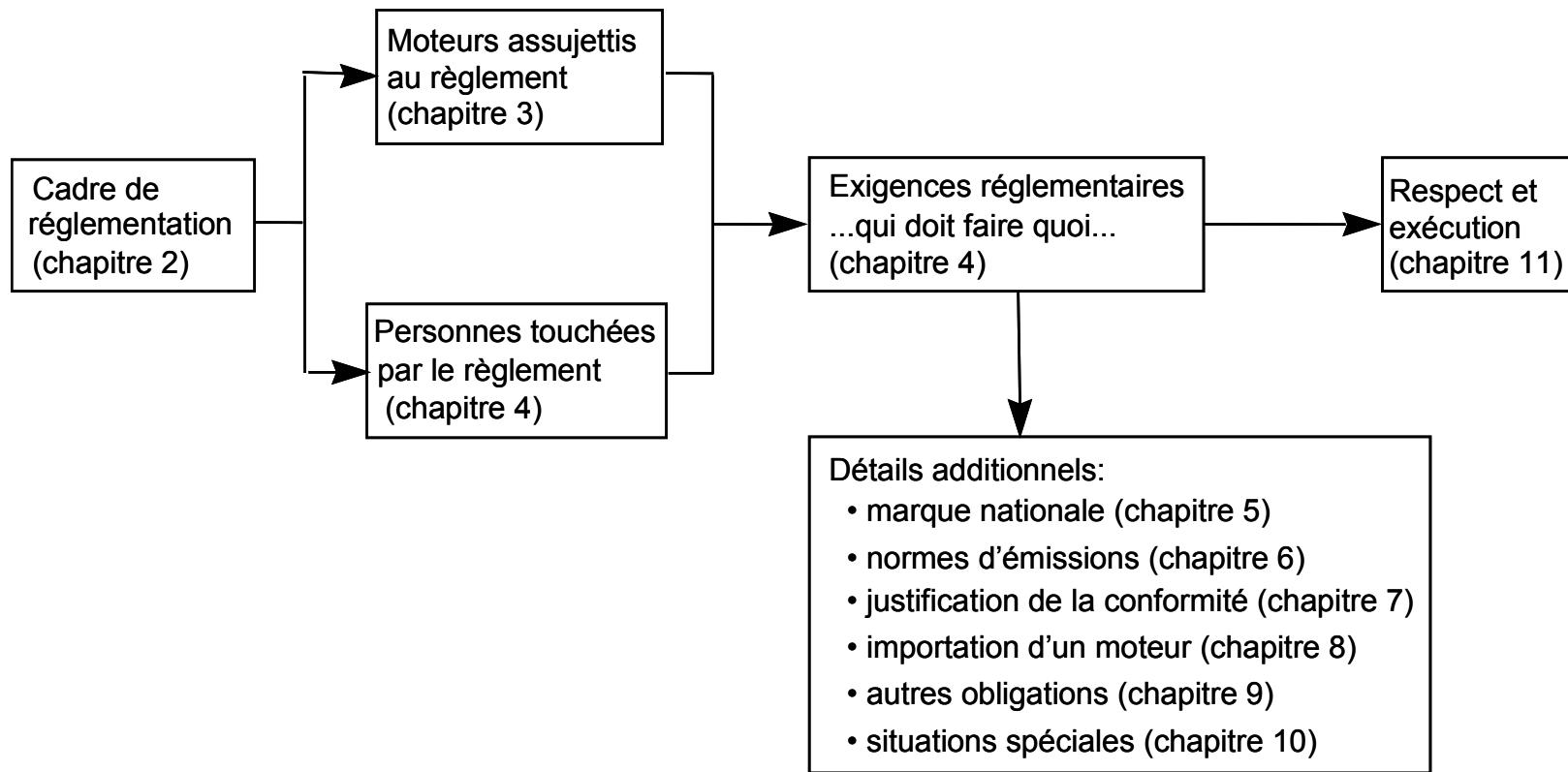


Figure 1 : Structure du document d'orientation

## 2. CADRE DE RÉGLEMENTATION

Le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* stipule, en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, 1999, les normes canadiennes d'émissions des petits moteurs à allumage commandé harmonisées avec les règlements correspondants de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis.

On peut consulter le texte du Règlement sur le site Web du Registre environnemental de la LCPE :  
<http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/regulations/default.cfm>.

### 2.1 Qu'est-ce que la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, 1999 (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 le principal outil législatif du Canada en matière de protection environnementale. La partie 7, article 5 accorde le pouvoir législatif nécessaire à l'élaboration de règlements sur les émissions de véhicules, de moteurs et d'équipements.

On peut consulter le texte de la LCPE 1999 à l'adresse  
<http://lois.justice.gc.ca/fr/C-15.31/index.html>.

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

Le Registre environnemental de la LCPE est une source exhaustive d'informations publiques relatives aux activités de réglementation mise en œuvre en vertu de la LCPE 1999. En plus d'offrir des copies à jour des instruments actuels de la LCPE 1999, le Registre a pour principal objectif d'inciter les citoyens à participer au processus de prise de décisions à caractère environnemental et de soutenir cette participation, en facilitant l'accès aux documents associés à l'administration de la Loi.

On peut consulter le Registre environnemental de la LCPE à l'adresse  
<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 le recueil des règlements généraux et permanents publiés par le gouvernement fédéral des États-Unis. Dans le présent document d'orientation, l'expression « CFR » fait toujours référence au titre 40, partie 90, *Control of Emissions from Nonroad Spark-Ignition Engines*, du *Code of Federal Regulations*. On peut consulter le texte du CFR à l'adresse

[http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx\\_02/40cfr90\\_02.html](http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_02/40cfr90_02.html). Le texte du CFR est disponible en anglais seulement.

Le Règlement incorpore des références à certaines portions du CFR afin d'assurer l'harmonisation des normes des deux pays en matière d'émissions. Le paragraphe 1(2) du Règlement stipule que les normes du CFR incorporées par renvoi dans le présent Règlement doivent être interprétées **à l'exclusion** :

- (1) des renvois à l'EPA ou à son administrateur exerçant son pouvoir discrétionnaire;
- (2) des normes de recharge 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 des justifications de conformité émises par toute autorité autre que l'EPA.

#### **2.4 Le Règlement est-il identique au règlement de l'EPA?**

Non. Bien que globalement les missions d'Environnement Canada et de l'EPA sont fort similaires, les constitutions et les lois des deux pays diffèrent. L'élaboration et la mise en œuvre des lois sur la protection de l'environnement présentent des différences importantes au Canada et aux États-Unis.

Le Règlement a été élaboré de manière à harmoniser les normes canadiennes en matière d'émissions à celles de l'EPA. Les dispositions connexes sont aussi similaires que possible, étant donné les cadres de réglementation différents au Canada et aux États-Unis.

#### **2.5 Certaines dispositions du Règlement stipulent que le ministre peut demander des informations ou que des informations peuvent lui être envoyées. Qui est le ministre dans ce cas?**

Le « ministre » est le ministre fédéral de l'Environnement. Un fonctionnaire d'Environnement Canada peut faire une demande d'information au nom du ministre. Lorsque le Règlement stipule qu'une information doit être soumise au ministre, sauf indications contraires, cette information doit être envoyée à :

Directeur, Direction des systèmes de transport  
Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique  
Environnement Canada  
351, boul. St-Joseph  
Gatineau, Québec K1A 0H3  
Télécopieur : (819) 953-7815  
Téléphone : (819) 953-1120  
Courrier électronique : [reg\\_tsbdst@ec.gc.ca](mailto:reg_tsbdst@ec.gc.ca)

### **3. MOTEURS ASSUJETTIS AU RÈGLEMENT**

Le Règlement stipule des normes pour les moteurs hors route qui :

- (1) fonctionnent selon des caractéristiques très semblables au cycle de combustion théorique d'Otto;
- (2) utilisent une bougie d'allumage ou tout autre mécanisme d'allumage commandé;
- (3) produisent au plus 19 kW de puissance.

Ces moteurs fonctionnent le plus souvent à l'essence, mais ils peuvent également utiliser des gaz de pétrole liquéfiés ou du gaz naturel. En règle générale, les petits moteurs à allumage commandé sont installés dans les machines pour pelouse et jardin (taille-haies, débroussailleuses, tondeuses à gazon, tracteurs de jardin, souffleuses à neige, etc.), dans les machines industrielles de faible puissance (génératrices, machines à souder, nettoyeurs à haute pression, etc.) ainsi que dans les machines d'exploitation forestière de faible puissance (scies à chaîne, fendeuses hydrauliques, déchiqueteuses, etc.).

