



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



DOCUMENT D'ORIENTATION
GUIDE ÉTAPE PAR ÉTAPE POUR VOUS CONFORMER

Clause de non-responsabilité

Le présent document est offert uniquement à titre d'information et ne constitue pas une interprétation juridique. 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.

N° de cat. : En14-282/2017F-PDF
ISBN : 978-0-660-09501-1

À moins d'avis contraire, il est interdit de reproduire le contenu de cette publication, en totalité ou en partie, à des fins de diffusion commerciale sans avoir obtenu au préalable la permission écrite de l'administrateur du droit d'auteur d'Environnement et Changement climatique Canada. Si vous souhaitez obtenir du gouvernement du Canada les droits de reproduction du contenu à des fins commerciales, veuillez demander l'affranchissement du droit d'auteur de la Couronne en communiquant avec :

Environnement et Changement climatique Canada
Centre de renseignements à la population
7^e étage, édifice Fontaine
200, boulevard Sacré-Cœur
Gatineau (Québec) K1A 0H3
Téléphone : 819-997-2800
Ligne sans frais : 1-800-668-6767 (au Canada seulement)
Courriel : ec.enviroinfo.ec@canada.ca

Photos : © Environnement et Changement climatique Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, 2017

Also available in English

Comment fonctionne ce guide

Par où commencer?

Exigences pour un constructeur canadien

Exigences pour un importateur

Exigences pour un distributeur

Aperçu des différents cas

Cas #1

Exigences pour la construction de moteurs au Canada

- Normes d'émissions
- Justification de la conformité
- Marque nationale
- Étiquetage
- Déclaration d'importation pour moteurs incomplets
- Avis de défaut
- Tenue, conservation et présentation des dossiers

Cas #2

Exigences pour l'importation de moteurs certifiés par l'EPA et vendus durant la même période au Canada et aux États-Unis

- Normes d'émissions
- Justification de la conformité
- Étiquetage
- Déclaration d'importation pour moteurs incomplets
- Déclaration annuelle
- Avis de défaut
- Tenue, conservation et présentation des dossiers

Cas #3

Exigences pour l'importation de moteurs certifiés par l'EPA mais non vendus durant la même période au Canada et aux États-Unis

- Normes d'émissions
- Justification de la conformité
- Étiquetage
- Déclaration d'importation pour moteurs incomplets
- Déclaration annuelle
- Avis de défaut
- Tenue, conservation et présentation des dossiers

Cas #4

Exigences pour l'importation de moteurs non certifiés par l'EPA

- Normes d'émissions
- Justification de la conformité
- Étiquetage
- Déclaration d'importation pour moteurs incomplets
- Déclaration annuelle
- Avis de défaut
- Tenue, conservation et présentation des dossiers

Cas #5

Exigences pour l'importation de moteurs pour usage personnel (non pour la vente)

- Normes d'émissions
- Étiquetage

Cas #6

Exigences pour l'importation de moteurs uniquement à des fins promotionnelles ou expérimentales

- Déclaration d'importation
- Tenue, conservation et présentation des dossiers

Cas #7

Exigences pour l'importation et la construction de moteurs de remplacement

- Normes d'émissions
- Étiquetage
- Tenue, conservation et présentation des dossiers

Cas #8

Exigences pour la distribution de moteurs fabriqués au Canada

- Normes d'émissions
- Justification de la conformité
- Étiquetage
- Avis de défaut
- Tenue, conservation et présentation des dossiers

Annexes

- Liste des exemptions
- Où présenter les documents
- Foire aux questions
- Glossaire

Clause de non-responsabilité

Le présent document est offert uniquement à titre d'information et ne constitue pas une interprétation juridique. 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.

Ce guide interactif est structuré de sorte à vous guider, étape par étape, à travers les différentes exigences du *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*. En cliquant sur un bouton, les détails sur chacune des exigences s'appliquant à votre situation particulière vous sont dévoilés, une réponse à la fois.

Au total, il y a huit cas et chacun est associé à un code de couleur :

- Lorsqu'une page présente des renseignements qui s'adressent à un cas unique, l'entête de cette page est munie d'une bande selon la couleur associée au cas concerné.
- Lorsque les renseignements s'adressent à plus d'un cas, l'entête de cette page est munie d'une bande de couleur grise affichant, bien en évidence à la gauche

du titre de la page, les carrés de couleurs correspondant aux cas concernés.

