



Environment
Canada

Environnement
Canada



**Rapport présenté au Conseil canadien des ministres de
l'Environnement par le Groupe d'étude sur les véhicules
et les carburants moins polluants**

Résumé

Le 8 novembre 1994, le CCME a créé le Groupe d'étude sur les véhicules et les carburants moins polluants et l'a chargé de formuler des options et des recommandations pour l'adoption, au Canada, d'une approche nationale relative aux normes d'émission des véhicules et d'efficacité énergétique pour les nouveaux véhicules et aux nouvelles formulations de carburant, compte tenu des réalités régionales et urbaines.

L'environnement et la santé de l'être humain sont très affectés par l'utilisation des véhicules, notamment par les particules fines, l'ozone troposphérique et les substances toxiques. Les véhicules contribuent largement aux émissions de dioxyde de carbone et, par conséquent, aux changements climatiques. Le présent rapport met en lumière les effets des émissions de véhicules automobiles sur la qualité de l'air au Canada et formule des recommandations qui permettront d'améliorer la qualité de l'air à court et à long terme.

Tout en souscrivant avec vigueur à l'amélioration des normes nationales d'émissions des véhicules et à l'établissement de normes nationales minimales de composition du carburant, le Groupe d'étude reconnaît que certaines régions ont des problèmes de qualité de l'air plus sérieux et devraient donc avoir la marge de manoeuvre voulue pour adopter des mesures antipollution plus strictes au besoin.

Recommandation no. 1: Normes nationales d'émission des véhicules (page 21)

Il est recommandé que le Canada adopte, pour les nouveaux véhicules, des normes d'émission plus strictes en harmonie avec les normes des États-Unis, comme suit :

- que Transports Canada mette à jour sans tarder la réglementation de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* pour l'harmoniser avec les normes prévues par la réglementation de la *Clean Air Act* (1990) américaine;
- que le gouvernement fédéral appuie l'adoption de l'initiative nationale américaine en faveur des véhicules produisant peu d'émissions appelée «programme de VPE des 49 États». Si l'initiative américaine devient disponible, Transports Canada devrait en faire la réalisation pour l'année automobile 2001. Si un fabricant offre d'introduire plus tôt des véhicules peu polluants à l'intérieur du programme «VPE des 49 États», cette offre doit également être faite au Canada, sous réserve du calendrier et d'autres contraintes de production;
- que le gouvernement fédéral joue un rôle proactif dans l'élaboration des futures normes nord-américaines d'émission des véhicules.

Le Groupe d'étude recommande que, s'il n'est pas donné suite au programme de VPE des 49 États, le Canada établisse des normes nationales harmonisées comme suit :

- que le gouvernement fédéral élabore un programme pour les véhicules produisant peu d'émissions. Le but de ce programme serait d'introduire au Canada un ensemble de véhicules neufs qui fourniront, au plus tard pour l'année automobile 2001, une performance au titre des émissions au moins équivalente à la norme VPE. Ce programme sera élaboré en

Recommandation no. 2: Carburants de remplacement et véhicules utilisant une technologie de pointe (page 28)

Il est recommandé que le gouvernement fédéral, de concert avec les provinces et les intervenants, par la voie du Comité national de coordination des problèmes atmosphériques :

- négocie un protocole d'entente avec l'industrie automobile et celle des «carburants» de remplacement d'ici le 1er juillet 1996, afin que les véhicules utilisant une technologie de pointe puissent être mis en vente en temps opportun;
- cherche à coordonner et à renforcer les efforts des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie automobile et de l'industrie des carburants pour favoriser le développement du marché des carburants de remplacement et des véhicules utilisant une technologie de pointe, et qu'il fasse rapport de ces efforts au CCME d'ici l'automne 1996.

Recommandation no. 3: Autres programmes concernant les véhicules (page 33)

Il est recommandé que les gouvernements provinciaux considèrent l'élaboration de programmes d'inspection et d'entretien conformément au *Plan de gestion des oxydes d'azote (NOx) et des composés organiques volatils (COV)* publié par le CCME en 1990 et en se servant du code de pratiques actuel du CCME comme guide. De concert avec ces programmes, les fabricants d'automobiles doivent être tenus de fournir des garanties contre les vices de fabrication et de fonctionnement des dispositifs antipollution.

De plus, les provinces et les territoires devraient envisager des mesures comme celles qui suivent pour réduire les émissions des véhicules en service de façon à réduire les problèmes régionaux de qualité de l'air : mise hors service anticipée des véhicules très polluants, gestion de la demande de transports, télédétection des véhicules très polluants et récupération des vapeurs d'essence aux stations-service (phase II).