Le Règlement s'applique aux moteurs fabriqués au Canada et « transportés au Canada » (c.-à-d. transportés d'une province à une autre) et aux moteurs importés au Canada.

On trouvera à la section 3.4 du présent document les classes de petits moteurs à allumage commandé qui ne sont pas assujetties au Règlement.

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

Un moteur hors route est un moteur à combustion interne utilisé ou conçu pour être utilisé :

- (1) seul et peut être porté ou déplacé d'un endroit à un autre;
- (2) dans ou sur une machine conçue pour être déplacée ou pouvant l'être d'un endroit à un autre (p. ex. une génératrice portative);
- (3) dans ou sur une machine autopropulsée (p. ex. un go-kart);
- (4) dans ou sur une machine à double usage — autopropulsion et autre fonction (p. ex. un tracteur de jardin);
- (5) dans ou sur une machine conçue pour être propulsée tout en accomplissant sa fonction (p. ex. une tondeuse à gazon).

Aux termes de l'article 149 de la LCPE 1999, les moteurs conçus pour propulser un aéronef ou du matériel roulant (p. ex. une locomotive) et les moteurs à allumage par compression de 37 kW et plus conçus pour propulser un bâtiment (c.-à-d. navire, bateau ou embarcation conçu, utilisé ou utilisable — exclusivement ou non — pour la navigation sur l'eau, au-dessous ou légèrement au-dessus de celle-ci) ne sont pas visés par la partie 7, article 5 de la LCPE 1999 et ne sont pas des moteurs visés par le Règlement.

### **3.2 Qu'est-ce qu'une machine?**

L'expression « machine » signifie tout véhicule, dispositif, appareil ou instrument actionné par un moteur. Une scie à chaîne, une tondeuse à gazon, un tracteur de jardin et une génératrice portative actionnée sont tous des machines aux fins du Règlement si ils sont actionnés par un petit moteur à allumage commandé. Dans le CFR, les expressions « équipement » et « véhicule hors route » ont en général la même signification que « machine » dans le Règlement.

Bien que la majorité des dispositions du Règlement visent spécifiquement les moteurs, les machines sont également visées dans la mesure où une machine contient un moteur assujetti au Règlement.

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

L'expression « équipement » est souvent employée dans la langue usuelle pour décrire de façon générale des outils ou appareils actionnés par un moteur hors route, comme dans l'expression « équipement de pelouse et jardin ».

L'article 149 de la LCPE 1999 attribue une signification spécifique au mot « équipement » : « objet, désigné par règlement, conçu comme pièce ou accessoire de véhicule ou de moteur ». La signification législative du mot « équipement » vise à englober les accessoires des moteurs, incluant, sans toutefois y être limités, les pots catalytiques et les systèmes d'alimentation en carburant. Le Règlement emploie l'expression « machine » pour désigner tout véhicule, dispositif, appareil ou instrument actionné par un moteur.

### **3.4 Quelles classes de petit moteur hors route à allumage commandé ne sont pas visées par le Règlement?**

Les petits moteurs à allumage commandé suivant ne sont pas assujettis au Règlement :

- (1) les moteurs conçus exclusivement pour la compétition et possédant des éléments ne pouvant être facilement enlevés et des caractéristiques rendant dangereuse, impossible en pratique ou improbable leur utilisation à d'autres fins;
- (2) les moteurs régis par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;
- (3) les moteurs conçus pour être utilisés exclusivement dans une mine souterraine;
- (4) les moteurs conçus pour faire fonctionner des motoneiges, des véhicules tout terrain ou des motocyclettes à usage restreint;
- (5) les moteurs conçus pour être utilisés dans des modèles de véhicules à échelle réduite qui ne sont pas en mesure de transporter une personne;
- (6) conçus pour être utilisés exclusivement dans des machines d'urgence et de sauvetage;

- (7) les moteurs conçus pour être utilisés dans des machines militaires conçues pour le combat ou l'appui tactique;
- (8) les moteurs conçus pour propulser un bâtiment (c.-à-d. navire, bateau ou embarcation conçu, utilisé ou utilisable – exclusivement ou non – pour la navigation sur l'eau, au-dessous ou légèrement au-dessus de celle-ci);
- (9) les moteurs exportés, s'ils sont accompagnés d'une déclaration écrite attestant qu'ils ne seront pas utilisés ou vendus au Canada.

### **3.5 Quels petits moteurs à allumage commandé ne sont pas visés par certaines dispositions du Règlement?**

Certaines dispositions du Règlement ne s'appliquent pas aux moteurs suivants :

- (1) les moteurs importés au Canada uniquement pour l'exposition, la démonstration, l'évaluation et les essais;
- (2) les moteurs destinés à être utilisés exclusivement par une personne de passage ou en transit au Canada;
- (3) les moteurs en transit, en provenance et à destination d'un lieu en dehors du Canada;
- (4) les moteurs qui ne satisfont pas aux exigences du Règlement au moment de l'importation ou au moment de quitter l'usine mais qui satisferont à ces exigences avant que l'entreprise<sup>1</sup> n'en transfère la possession ou le contrôle, par exemple les moteurs inachevés;
- (5) les moteurs de remplacement tels que définis au paragraphe 13(1) du Règlement;
- (6) les moteurs pour lesquels le gouverneur en conseil a accordé une dispense.

On trouvera des détails supplémentaires sur les dispositions spéciales relatives à ces moteurs au chapitre 10 du présent document.

### **3.6 À quel moment le Règlement entrera-t-il en vigueur?**

Le Règlement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005, à l'exception des articles portant sur la marque nationale, qui entrent en vigueur à la date d'enregistrement du Règlement. On trouvera des détails supplémentaires sur la marque nationale au chapitre 5 du présent document.

Les normes s'appliquent aux moteurs de l'année de modèle 2005 et des années de modèle ultérieures.

---

<sup>1</sup> Le chapitre 4 du présent document donne plus de détails sur la signification exacte de l'expression « entreprise » en vertu de la LCPE 1999.

### **3.7 Qu'est-ce qu'une année de modèle?**

L'année de modèle est l'année utilisée par le constructeur pour désigner la période de production d'un modèle spécifique de moteur; elle est définie à l'article 4 du Règlement.

L'année de modèle peut couvrir une période de deux années civiles moins un jour mais ne peut comprendre qu'un seul 1<sup>er</sup> janvier. L'année de modèle correspond à l'année civile pendant laquelle la production a été exécutée ou à l'année civile dans laquelle se trouve le 1<sup>er</sup> janvier. Par exemple, un modèle de moteurs produit entre le 1<sup>er</sup> mars 2006 et le 31 janvier 2007 correspond aux moteurs de l'année de modèle 2007.

## **4. PERSONNES TOUCHÉES PAR LE RÈGLEMENT**

Le Règlement vise principalement les entreprises et, à l'article 149 de la LCPE 1999, une « *entreprise* » est, « selon le cas :

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

On notera qu'aux termes de l'article 149 de la LCPE 1999, l'expression « *fabrication* » désigne l'ensemble des opérations d'assemblage, y compris les modifications qui y sont apportées, jusqu'à leur vente au premier usager. Aux termes de l'article 3 de la LCPE 1999, « *sont assimilés 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* ».

Afin de rappeler au lecteur qu'en vertu de la LCPE 1999, l'expression « *entreprise* » fait uniquement référence à certains types spécifiques d'entités commerciales, l'expression est imprimée en italiques dans le reste du document.

Quatre types de personnes peuvent être potentiellement touchés par le Règlement :

- les fabricants de moteurs au Canada;
- les distributeurs de moteurs canadiens ou de machines dans lesquelles sont installés des moteurs canadiens;
- les importateurs de moteurs ou de machines destinés à la vente;
- une personne qui n'est pas une *entreprise* et qui importe un moteur ou une machine.

Les fabricants de moteurs à l'extérieur du Canada ne sont pas assujettis directement à la LCPE 1999 ni au Règlement. Toutefois, les moteurs importés au Canada doivent respecter les règlements canadiens en matière d'émissions.

#### **4.1 Qu'est-ce qu'un fabricant canadien de moteurs?**

Un fabricant de véhicules, moteurs ou équipements au Canada est une *entreprise* aux termes de la LCPE 1999.