- Par contre, si l'ensemble des cas possèdent la même exigence, aucune des couleurs ne sera mis en évidence dans l'entête.

En sauvegardant une copie de ce fichier PDF sur votre ordinateur, et en vous assurant de le sauvegarder à chaque utilisation avant de le fermer, les choix que vous avez précédemment sélectionnés demeureront activés lors de votre prochaine utilisation.

ICÔNES DE NAVIGATION :

 En cliquant sur cette icône, vous accédez au menu complet du guide. Notez que le menu est accessible dans tout le document.

 Chaque question est accompagnée de cette icône.

 Ce bouton indique que vous avez un choix de réponse à faire. En cliquant sur le bouton, la prochaine question ou étape va apparaître.

 Ce bouton cliquable permet d'accéder à la page en question. Sa couleur est propre à chacun des cas.



 Cette icône vous indique soit de porter une attention particulière soit que vous n'êtes pas assujetti au Règlement.

Lorsqu'approprié, cette barre de navigation s'affiche dans le bas de la page afin de vous permettre de retourner aisément à la page affichant le sommaire des exigences associées à votre situation.

« Retour au :  « Cas #1 « Cas #2 « Cas #3 « Cas #4 « Cas #5 « Cas #6 « Cas #7 « Cas #8

Clause de non-responsabilité

Le présent document est offert uniquement à titre d'information et ne constitue pas une interprétation juridique. 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.

PAR OÙ COMMENCER?

ÊTES-VOUS UN CONSTRUCTEUR AU CANADA,
UN IMPORTATEUR OU UN DISTRIBUTEUR DE PETITS MOTEURS
À ALLUMAGE COMMANDÉ (PMAC) OU DE MACHINES
ÉQUIPÉES D'UN PMAC?

! Afin de déterminer vos exigences au Règlement PMAC, suivez le ou les liens correspondant à votre situation tout en portant une attention particulière aux définitions des termes utilisés qui sont également expliquées dans le Mini glossaire, la Foire aux questions et dans le Glossaire. Veuillez noter que plus d'une situation pourrait être applicable.

1



MINI GLOSSAIRE

Clause de non-responsabilité

Le présent document est offert uniquement à titre d'information et ne constitue pas une interprétation juridique. 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.

! * En installant un système complet d'alimentation en carburant au moteur importé, l'importateur devient, de fait, un constructeur en vertu du Règlement et est donc tenu d'apposer la marque nationale et de s'assurer que le moteur muni de son système complet d'alimentation en carburant est étiqueté conformément au Règlement.

CONSTRUISEZ-VOUS au Canada des petits moteurs hors route à allumage commandé (PMAC) ou des machines équipées de PMAC destinés à être vendus au Canada?





3

IMPORTEZ-VOUS au Canada des petits moteurs à allumage commandé (PMAC) hors route ou des machines équipées de PMAC?



DISTRIBUEZ-VOUS pour la vente des petits moteurs hors route à allumage commandé (PMAC) ou des machines équipées de PMAC fabriqués au Canada?



 **MINI GLOSSAIRE**

AVANT LA VENTE DU MOTEUR PAR LE CONSTRUCTEUR

INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN

Assurez-vous que des instructions écrites en anglais et en français concernant l'entretien relatif aux émissions soient fournies au premier acheteur au détail du moteur (paragraphe 15(1)).

INSTRUCTIONS CONCERNANT L'ASSEMBLAGE DE MOTEURS PRÊTS À ASSEMBLER

Assurez-vous que des instructions écrites concernant l'assemblage de moteurs prêts à assembler soient fournies avec le moteur ou les coordonnées à laquelle on peut les obtenir (article 15.1).

APRÈS LA VENTE DU MOTEUR PAR LE CONSTRUCTEUR

CAS #2

EXIGENCES POUR L'IMPORTATION DE MOTEURS CERTIFIÉS PAR L'EPA ET VENDUS DURANT LA MÊME PÉRIODE AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS

AVANT L'IMPORTATION

6

INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN

Assurez-vous que des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions soient fournies au premier acheteur au détail du moteur (paragraphe 15(1)).