Recommandation no. 4: Efficacité énergétique des véhicules (page 37)

Il est recommandé que les ministres sanctionnent une démarche globale pour améliorer l'efficacité énergétique dans quatre grands domaines :

- la modification du comportement des conducteurs;
- l'amélioration de l'efficacité sur la route;
- décisions d'achat de véhicules moins énergivores;

- l'amélioration de la technologie pour véhicules économes en énergie.

Recommandation no. 5: Norme nationale de carburant diesel à faible teneur en soufre (page 42)

Il est recommandé qu'Environnement Canada dirige l'élaboration et l'application d'une norme nationale prévue par règlement pour que 100 % des véhicules routiers utilisent du carburant diesel faible en soufre (pas plus de 0,05 % en masse) d'ici le 1er octobre 1997.

Recommandation no. 6: Norme environnementale nationale pour l'essence (page 46)

Il est recommandé qu'Environnement Canada, en consultation avec les provinces et les intervenants, prenne l'initiative d'élaborer et de mettre en application une norme nationale minimale et réglementée pour l'essence, donnée au tableau 1.

Tableau 1

Norme nationale minimale pour l'essence

Tension de vapeur l'été : Maximum de 10,5 lb/po². Dans le corridor Windsor-Québec, 9,0 lb/po², et dans la vallée inférieure du Fraser, 8,1 lb/po². À compter du 1er juin 1996, sous réserve de la détermination de la faisabilité sur le plan régional, mais au plus tard le 1er juin 1997.

Benzène : Maximum de 1 % en volume, avec l'option d'une valeur moyenne annuelle inférieure pour accorder une marge de manoeuvre opérationnelle, à établir grâce au processus de réglementation, visant toute l'essence produite par une raffinerie ou vendue par un importateur. À compter du 1er janvier 1998.

Composés aromatiques : Le maintien de la moyenne annuelle canadienne de 1994, soit 27 % en volume, ou la teneur équivalente en benzène prévue des gaz d'échappement. À compter du 1er janvier 1997.

Oléfines : Le maintien de la moyenne annuelle canadienne pour 1994, ou la teneur équivalente en butadiène-1,3 des gaz d'échappement. À compter du 1er janvier 1997. D'autres mesures de réduction des émissions du butadiène-1,3 provenant des véhicules alimentés à l'essence peuvent devenir nécessaires suite à l'examen possible du butadiène-1,3 dans le cadre du processus de désignation des substances d'intérêt prioritaire.

Soufre : La future teneur en soufre de l'essence devrait être la moindre des deux valeurs suivantes:

- a. celle découlant des études entreprises par les industries automobile et pétrolière afin de déterminer la teneur en soufre de l'essence qui permettrait de rendre les carburants compatibles avec les technologies utilisées par les véhicules produisant peu d'émissions. Des recommandations à cet égard devraient être formulées par l'industrie au plus tard le 1er novembre 1996;
- b. celle découlant des évaluations à entreprendre en 1996 par Environnement Canada, de concert avec les provinces et les intéressés, afin d'établir, pour l'essence, une teneur maximale en soufre, efficace par rapport aux coûts et qui tiendrait compte des avantages qui en résulteraient pour la santé et l'environnement.

À la lumière des études effectuées jusqu'à présent sur les coûts, la rentabilité et les avantages, une teneur en soufre inférieure à 200 ppm semble justifiée. D'autres études sont nécessaires pour préciser cette teneur.

La norme définitive relative à la teneur maximale en soufre devrait être en vigueur au plus tard le 1er janvier de l'an 2000. Cette norme ainsi que la date de son entrée en vigueur devraient être déterminées au plus tard le 1er janvier 1997 pour que les installations nécessaires puissent être construites en temps voulu. Dans l'intervalle, on devrait s'en tenir à la moyenne annuelle canadienne pour 1994, soit 360 ppm, à compter du 1er janvier 1997.

Additifs anticalaminants : Toutes les essences devraient contenir un additif anticalaminant efficace.

(Ce tableau recommande une norme minimale nationale; des problèmes particuliers à une région, où des études ont été effectuées, pourrait justifier des exigences plus rigoureuses.)

Recommandation no. 7: Processus continue de coordination des programmes sur les normes applicables aux moteurs à combustion interne et aux carburants (page 62)

Il est recommandé:

- qu'Environnement Canada, avec une participation directe des provinces et autres intervenants, établisse un processus continu pour assurer une approche coordonnée des programmes de réduction d'émissions des véhicules et des carburants;
- qu'Environnement Canada rende compte aux ministres du CCME des actions prises en ce qui a trait à la mise en oeuvre des recommandations de ce rapport, y compris les recommandations finales sur les normes nationales d'émission des véhicules et des carburants.