Aux termes de la LCPE 1999, l'expression « fabrication » désigne l'ensemble des opérations de réalisation des véhicules, moteurs et équipements, y compris les modifications qui y sont apportées, jusqu'à leur vente au premier usager. Par conséquent, une personne qui modifie un moteur avant sa vente, par exemple en modifiant un moteur à essence de manière à ce qu'il fonctionne au propane ou au gaz naturel, est une *entreprise* aux termes du Règlement.

Le Règlement s'applique aux moteurs fabriqués au Canada uniquement si ces derniers sont « transportés au Canada » (c.-à-d. transportés d'une province ou d'un territoire à une autre province ou un autre territoire).

#### **4.2 Qu'est-ce qu'un distributeur canadien de moteurs?**

Un vendeur à des tiers, pour revente par ceux-ci, de moteurs acquis directement auprès d'un fabricant canadien de moteurs ou de son mandataire est un distributeur canadien de moteurs et est une *entreprise* aux termes de la LCPE 1999.

Les moteurs fabriqués au Canada qui sont transportés d'une province ou d'un territoire à une autre province ou un autre territoire nécessitent une marque nationale (voir le chapitre 5). La marque nationale doit être apposée sur chaque moteur. Dans le cas d'un moteur fabriqué au Canada et distribué par une *entreprise* autre que le fabricant, un seule *entreprise* est tenue d'apposer la marque nationale.

#### **4.3 Dans quelles circonstances un importateur est-il une *entreprise* aux termes de la LCPE 1999?**

Aux termes de la LCPE 1999, une *entreprise* est une personne qui importe des moteurs, ou des machines actionnées par ces moteurs, destinés à la vente.

Une personne qui importe des moteurs à des fins autres que la vente *n'est pas* une *entreprise* aux termes de la LCPE 1999. Un particulier ou une entité commerciale qui importe des moteurs à des fins personnelles *n'est pas* une *entreprise* aux termes du Règlement. Par exemple, une entreprise d'exploitation forestière qui importe directement des scies à chaîne qui seront utilisées par ses

employés n'est pas une *entreprise*. Néanmoins, certaines exigences réglementaires s'appliquent tout de même à cette catégorie de personnes.

**4.4 Quelles sont les exigences réglementaires visant chaque type de « personne » touché par le Règlement?**

Le tableau 1 résume les exigences correspondant aux quatre catégories de personnes touchées par le Règlement. Au besoin, des informations plus détaillées sont fournies ailleurs dans le document d'orientation.

Tableau 1  
Résumé des exigences réglementaires

	Fabricant canadien de moteur	Distributeur canadien de moteurs	Importateur de moteurs ou de machines		Chapitre dans le document
			Pour la vente	Pour d'autres fins	
<i>Entreprise aux termes de la LCPE 1999?</i>	oui	oui	oui	Non	4
Apposer la marque nationale	X	X			5
Fournir des moteurs qui satisfont aux normes	X	X	X	(1)	6
Fournir une justification de la conformité sur demande	X	X	X	(1)	7
Soumettre une déclaration d'importation			X		8
Apposer l'étiquette de conformité sur un moteur importé				X	8
Fournir des instructions pour l'entretien	X	X	X		9
Présenter un avis de défaut s'il y a lieu	X	X	X		9

(1) La présence de l'étiquette réglementaire sur le moteur est jugée être la preuve de la conformité du moteur aux normes stipulées ou équivalentes en matière d'émissions lorsqu'il est importé par une personne à des fins autres que la vente.

#### **4.5 Comment les fabricants étrangers de moteurs sont-ils touchés par le Règlement?**

Un fabricant étranger de moteurs fabrique des moteurs à l'extérieur du Canada et n'est pas assujettis directement à la LCPE 1999 ni au Règlement. Toutefois, les moteurs importés au Canada doivent respecter les règlements canadiens en matière d'émissions.

Un importateur peut nécessiter l'aide d'un fabricant de moteurs étranger afin de démontrer la conformité au Règlement. Plus spécifiquement, l'aide d'un fabricant étranger de moteurs sera nécessaire afin de s'assurer que les moteurs importés dans le marché canadien satisfont aux normes réglementaires et de fournir la justification de la conformité à cet effet. Ces exigences sont décrites aux chapitres 6 et 7 du présent document.

### **5. MARQUE NATIONALE**

En règle générale, les *entreprises* sont tenues d'apposer la marque nationale sur les moteurs désignés qui sont fabriqués au Canada et destinés à la vente au Canada. L'article 152 de la LCPE 1999 interdit à une *entreprise* de transporter des moteurs fabriqués au Canada d'une province ou d'un territoire à une autre province ou un autre territoire à moins que les moteurs ne portent une marque nationale. L'utilisation de la marque nationale indique la conformité au Règlement.

Le symbole de la marque nationale est illustré à la figure 2. L'article 150 de la LCPE 1999 stipule que la marque nationale est une marque de commerce nationale et restreint l'utilisation de la marque (ou l'utilisation de toute autre marque susceptible d'être confondue avec une marque nationale). Une *entreprise* doit obtenir l'autorisation du ministre pour utiliser la marque nationale.



Figure 2 : La marque nationale

**5.1 Existe-t-il des conditions particulières relatives à l'apposition d'une marque nationale sur un moteur?**

Oui. L'article 153 de la LCPE 1999 interdit à une *entreprise* d'apposer la marque nationale sur un moteur à moins de satisfaire à plusieurs exigences. Les normes d'émissions auxquelles le moteur doit satisfaire sont stipulées aux articles 9 à 12 du Règlement.

**5.2 Dans quelles circonstances les dispositions relatives à la marque nationale entrent-elles en vigueur?**

Les articles 6 à 8 du Règlement sont en vigueur depuis novembre 2003 afin de permettre aux *entreprises* d'apposer la marque nationale sur les moteurs fabriqués avant le 1<sup>er</sup> janvier 2005 qui satisfont aux normes pour l'année de modèle 2005.

Les autres dispositions du Règlement entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

**5.3 Qui peut apposer la marque nationale?**

Aux termes de l'article 151 de la LCPE 1999, une *entreprise* doit obtenir du ministre l'autorisation d'appliquer la marque nationale.

**5.4 Comment une *entreprise* peut-elle obtenir du ministre l'autorisation d'utiliser la marque nationale?**

Une *entreprise* doit présenter au ministre une demande d'autorisation afin de pouvoir utiliser la marque nationale. Les renseignements à fournir dans la demande sont spécifiés à l'article 6 du Règlement. La demande d'autorisation de

l'*entreprise* doit être signée par une personne autorisée à agir pour le compte de l'*entreprise*.

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

### **5.5 Quels renseignements peuvent permettre de satisfaire aux exigences de l'alinéa 6(d) du Règlement afin d'établir qu'une *entreprise* est en mesure de vérifier le respect des normes fixées?**

Les renseignements permettant d'établir que l'*entreprise* peut vérifier si les normes fixées dans le Règlement sont respectées peuvent prendre plusieurs formes, incluant, sans toutefois y être limité :

(1) Expérience récente en matière d'obtention d'un certificat émis par l'EPA

S'il y a lieu, l'*entreprise* peut présenter la déclaration suivante :

« L'*entreprise* a obtenu des certificats de conformité émis par l'EPA aux États-Unis au cours des cinq dernières années comme justification de conformité aux normes réglementaires américaines d'émissions pour des moteurs visés par le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*. »

(2) Données techniques

L'*entreprise* peut fournir des données techniques démontrant qu'elle est en mesure de vérifier le respect des normes fixées dans le Règlement, incluant, sans toutefois y être limité, des données décrivant les capacités des installations de vérification des émissions utilisées par ou au nom de l'*entreprise* afin d'obtenir des données prouvant la conformité de ses moteurs aux normes stipulées dans le Règlement. Il peut s'agir de données prouvant que les installations de vérification des émissions utilisées au nom de l'*entreprise* ont obtenu des résultats ayant permis d'obtenir un certificat de conformité auprès de l'EPA.

Le ministre évaluera les renseignements soumis et déterminera si l'*entreprise* peut être autorisée à apposer la marque nationale sur les moteurs.

### **5.6 Les moteurs importés doivent-ils porter la marque nationale?**

Non. Le paragraphe 153(1) de la LCPE 1999 exige spécifiquement que les moteurs importés soient conformes aux exigences du Règlement comme condition de leur importation au Canada. Pour cette raison, il n'est pas nécessaire de faire la démonstration d'une telle conformité au moyen de l'apposition d'une marque nationale sur un moteur importé.