INSTRUCTIONS CONCERNANT L'ASSEMBLAGE DE MOTEURS PRÊTS À ASSEMBLER

Assurez-vous que des instructions écrites concernant l'assemblage de moteurs prêts à assembler soient fournies avec le moteur ou les coordonnées à laquelle on peut les obtenir (article 15.1).

APRÈS L'IMPORTATION

CONFORMITÉ DES MOTEURS INCOMPLETS

(s'il y a lieu)

Une entreprise ne peut se départir d'un moteur avant qu'il soit achevé et qu'il soit conforme à toutes les exigences applicables (article 22).

EXIGENCES POUR L'IMPORTATION DE MOTEURS CERTIFIÉS PAR L'EPA MAIS NON VENDUS DURANT LA MÊME PÉRIODE AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS

AVANT L'IMPORTATION

7

INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN

Assurez-vous que des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions soient fournies au premier acheteur au détail du moteur (paragraphe 15(1)).

INSTRUCTIONS CONCERNANT L'ASSEMBLAGE DE MOTEURS PRÊTS À ASSEMBLER

Assurez-vous que des instructions écrites concernant l'assemblage de moteurs prêts à assembler soient fournies avec le moteur ou les coordonnées à laquelle on peut les obtenir (article 15.1).

APRÈS L'IMPORTATION

CONFORMITÉ DES MOTEURS INCOMPLETS

(s'il y a lieu)

Une entreprise ne peut se départir d'un moteur avant qu'il soit achevé et qu'il soit conforme à toutes les exigences applicables (article 22).

AVANT L'IMPORTATION

8

INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN

Assurez-vous que des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions soient fournies au premier acheteur au détail du moteur (paragraphe 15(1)).

INSTRUCTIONS CONCERNANT L'ASSEMBLAGE DE MOTEURS PRÊTS À ASSEMBLER

Assurez-vous que des instructions écrites concernant l'assemblage de moteurs prêts à assembler soient fournies avec le moteur ou les coordonnées à laquelle on peut les obtenir (article 15.1).

APRÈS L'IMPORTATION

CONFORMITÉ DES MOTEURS INCOMPLETS

(s'il y a lieu)

Une entreprise ne peut se départir d'un moteur avant qu'il soit achevé et qu'il soit conforme à toutes les exigences applicables (article 22).

AVANT L'IMPORTATION

9

APRÈS L'IMPORTATION

IL N'Y A AUCUNE EXIGENCE

CAS #6

EXIGENCES POUR L'IMPORTATION DE MOTEURS
UNIQUEMENT À DES FINS PROMOTIONNELLES
OU EXPÉRIMENTALES

AVANT L'IMPORTATION

10

APRÈS L'IMPORTATION

AVANT L'IMPORTATION OU LA CONSTRUCTION

JUSTIFICATION DE LA CONFORMITÉ

Vous devez soumettre une justification de la conformité avant l'importation d'un moteur ou avant d'apposer la marque nationale sur celui-ci. La justification de la conformité doit comprendre une copie de l'étiquette d'information du moteur de remplacement ainsi que les documents démontrant la conformité du moteur aux normes d'émissions qui lui sont applicables.

APRÈS L'IMPORTATION OU LA CONSTRUCTION

AVANT LA VENTE

INSTRUCTIONS CONCERNANT L'ASSEMBLAGE DE MOTEURS PRÊTS À ASSEMBLER

Assurez-vous que des instructions écrites concernant l'assemblage de moteurs prêts à assembler soient fournies avec le moteur ou les coordonnées à laquelle on peut les obtenir (article 15.1).

INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN

Assurez-vous que des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions soient fournies au premier acheteur au détail du moteur (paragraphe 15(1)).



APRÈS LA VENTE

GAZ D'ÉCHAPPEMENT — MOTEURS DES ANNÉES DE MODÈLE 2005 À 2018

GAZ D'ÉCHAPPEMENT — MOTEURS À PARTIR DE L'ANNÉE DE MODÈLE 2019

GAZ D'ÉVAPORATION — MOTEURS À PARTIR DE L'ANNÉE DE MODÈLE 2019

GAZ D'ÉCHAPPEMENT — MOTEURS DE BICYCLETTES

Existe-t-il un moteur de remplacement fabriqué aux spécifications d'une année de modèle ultérieure à l'année de modèle du moteur original

ET

avec les caractéristiques physiques ou le rendement nécessaires au fonctionnement de la machine?