**5.7 Existe-t-il des exigences spécifiques relatives à la taille, à l'emplacement et au mode d'apposition de la marque nationale sur un moteur?**

Oui. Les exigences relatives à la taille, à l'emplacement et au mode d'apposition de la marque nationale sur les véhicules et les moteurs sont spécifiées 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 attribué par le ministre (décris à la section 5.4 du présent document) doit être composé de caractères ayant au moins 2 mm de hauteur et doit être situé immédiatement sous la marque ou à la droite de la marque.

La marque nationale doit être apposée sur l'étiquette d'information sur le moteur de l'EPA ou juste à côté ou, si cette étiquette n'est pas présente, à un endroit bien en vue et d'accès facile.

La marque nationale doit se trouver 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 le moteur doit être conforme aux normes applicables et aux dispositions portant sur :

- a) le système antipollution et tout dispositif de mise en échec (article 9 du Règlement);
- b) les émissions de gaz d'échappement (article 10 du Règlement);
- c) les émissions du carter (article 11 du Règlement);
- d) les paramètres réglables (article 12 du Règlement).

Ces normes sont harmonisées avec les règlements de l'EPA en matière de petits moteurs à allumage commandé, publiés dans le CFR.

Aux termes de l'article 14 du Règlement, un moteur qui est visé par un certificat de l'EPA et qui est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis est jugé être conforme aux normes canadiennes en matière d'émissions.

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

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

## **6.2 Existe-t-il des restrictions relatives au système antipollution installé sur un moteur visé par le Règlement?**

Oui. Le paragraphe 9(1) du Règlement stipule que le système antipollution ne peut avoir pour effet de rejeter des substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui n'auraient pas été rejetées si le système n'avait pas été installé. De plus, le système antipollution ne peut avoir pour effet de rendre le moteur ou la machine dans laquelle celui-ci est installé non sécuritaire ou de 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 » signifie tout dispositif, système ou autre élément de conception qui détecte les conditions d'opération à l'extérieur de l'enveloppe des conditions d'essai de certification, et agit de façon à réduire l'efficacité du système antipollution. Le Règlement incorpore par référence la définition de dispositif de mise en échec stipulée par le CFR.

Aux termes du paragraphe 9(2) du Règlement, aucun moteur ne peut être équipé d'un dispositif de mise en échec.

## **6.4 Quelles sont les normes d'émissions de gaz d'échappement?**

Les normes d'émissions de gaz d'échappement sont harmonisées avec celles de l'EPA aux États-Unis, et le Règlement incorpore par référence les articles 90.103, 90.104 et 90.105 du CFR.

Les normes d'émissions de gaz d'échappement sont regroupées en sept catégories, selon la cylindrée du moteur et son utilisation dans une machine portative ou non portative. Le Règlement établit un niveau maximal d'émissions de monoxyde de carbone (CO) et d'émissions combinées d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote (HC+NOx) pour chaque classe de moteur. Les normes sont définies en tant que masse de polluants par unité de puissance du moteur exprimée en grammes par kilowatt-heure (émissions reliées à la puissance au frein).

Le tableau 2 résume les normes d'émissions de gaz d'échappement. Certaines classes de moteur comportent une norme d'émissions combinées d'hydrocarbures non méthaniques (HCNM) et de NOx qui s'applique seulement si le moteur est alimenté au gaz naturel.

**Tableau 2 — Classes de moteur et normes d'émissions de gaz d'échappement**

Classe de moteur	Type de moteur	Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	Entrée en vigueur (année de modèle)	Norme HC+NOx (g/kW-h)	Norme HCNM+NOx <sup>c</sup> (g/kW-h)	Norme CO (g/kW-h)
I-A	Non portatif	<66	À partir de 2005	50 <sup>a</sup>	--	610 <sup>a</sup>
I-B	Non portatif	<100 et ≥66	À partir de 2005	40 <sup>a</sup>	37 <sup>a</sup>	610 <sup>a</sup>
I	Non portatif	<225 et ≥100	À partir de 2005 (1)	16,1 <sup>b</sup>	--	519 <sup>b</sup>
			À partir de 2005 (2)	16,1 <sup>a</sup>	14,8 <sup>a</sup>	610 <sup>a</sup>
			À partir de 2007 (3)	16,1 <sup>a</sup>	14,8 <sup>a</sup>	610 <sup>a</sup>
II	Non portatif	≥225	À partir de 2005	12,1 <sup>a</sup>	11,3 <sup>a</sup>	610 <sup>a</sup>
III	Portatif	<20	À partir de 2005	50 <sup>a</sup>	--	805 <sup>a</sup>
IV	Portatif	<50 et ≥20	À partir de 2005	50 <sup>a</sup>	--	805 <sup>a</sup>
V	Portatif	≥50	2005	119 <sup>a</sup>	--	603 <sup>a</sup>
			2006	96 <sup>a</sup>	--	603 <sup>a</sup>
			À partir de 2007	72 <sup>a</sup>	--	603 <sup>a</sup>

<sup>a</sup> La norme demeure en vigueur tout au long de la vie utile du moteur

<sup>b</sup> La norme s'applique uniquement lorsque le moteur est neuf

<sup>c</sup> Certaines classes de moteur comportent une norme d'émissions combinées d'hydrocarbures non méthaniques (HCNM) et de NOx qui s'applique uniquement lorsque le moteur est alimenté au gaz naturel

- (1) Modèles déjà en production à l'entrée en vigueur du projet de règlement
- (2) Modèles produits pour la première fois après l'entrée en vigueur du projet de règlement
- (3) Tous les modèles

## 6.5 Quelles sont les procédures de mesure des émissions de gaz d'échappement?

Les normes d'émissions de gaz d'échappement comprennent les méthodes d'essai, les carburants et les méthodes de calcul qui sont prévues à leur égard dans le CFR.

Au cours d'un essai de certification, les gaz d'échappement sont échantillonnés alors que le moteur d'essai réalise un cycle d'essai spécifique mesuré par dynamomètre. Les gaz d'échappement sont soumis à une analyse spécifique des composantes visant à déterminer les concentrations des polluants. Les concentrations d'émissions sont converties en taux d'émissions pondérés exprimés en grammes par kilowatt-heure (g/kW-h).

## **6.6 Quelles sont les normes de recharge pour les produits spécialisés disponibles uniquement au Canada?**

Lorsque moins de deux mille exemplaires d'un moteur portatif d'un modèle et d'une année de modèle donnés sont vendus au Canada, le moteur peut être conforme à des normes de recharge décrites à l'article 10 du Règlement au lieu d'être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement prévues au tableau 4 de l'article 90.103 du CFR. Ces normes de recharge sont harmonisées avec celles stipulées en vertu des dispositions du CFR relatives aux classes de moteurs à petite cylindrée.

Pour un moteur de classe III ou IV de l'année de modèle 2007 ou d'une année antérieure, les normes d'émissions de gaz d'échappement sont stipulées au tableau 1 de l'article 90.103 du CFR applicable à un moteur de la même classe. Pour un moteur de classe III ou IV de l'année de modèle 2008 ou d'une année ultérieure, les normes d'émissions combinées de HC+NOx sont stipulées à l'alinéa 90.203(f) du CFR pour la classe de moteur applicable et les émissions de CO ne doivent pas dépasser 805 g/kW-h.

Pour un moteur de classe V de l'année de modèle 2009 ou d'une année antérieure, les normes d'émissions de gaz d'échappement sont stipulées au tableau 1 de l'article 90.103 du CFR applicable à un moteur de la même classe. Pour un moteur de classe V de l'année de modèle 2010 ou d'une année ultérieure, les normes d'émissions combinées de HC+NOx sont stipulées à l'alinéa 90.203(f) du CFR applicable et les émissions de CO ne doivent pas dépasser 603 g/kW-h.

## **6.7 Pourquoi existe-t-il des normes de recharge pour les produits spécialisés au Canada?**

Les normes de recharge décrites à la section 6.6 du document visent à accommoder certains produits spécialisés utilisés uniquement au Canada par l'industrie forestière. Le ministère a conclu que le fait de permettre à ces produits de satisfaire à des normes moins rigoureuses d'émissions de gaz d'échappement représentait l'option la plus appropriée pour maintenir la disponibilité de ces produits au Canada, étant donné leur importance pour le secteur de la foresterie et leur faible contribution à la pollution atmosphérique au pays.

## **6.8 Quelles sont les normes de recharge pour les moteurs utilisés exclusivement en hiver?**

Les normes d'émissions de gaz d'échappement comportent des niveaux de HC+NOx moins rigoureux pour les moteurs installés dans les machines utilisées uniquement pendant la période hivernale, tels que les vilebrequins à glace et les souffleuses à neige. Ces moteurs sont assujettis à la norme de CO applicable. Les normes de recharge sont harmonisées avec celles stipulées aux alinéas 90.103(a)(4) et (5) du CFR.

Les moteurs de souffleuse à neige peuvent également satisfaire à des normes de rechange d'émissions du carter (veuillez consulter à ce sujet la section 6.12 du présent document).

### **6.9 Pendant combien de temps un moteur doit-il être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement?**

Un moteur doit demeurer conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement tout au long de sa « vie utile ». La durée de la vie utile est incorporée par référence au CFR. L'article 90.105 du CFR indique qu'un fabricant peut choisir l'une de trois périodes spécifiées (voir le tableau 3).

La sélection de la durée de vie utile doit s'appuyer sur une documentation technique appropriée. Les vies utiles plus longues, qui entraînent des coûts de fabrication plus élevés, sont associées en général aux équipements commerciaux, tandis que les produits domestiques ont souvent des vies utiles plus courtes.

Tableau 3 : Vie utile

Classe de moteur	Catégorie de vie utile (heures)		
	C	B	A
I-A	50	125	300
I-B	125	250	500
I	125	250	500
II	250	500	1000
III	50	125	300
IV	50	125	300
V	50	125	300

### **6.10 Quelles sont les normes pour un moteur de classe I en 2005 et 2006?**

Comme on le constate au tableau 2, il existe deux normes d'émissions de gaz d'échappement pour un moteur de classe I de l'année de modèle 2005 et 2006. La norme applicable est sélectionnée selon que le moteur était ou non déjà en production le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Un moteur de classe I qui était déjà en production à la date d'entrée en vigueur n'est pas tenu de satisfaire aux exigences en matière de vie utile, et il n'existe aucune norme de HCNM+NOx combinés pour un tel moteur.

Après l'année de modèle 2007, tous les moteurs de classe I devront satisfaire à la même norme d'émissions de gaz d'échappement tout au long de leur vie utile.

Ces normes sont harmonisées avec celles du CFR.

#### **6.11 Dans quelles circonstances un moteur peut-il être considéré « portatif »?**

Le Règlement utilise par référence la définition de moteur portatif stipulée à l'alinéa 90.103(a)(1) du CFR. Un moteur est assujetti aux normes d'émissions de gaz d'échappement de moteur portatif seulement s'il satisfait à au moins une des exigences suivantes :

- (1) le moteur est installé dans une machine qui doit être portée par son opérateur pendant toute la durée de l'exécution de sa ou ses fonctions prévues;
- (2) le moteur est installé dans une machine qui doit être utilisée dans des positions multiples, telle que à l'envers ou de coté, pendant l'exécution de sa ou ses fonctions prévues;
- (3) le moteur est installé dans une machine dont le poids sec doit être inférieur à 14 kilogrammes, munie d'au plus deux roues et possédant au moins l'un des attributs suivants :
  - l'opérateur doit soutenir ou transporter la machine pendant toute la durée de l'exécution de sa ou ses fonctions prévues;
  - l'opérateur doit soutenir la machine ou la maintenir en position pendant toute la durée de l'exécution de sa ou ses fonctions prévues;
  - le moteur actionne une génératrice ou une pompe;
- (4) le moteur est installé dans une tarière manipulable par un seul opérateur et dont le poids sec est inférieur à 20 kilogrammes.

Il est possible de dépasser la limite de poids spécifiée aux alinéas (3) et (4) si le poids supplémentaire est uniquement attribuable à la présence d'un moteur à quatre temps ou d'un moteur à deux temps muni d'un système antipollution amélioré.

#### **6.12 Quelles sont les exigences en matière d'émissions du carter?**

Aux termes du paragraphe 11(1) du Règlement, le carter d'un moteur doit être fermé.

Le paragraphe 11(2) du Règlement stipule toutefois qu'un moteur peut avoir un carter ouvert s'il est conçu exclusivement pour faire fonctionner une

souffleuse à neige et s'il satisfait aux normes prévues par le présent règlement qui s'appliquent à la combinaison des gaz d'échappement et des émissions du carter.

### **6.13 Qu'est-ce qu'un paramètre réglable?**

Le paragraphe 12(1) du Règlement stipule que paramètre réglable « s'entend de 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 ou son usage normal, à l'exclusion de celui qui est scellé de façon permanente par le constructeur du moteur ou qui n'est pas accessible à l'aide d'outils usuels ».

Le moteur doté de paramètres réglables doit être conforme aux normes applicables aux termes du présent règlement quel que soit le réglage mécanique des paramètres. Par exemple, si le carburateur d'un moteur comporte une vis de réglage, le moteur doit satisfaire aux normes de gaz d'échappement indépendamment du réglage de la vis (serrée complètement, serrée partiellement, non serrée).

### **6.14 Un moteur qui est visé par un certificat de conformité de l'EPA et qui est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis doit-il être conforme aux normes canadiennes d'émissions?**

Aux termes du paragraphe 14(2) du Règlement, un moteur qui est visé par un certificat de l'EPA et qui est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis est jugé être conforme aux normes d'émissions (c.-à-d. les articles 9 à 12 du Règlement) s'il satisfait à toutes les exigences stipulées dans le certificat de conformité de l'EPA. Il doit également satisfaire à toutes les autres exigences du Règlement (justification de la conformité, documents d'importation, avis de défaut, etc.).

l'EPA peut émettre un certificat de conformité pour un moteur dont les niveaux d'émissions sont supérieurs à la norme applicable. Le programme de contrôle des émissions de l'EPA comporte un programme facultatif de moyenne, d'accumulation et d'échange relatifs aux émissions qui permet aux fabricants de certifier des moteurs au-dessus de la norme prescrite à condition que l'augmentation des émissions soit compensée, sur une base de vente pondérée, par des moteurs certifiés sous la norme. Les moteurs qui ont obtenu un certificat en vertu des dispositions sur la moyenne ne peuvent toutefois dépasser un niveau maximal d'émissions stipulé.

## **6.15 Est-il nécessaire qu'un moteur absolument identique soit vendu en même temps au Canada et aux États-Unis?**

Non. Aux termes du paragraphe 14(1) du Règlement, un moteur vendu au Canada qui a les mêmes caractéristiques (utilisées par l'EPA aux fins de classement des moteurs par familles de moteurs) qu'un moteur d'une famille de moteurs visé par un certificat de l'EPA et vendu aux États-Unis durant la même année de modèle peut être conforme aux normes d'émissions stipulées dans le certificat pertinent de l'EPA, plutôt qu'aux normes stipulées dans le Règlement. Le moteur vendu au Canada ne doit posséder aucune caractéristique qui pourrait être à l'origine d'un niveau d'émissions plus élevé que la famille de moteurs vendue aux États-Unis.

## **7. JUSTIFICATION DE LA CONFORMITÉ**

Les articles 16 à 18 du Règlement décrivent les éléments de justification de la conformité qui doivent être fournis sur demande.

Dans le cas d'un moteur qui est visé par un certificat de l'EPA et qui est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis, les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

- (1) une copie du certificat de conformité de l'EPA;
- (2) un document établissant que le moteur visé par ce certificat est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis;
- (3) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande d'un certificat de conformité;
- (4) l'étiquette d'information sur les moteurs de l'EPA apposée sur le moteur.

Dans le cas d'un moteur qui n'est pas visé par un certificat de l'EPA ou qui n'est pas vendu en même temps au Canada et aux États-Unis, les éléments de justification de la conformité doivent être obtenus et produits par une *entreprise* selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes. Veuillez consulter à ce sujet la section 7.3 du présent document.

### **7.1 Quels documents peuvent être utilisés pour démontrer qu'un moteur est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis?**

L'aliéna 16(b) du Règlement exige la présentation d'un document démontrant qu'un moteur visé par un certificat de l'EPA est bien vendu en même temps au Canada et aux États-Unis. Des exemples de documents pouvant être employés à cette fin sont :

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

- (2) la copie d'une facture confirmant la vente d'une machine contenant le moteur à une personne aux États-Unis, accompagnée de documents confirmant l'installation du moteur dans la machine;
- (3) tout autre élément de justification jugé suffisant pour confirmer la vente d'un moteur en même temps au Canada et aux États-Unis.