Si votre entreprise répond à l'une des deux situations suivantes, quels sont les documents à présenter?



Moteurs de l'année de modèle 2005 à 2018 et moteurs de l'année de modèle 2019 ou ultérieure SANS système complet d'alimentation en carburant

Moteurs de l'année de modèle 2019 ou ultérieure muni d'un système complet d'alimentation en carburant

 **MINI GLOSSAIRE**

Quels sont les documents à présenter avant l'importation ou avant d'apposer la marque national sur le moteur?



Moteurs de l'année de modèle 2005 à 2018 ou moteurs de l'année de modèle 2019 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un système complet d'alimentation en carburant

Une copie de tous les certificats de l'EPA concernant le moteur et toutes lignes ou réservoirs de carburant.



Une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de chaque demande de délivrance ou de modification d'un certificat de l'EPA pour:

- le moteur;
- les lignes et réservoirs de carburant s'il s'agit d'un moteur de l'année de modèle 2019 et d'une année de modèle ultérieure.



Une lettre de conformité



Une copie de chaque étiquette d'information sur la réduction des émissions tel que prévu à l'alinéa 16d) du Règlement.



Quels sont les documents à présenter avant l'importation ou avant d'apposer la marque nationale sur le moteur?



Moteurs de l'année de modèle 2005 à 2018 ou moteurs de l'année de modèle 2019 ou d'une année de modèle ultérieure munis d'un système complet d'alimentation en carburant

Information équivalente à celles qui doit être présentée à l'EPA à l'appui de chaque demande de délivrance ou de modification d'un certificat de l'EPA pour:

- le moteur;
- les lignes et réservoirs de carburant s'il s'agit d'un moteur de l'année de modèle 2019 et d'une année de modèle ultérieure.



Une lettre de conformité



Une étiquette d'information sur la réduction des émissions tel que prévu à l'alinéa 16d) du Règlement.



Tout constructeur qui a l'intention d'apposer la marque nationale sur un moteur doit, dans un premier temps, soumettre une demande afin d'obtenir l'autorisation du ministre pour l'utiliser.



EXIGENCES LIÉES À LA DEMANDE

La demande doit être signée par une personne autorisée à agir pour le compte de l'entreprise et doit inclure ce qui suit :



#1 :

le nom et l'adresse municipale du siège social de l'entreprise ainsi que l'adresse postale, si elle est différente;

#2 :

une déclaration précisant que l'entreprise présente une demande d'autorisation pour apposer une marque nationale en vertu du Règlement;

#3 :

l'adresse municipale du lieu où se fera l'apposition de la marque nationale;

#4 :

des renseignements visant à montrer que l'entreprise peut vérifier si les normes établies dans le Règlement sont respectées.

Le ministre assignera à l'entreprise un numéro d'autorisation une fois qu'elle aura été autorisée à apposer la marque nationale.

EXIGENCES DE LA MARQUE NATIONALE

La marque nationale doit :



#1 :

avoir au moins 7 mm de hauteur et 10 mm de largeur.

#2 :

être apposée sur l'étiquette américaine ou juste à côté, ou à un endroit bien en vue et facile d'accès;

#3 :

être apposée en permanence;

#4 :

résister aux intempéries ou être à l'abri de celles-ci;

#5 :

porter des inscriptions lisibles et indélébiles qui sont renforcées, en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette;

#6 :

Le numéro d'autorisation que le ministre délivre à l'entreprise doit être en caractères d'au moins 2 mm de hauteur et être situé juste au-dessous ou à la droite de la marque nationale.



AVANT L'IMPORTATION

Toute entreprise qui importe des moteurs incomplets au Canada (en vertu du paragraphe 153(2) de la LCPE) doit présenter au ministre une déclaration d'importation qui comprend les renseignements suivants (article 22) :



#1 :

les nom, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur, de même que son adresse postale, si elle différente, ainsi que son adresse courriel, le cas échéant;

#2 :

le numéro d'entreprise attribué à l'entreprise par le ministre du Revenu national;

#3 :

le nom du constructeur, le nombre de moteurs qui seront importés durant l'année civile, la marque, le modèle et l'année de modèle du moteur ainsi que toute famille d'émissions;

#4 :

pour un moteur installé dans une machine, le nombre de machines qui seront importées durant l'année civile, le nom du constructeur, la marque, le modèle et le type de machine;

#5 :

une déclaration du constructeur du moteur qui stipule que le moteur sera assemblé selon les instructions fournies par le constructeur et qu'il sera conforme aux normes prévues au Règlement; et

#6 :

une déclaration de l'entreprise selon laquelle l'assemblage du moteur sera fait selon les instructions mentionnées en 5.