## **7.2 À quel moment la justification de la conformité doit-elle être soumise?**

Une *entreprise* est tenue de fournir la justification de la conformité pour un moteur donné uniquement si le ministre en fait la demande. Une telle demande peut viser les moteurs fabriqués au cours des huit années précédant la demande, et la justification de la conformité doit être présentée dans l'une ou l'autre des langues officielles au plus tard quarante jours après la date où la demande a été remise à l'*entreprise*. Si les éléments de justification de la conformité doivent être traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais, l'*entreprise* dispose de soixante jours pour les présenter.

Bien que le Règlement n'oblige pas une *entreprise* à avoir ces documents en sa possession, celle-ci est toutefois tenue de les présenter sur demande. Pour cette raison, il est fortement recommandé aux *entreprises* de prendre les mesures nécessaires afin d'être en mesure de s'acquitter de cette obligation.

## **7.3 Quelle est la procédure à suivre afin de fournir la justification de la conformité « selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes » dans le cas des moteurs visés par l'article 17 du Règlement?**

Dans le cas d'un moteur qui n'est pas visé par un certificat de l'EPA ou qui n'est pas vendu en même temps au Canada et aux États-Unis, l'article 17 du Règlement stipule que les éléments de justification de la conformité doivent être obtenus et produits par une *entreprise* selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes. Dans une telle situation, la justification de la conformité doit être présentée avant l'importation du moteur visé.

La figure 3 illustre la procédure de présentation d'une justification de la conformité « selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes » pour un moteur visé par l'article 17 du Règlement.

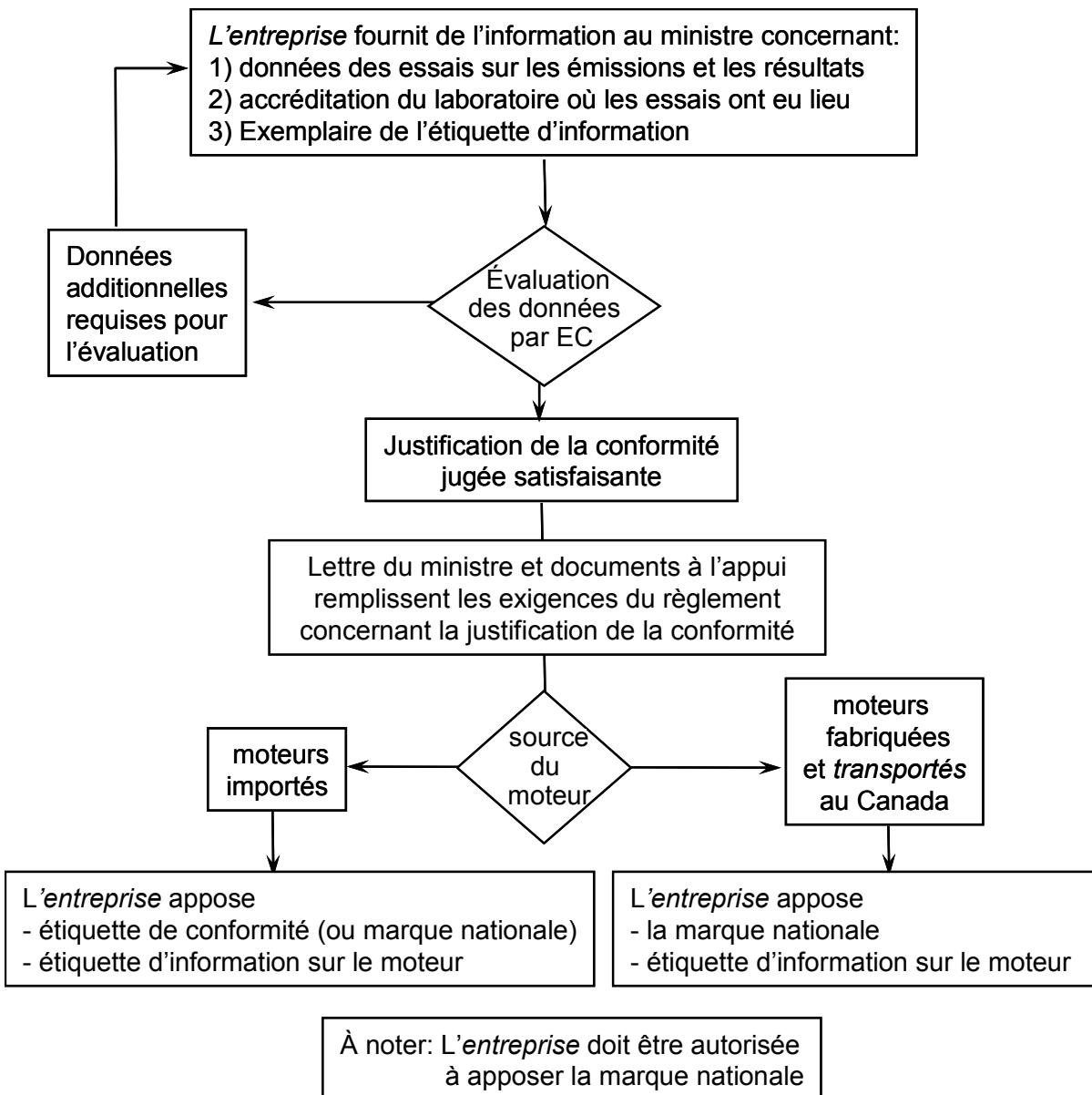


Figure 3 : Procédure pour les moteurs vendus uniquement au Canada

Le ministère s'attend à ce que les *entreprises* obtiennent et présentent des éléments de justification de la conformité comparables à ceux spécifiés aux alinéas 15(c) et 15(d) pour des moteurs ayant obtenu un certificat de l'EPA. Une *entreprise* doit donc obtenir et soumettre les éléments suivants :

- (1) les résultats des essais de mesure des émissions portant sur le moteur vendu uniquement au Canada, obtenus en respectant les procédures applicables décrites dans le CFR;
- (2) toutes les données requises pour répéter ces essais;

- (3) accréditations du laboratoire où les essais ont été menés, plus spécifiquement l'expérience du laboratoire en matière de résultats d'essais visant à obtenir un certificat de l'EPA;
- (4) un exemplaire de l'étiquette d'information apposée sur ce moteur.

Les résultats d'essais et les données requises pour répéter les essais peuvent être présentés dans le format employé précédemment pour obtenir le certificat de conformité de l'EPA.

Le ministère s'attend à ce qu'une étiquette d'information soit apposée à l'emplacement stipulé par le Règlement. L'étiquette d'information doit comporter :

- (1) une déclaration de conformité, par exemple « Ce moteur est conforme à toutes les normes applicables en vertu du Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé », ou la marque nationale si l'*entreprise* est autorisée à l'apposer; et
- (2) le nom de l'*entreprise*, l'année de modèle et suffisamment d'information pour permettre de distinguer le moteur pour lequel la justification de la conformité a été jugée satisfaisante.

Si l'espace est limité sur l'étiquette, l'*entreprise* peut utiliser le système de codes illustré au tableau 4 au lieu de fournir tous les renseignements indiqués au point (2). Ces codes sont fondés sur le système d'identification des familles de moteurs élaboré par l'EPA.

Tableau 4  
Codes d'identification pour les moteurs vendus uniquement au Canada

Nombre de caractères	Colonnes	Description
1	1	Année de modèle désignée jusqu'en 2009 par le dernier chiffre de l'année de modèle, p. ex. « 5 » pour l'année de modèle 2005. Pour l'année de modèle 2010 et après, les codes correspondront à ceux employés par l'EPA, lorsque connus.
3	2-4	Code d'identification de l' <i>entreprise</i> . Une <i>entreprise</i> peut utiliser : a) le numéro d'identification qui lui a été attribué par le ministre, si elle est autorisée à apposer la marque nationale; b) la séquence de caractères employée par l'EPA pour identifier l' <i>entreprise</i> , s'il y a lieu; c) si l' <i>entreprise</i> ne peut utiliser ni a) ni b), une séquence de trois caractères.
1	5	Code d'identification du règlement : V routier S petit moteur à allumage commandé R récréatif C allumage par compression L gros moteur à allumage commandé
4	6-9	Cylindrée du moteur en litres (p. ex. « 05,7 » où la virgule décimale est traitée comme un chiffre et le zéro à gauche représente un espace) ou en pouces cubes (p. ex. 0350, 0097). Pour des moteurs de grande cylindrée, celle-ci peut être indiquée sous la forme XX,X (p. ex. 12,1); pour des moteurs de petite cylindrée, sous la forme ,XXX (p. ex. ,072, 0,07, 00,7). Dans tous les cas, la cylindrée sera lue en litres si sa mesure comporte une virgule décimale et en pouces cubes si sa mesure ne comporte pas de virgule décimale.
3 ou plus	10-?	Séquence de caractères. Utiliser n'importe quelle combinaison de caractères pour identifier de façon unique le modèle ou la classe du moteur.

## 8. IMPORTATION D'UN MOTEUR

Seuls les moteurs qui satisfont aux exigences du Règlement sont admissibles à l'importation.

Aux termes de l'article 19 du Règlement, toute *entreprise* qui importe un moteur au Canada doit présenter à un bureau de douane une déclaration comportant les renseignements suivants :

- (a) les nom et adresse de l'importateur;
- (b) son numéro d'entreprise;
- (c) dans le cas d'un moteur non installé dans ou sur une machine, 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;
- (e) la date de l'importation;
- (f) une mention selon laquelle soit le moteur porte la marque nationale, soit l'*entreprise* est en mesure de produire les éléments de justification de la conformité ou se conforme aux normes canadiennes d'émissions.

Aux termes de l'article 21 du Règlement, tout moteur importé au Canada par *une personne qui n'est pas une entreprise* doit porter :

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

La présence de l'une de ces étiquettes sur le moteur suffit en général pour confirmer que le moteur était conforme aux normes canadiennes d'émissions au moment de sa fabrication. Aucun document d'importation n'est explicitement exigé pour les moteurs importés par une *personne qui n'est pas une entreprise*.

### 8.1 Qu'est-ce que le numéro d'entreprise exigé à l'alinéa 19(1)(b) du Règlement?

Le système de numéros d'entreprise (NE) permet de simplifier les communications entre les entreprises et le gouvernement fédéral. Il est attribué par l'Agence des douanes et du revenu du Canada afin de caractériser de façon unique les entités commerciales et doit être imprimé sur tous les documents d'importation.

On trouvera de plus amples informations sur les numéros d'entreprise à l'adresse. <http://www.ccra-adrc.gc.ca/tax/business/busregistration-f.html>

**8.2 Y-a-t-il un formulaire spécifique pour la déclaration d'importation mentionnée à l'article 18 du Règlement?**

Non. La déclaration peut être présentée par une *entreprise* de trois façons différentes :

- (1) Les informations exigées correspondent en règle générale à celles indiquées sur la facture commerciale exigée pour l'importation. L'*entreprise* peut ajouter la justification de la conformité exigée aux termes de l'alinéa 19(1)(f) du Règlement sur sa facture commerciale.
- (2) Si elle est admissible, l'*entreprise* peut présenter la déclaration globale décrite au paragraphe 19(2) du Règlement.
- (3) L'*entreprise* peut soumettre la déclaration sur une formule distincte fournie par l'*entreprise*.

**8.3 Existe-t-il une formulation suggérée pour la déclaration exigée aux termes de l'alinéa 19(1)(f) du Règlement?**

Oui. La formulation suivante peut être employée : « Tous les moteurs dans cet envoi sont conformes au *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*. »

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

L'expression « représentant dûment autorisé » désigne une personne autorisée par écrit à agir au nom de l'*entreprise*. Tout employé autorisé de l'*entreprise* ou une entité commerciale distincte liée à l'*entreprise* par contrat, par exemple un courtier en douane, peut signer les documents à titre de représentant dûment autorisé de l'*entreprise*.

**8.5 Qu'est-ce que la déclaration globale mentionnée au paragraphe 19(2)?**

Toute *entreprise* qui importe au Canada au moins cinq cent moteurs visés par le Règlement au cours d'une année civile peut fournir l'information visée au paragraphe 19(1) du Règlement au moyen d'une déclaration globale.

## **9. AUTRES OBLIGATIONS**

**9.1 Instructions concernant l'entretien**

Aux termes de l'article 15 du Règlement, une *entreprise* doit veiller à ce que soient fournies au premier acheteur au détail de chaque moteur ou machine

des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions qui soient conformes aux instructions sur l'entretien stipulées dans le CFR. Les instructions doivent être fournies en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'acheteur.

## 9.2 Avis de défaut

Une *entreprise* qui constate un défaut de conception, de fabrication ou de fonctionnement qui entraîne ou qui est susceptible d'entraîner la non-conformité doit donner un avis de défaut.

L'expression « qui constate un défaut » au paragraphe 157(1) de la LCPE 1999 peut être interprétée comme signifiant, pour un moteur visé par un certificat de l'EPA, que l'*entreprise* est au courant qu'un défaut répondant aux critères qui obligent un fabricant à soumettre un rapport d'information sur un défaut à l'EPA en vertu du paragraphe 90.803(a) du CFR existe.

Le paragraphe 26(1) du Règlement décrit les renseignements devant être inclus dans l'avis de défaut. L'avis doit être présenté au ministre, à chaque personne ayant obtenu un tel moteur de l'*entreprise* et à chaque propriétaire actuel d'un tel moteur.

En raison de la nature particulière du marché des petits moteurs à allumage commandé et des machines dans lesquelles ils sont installés, le ministre pourra décider de se prévaloir de la souplesse accordée au paragraphe 157(4) de la LCPE 1999 quant à la présentation d'un avis de défaut aux propriétaires actuels. Le ministre peut ordonner que l'avis soit publié dans les quotidiens ou dans un autre média ou encore, si les circonstances le justifient, décider que les propriétaires actuels ne seront pas avisés. L'avis de défaut présenté au ministre doit comporter une description des moyens dont dispose l'*entreprise* pour communiquer avec le propriétaire actuel de chaque moteur visé par l'avis.

L'*entreprise* doit présenter au ministre, au plus tard soixante jours après avoir donné l'avis de défaut, un rapport initial contenant l'information stipulée au paragraphe 26(2) du Règlement. À moins que le ministre n'en décide autrement, l'*entreprise* doit également présenter un rapport sur le défaut et le correctif indiqué au plus tard vingt-quatre mois suivant la présentation de l'avis de défaut.

Aux termes du paragraphe 157(3) de la LCPE 1999, une *entreprise* n'est pas tenue de présenter un avis de défaut si un avis pertinent a déjà été présenté au Canada par une autre personne (p. ex. le fabricant du moteur) pour le même défaut.

### **9.3 Obligation de fournir un moteur**

Aux termes de l'article 159 de la LCPE 1999, si le ministre en fait la demande, une *entreprise* doit rendre disponible aux fins d'essai tout moteur qui a été utilisé dans des essais visant à obtenir les renseignements présentés comme justification de la conformité, ou un moteur équivalent. Le ministre paiera les frais de transport et les frais de location stipulés à l'article 23 du Règlement. Le taux de location annuel correspond à 21 % du prix de vente au détail du moteur suggéré par le fabricant, calculé proportionnellement au nombre de jours de disponibilité du moteur.

## **10. SITUATIONS SPÉCIALES RELATIVES AUX PETITS MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE COMMANDÉ**

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

Aux termes 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'a pas à satisfaire les exigences du Règlement si une déclaration signée par la personne qui importe le moteur ou par son représentant dûment autorisé est présentée à un bureau de douane. L'article 20 du Règlement stipule que la déclaration doit comporter :

- (1) les 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 du moteur;
- (4) dans le cas d'une machine, le nom du fabricant, la marque, le type et le modèle de la machine;
- (5) la date de l'importation;
- (6) une déclaration indiquant que le moteur sera utilisé au Canada strictement à des fins d'exposition, de démonstration, d'évaluation et d'essais;
- (7) la date à laquelle le moteur sortira du Canada ou sera détruit.

### **10.2 Moteur en transit, en provenance et à destination d'un lieu à l'extérieur du Canada**

Aux termes de l'alinéa 155(1)(b) de la LCPE 1999, les exigences du Règlement ne s'appliquent pas à un moteur en transit au Canada, c'est-à-dire en provenance et à destination d'un lieu à l'extérieur du Canada, s'il est accompagné d'une preuve écrite attestant qu'il ne sera pas utilisé ni vendu au Canada.

### **10.3 Moteur destiné à être utilisé exclusivement par un visiteur de passage ou en transit au Canada**

Aux termes de l'alinéa 155(1)(c) de la LCPE 1999, les exigences du Règlement ne s'appliquent pas à un moteur destiné à être utilisé exclusivement par un visiteur au Canada ou par une personne de passage au Canada vers un autre pays.