Toute entreprise qui importe **50 moteurs ou plus** au Canada durant une année civile doit présenter une déclaration au ministre qui comprend les renseignements suivants (article 19) :



#1 :	#2 :	#3 :	#4 :	#5 :
Les nom, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente, et son adresse électronique, le cas échéant;	Le numéro d'entreprise que lui a attribué le ministre du Revenu national;	À l'égard de tout moteur, le nom du constructeur, le nombre de moteurs importés, la marque, le modèle, l'année de modèle et toutes les familles d'émissions applicables;	À l'égard de tout moteur, une mention selon laquelle : <ul style="list-style-type: none"> chacun des moteurs porte la marque nationale; ou l'entreprise est en mesure de produire les éléments de justification de la conformité conformément aux articles 16 et 17.1 ou de se conformer à l'article 17. 	À l'égard de tout moteur installé dans une machine, le nombre de machines importées, le nom du constructeur, la marque, le type et le modèle de la machine.

La déclaration doit être présentée au ministre **au plus tard le 1^{er} février** de l'année civile qui suit l'année civile où l'importation a eu lieu.

Notez que la déclaration doit être signée par le représentant dûment autorisé de l'entreprise.



AVANT L'IMPORTATION

L'importateur doit présenter une déclaration au ministre contenant les renseignements suivants (article 20) :



#1 :

les nom, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur, de même que son adresse postale, si elle est différente, ainsi que son adresse courriel, le cas échéant;

#2 :

le numéro d'entreprise attribué à l'entreprise par le ministre du Revenu national, le cas échéant;

#3 :

dans le cas d'un moteur, le nom du constructeur, la marque, le modèle, l'année de modèle et le numéro d'identification unique du moteur.

#4 :

pour un moteur installé dans une machine, le nom du constructeur, la marque, le modèle et le type de machine;

#5 :

une déclaration écrite selon laquelle le moteur sera utilisé au Canada uniquement à des fins promotionnelles ou expérimentales;

#6 :

la date prévue de l'importation du moteur et la date à laquelle le moteur sera exporté ou détruit.



Lorsque l'entreprise constate un défaut lié aux émissions, elle doit présenter les rapports suivants :



Étape 1 : Avis de défaut

L'avis de défaut est présenté par écrit et comprend les renseignements détaillés aux paragraphes 26(1) et (2) (suivez [ce lien](#) pour accéder au *Manuel des avis de défaut*)



Étape 2 : Rapport initial

L'entreprise présente au ministre le rapport initial **au plus tard 60 jours après l'avis de défaut** et comprend les renseignements détaillés au paragraphe 26(3) (suivez [ce lien](#) pour accéder au *Manuel des avis de défaut*)



Étape 3 : Rapports trimestriels

L'entreprise qui a présenté le rapport initial doit présenter au ministre, **dans les 45 jours suivant la fin de chacun des 6 trimestres subséquents**, des rapports trimestriels concernant les défauts et les correctifs, qui renferment l'information détaillée au paragraphe 26(4) (suivez [ce lien](#) pour accéder au *Manuel des avis de défaut*)



Exemption : Exclusivement conçus pour la compétition

Les moteurs qui sont conçus exclusivement pour la compétition, qui portent une étiquette conforme aux exigences prévues aux paragraphes 17.2(3) et (4) indiquant qu'il s'agit de moteurs de compétition et qui, à la fois :

- (i) présentent des caractéristiques de performance considérablement supérieures aux modèles non conçus pour les compétitions;
- (ii) ne sont pas exposés pour la vente chez un concessionnaire ni offerts de quelque manière que ce soit au public.

Exemption : Assujettis à un autre Règlement

Les moteurs qui sont régis par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* ou par le *Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route*.

Exemption : Pour exportation seulement

Les moteurs qui sont exportés, s'ils sont accompagnés d'une déclaration écrite attestant qu'ils ne seront pas utilisés ou vendus pour être utilisés au Canada.