### **10.4 Moteur de fabrication inachevée**

Aux termes de l'article 22 du Règlement, un moteur de fabrication inachevée peut être importé au Canada par une *entreprise* si une déclaration appropriée est présentée à un bureau de douane. La déclaration doit être signée par un représentant dûment autorisé de l'*entreprise* et doit comporter :

- (a) les renseignements visés aux alinéas 19(1) (a) à (e) du Règlement;
- (b) une déclaration du fabricant du moteur selon laquelle, une fois la fabrication achevée selon ses instructions, le moteur sera conforme aux normes prévues par le présent Règlement;
- (c) une déclaration de l'*entreprise* selon laquelle la fabrication du moteur sera achevée selon les instructions du fabricant du moteur.

### **10.5 Moteur de remplacement**

Aux termes de l'article 13 du Règlement, un moteur de remplacement « s'entend du 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. »

Un moteur de remplacement peut être conforme à des normes différentes de celles visées aux articles 9 à 12 du Règlement. La figure 4 illustre les normes auxquelles le moteur doit être conforme.

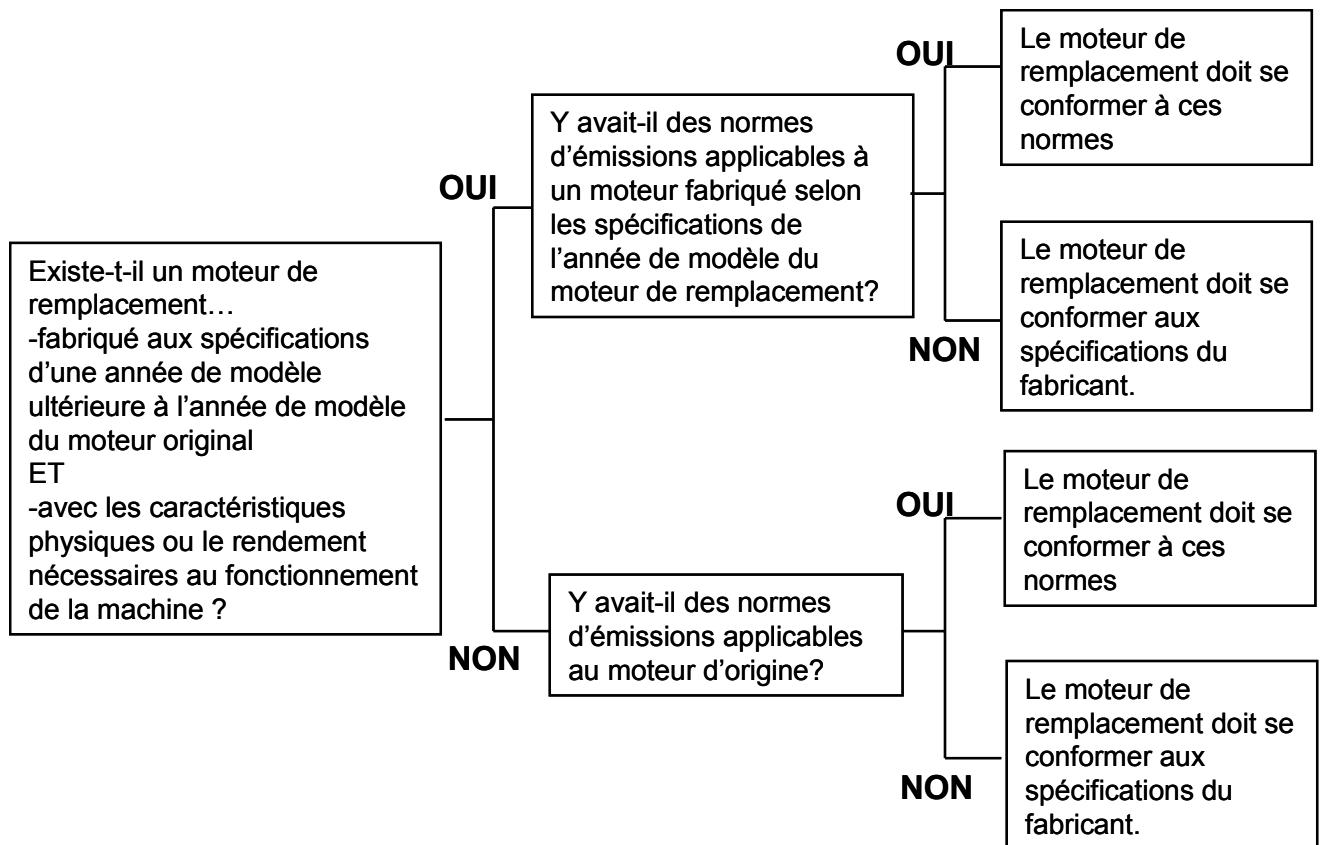


Figure 4 : Normes applicables à un moteur de remplacement

Aux termes du paragraphe 13(3) du Règlement, le moteur de remplacement doit porter une étiquette qui répond à l'une ou l'autre des exigences suivantes :

- (a) indique dans les deux langues officielles qu'il s'agit d'un moteur de remplacement satisfaisant aux exigences relatives à la marque nationale;
- (b) satisfait aux exigences visées à l'aliéna 90.1003(b) (5) du CFR.

## 10.6 Moteur pour lequel le gouverneur en conseil a accordé une dispense

Une *entreprise* peut demander au gouverneur en conseil d'être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues par le présent Règlement. Aux termes de l'article 156 de la LCPE 1999, le gouverneur en conseil peut dispenser une *entreprise* de se conformer aux normes réglementaires seulement s'il juge que la nécessité de se conformer à la norme en question :

- (a) créerait des difficultés financières substantielles à l'*entreprise*;

- (b) entraverait le développement de nouveaux dispositifs de sécurité, de mesure ou de contrôle des émissions équivalents ou supérieurs à ceux qui sont conformes aux normes réglementaires;
- (c) entraverait le développement de nouveaux types de moteur ou composantes de moteur.

Aux termes du paragraphe 156(4) de la LCPE 1999, une *entreprise* ne peut obtenir une dispense pour difficultés financières si la production mondiale annuelle du moteur visé par l'*entreprise* ou le fabricant a été supérieure à 10 000 moteurs ou si le nombre total annuel de moteurs fabriqués ou importés pour le marché canadien a dépassé 1 000 moteurs.

L'article 24 du Règlement indique les renseignements qu'une *entreprise* doit fournir au ministre lorsqu'elle demande une dispense, tandis que l'article 25 décrit l'étiquette à apposer sur un moteur pour lequel une dispense a été accordée.

## 11. RESPECT ET EXÉCUTION

Les fabricants et les importateurs ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits satisfont aux exigences du Règlement et sont tenus de présenter la justification de la conformité sur demande.

Environnement Canada administre un programme complet afin de vérifier l'observance des normes d'émissions fédérales. Voici quelques-unes des mesures prises dans le cadre du programme :

- autoriser et surveiller l'utilisation de la marque nationale;
- examiner les pièces justificatives de la conformité des entreprises;
- consigner les avis de défaut des fabricants qui ont une incidence sur les émissions;
- inspecter les moteurs d'essai et leurs composantes liées aux émissions;
- procéder à des essais d'émissions en laboratoire de spécimens de nouveaux moteurs qui sont représentatifs des produits vendus au Canada.

S'il est déterminé qu'un moteur n'est pas conforme au Règlement, le fabricant ou l'importateur est assujetti aux dispositions de la LCPE 1999. Dans cette situation, la procédure normale consiste à effectuer des évaluations techniques en nombre suffisant pour déterminer s'il est nécessaire d'émettre un avis de défaut.

Environnement Canada appliquera sa Politique d'observation et d'application lorsqu'elle vérifiera la conformité au projet de règlement. La Politique décrit toute une gamme de mesures 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 indique quand Environnement Canada aura recours à des poursuites civiles intentées par la Couronne pour recouvrer ses frais. On trouvera le texte de cette politique à l'adresse <http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/documents/policies/candepolicy/toc.cfm>.

Chaque fois qu'une infraction présumée au Règlement est décelée, les agents de l'autorité peuvent effectuer des inspections ou des enquêtes. Certaines infractions présumées peuvent être décelées par le personnel technique d'Environnement Canada, grâce à des renseignements transmis au ministère par l'Agence des douanes et du revenu du Canada, ou à la suite de plaintes émanant du public. Les activités d'application peuvent aussi comprendre des inspections réalisées par les agents de l'autorité aux frontières internationales du pays.

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

- La nature de l'infraction présumée : Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages réels ou potentiels causés à l'environnement, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler 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 possible tout en empêchant les récidives. Il sera tenu 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 été apportés.
- La cohérence dans l'application : Les agents de l'autorité tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider de la mesure à prendre pour appliquer la LCPE (1999).