Exemption : Modèle de véhicule à échelle réduite

Les moteurs conçus pour être utilisés dans des modèles de véhicules à échelle réduite qui ne sont pas en mesure de transporter une personne.

Exemption : Gros moteurs à allumage commandé visés par un certificat de l'EPA

Les moteurs qui sont visés par le certificat de l'EPA décrit dans l'article 615 de la sous-partie G du CFR 1054 et qui portent l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'article 135 de la partie 1048 de la section de chapitre U du CFR.

Exemption : Machine d'urgence et de sauvetage

Les moteurs qui sont conçus pour être utilisés exclusivement dans des machines d'urgence et de sauvetage et qui portent soit une étiquette à cet effet qui est conforme aux exigences prévues aux paragraphes 17.2(3) et (4), soit l'étiquette américaine visée à l'alinéa 660(c) de la sous-partie G du CFR 1054.

Exemption : Moteurs utilisés par une personne de passage ou en transit au Canada

Aux termes de l'alinéa 155(1)(c) de la LCPE, 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.

Exemption : Machines militaires

Les moteurs qui sont conçus exclusivement pour être utilisés dans des machines militaires conçues exclusivement pour être utilisés dans le cadre d'opérations militaires de combat ou d'appui tactique, y compris les missions de reconnaissance, de sauvetage ou d'entraînement et qui portent soit une étiquette à cet effet qui est conforme aux exigences prévues aux paragraphes 17.2(3) et (4), soit l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'alinéa 225(e) de la sous-partie C du CFR 1068.

Dispense : Dispense par le gouverneur en conseil

Aux termes de l'article 156 de la LCPE, les moteurs pour lesquels le gouverneur en conseil a accordé une dispense sont dispensés de se conformer aux normes prévues par le présent règlement. Pour plus de détail veuillez-vous référer aux articles 24 et 25 du règlement.

Exemption : Moteurs en transit

Aux termes de l'alinéa 155(1)(b) de la LCPE, 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.



DOCUMENTS CONCERNANT LA JUSTIFICATION DE LA CONFORMITÉ



DOCUMENTS CONCERNANT LES DÉCLARATIONS D'IMPORTATION ET LES AVIS DE DÉFAUT

OPTION #1 :



Faire parvenir par courriel à :
ec.verifications-des-emissions-emissions-verification.ec@canada.ca

OPTION #1 :



Faire parvenir par courriel à :
ec.infovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo.ec@canada.ca

OPTION #2 :



Faire parvenir par la poste à :

Essais et vérifications des émissions pour les véhicules et les moteurs
Division du transport
Direction générale Énergie et transport
Environnement et Changement climatique Canada
335, Chemin River S.
Ottawa (ON) K1A 0H3

OPTION #2 :



Faire parvenir par la poste à :

Section des Affaires réglementaires
Division du transport
Direction générale Énergie et transport
Environnement et Changement climatique Canada
351, boul. St-Joseph
Gatineau (QC) K1A 0H3

1. Pourquoi le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* a-t-il été instauré?

Les émissions de sources mobiles, y compris les petits moteurs hors route à allumage commandé (PMAC), conçus pour être utilisés dans l'équipement d'entretien de pelouses et de jardins et diverses autres petites machines, causent des dommages à l'environnement et des problèmes de santé. Les substances comme les oxydes d'azote (NO_x) et composés organiques volatils (COV) sont rejetées dans l'air environnant par combustion et évaporation du carburant utilisé pour alimenter ces moteurs. Ces substances sont ensuite impliquées dans une série de réactions complexes activées par la lumière du soleil qui résultent en la formation d'ozone de la basse atmosphère, un irritant des voies respiratoires et une composante du smog. Le smog est un mélange toxique de polluants atmosphériques, principalement composé d'ozone de la basse atmosphère et de matières particulaires, qui peut souvent être vu sous forme de brume sèche, notamment dans les agglomérations urbaines, et qui engendre de nombreux effets négatifs sur la santé humaine et l'environnement.

Au Canada, les émissions des PMAC ont été réglementées par le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* (le *Règlement*). Le *Règlement* est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2005 et il a permis d'harmoniser les normes d'émissions du Canada avec les normes de phase 2 de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis en ce qui a trait aux émissions des PMAC à compter de l'année de modèle 2005.

On peut consulter le texte du *Règlement* sur le site Web du Registre environnemental de la LCPE à <http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=D44ED61E-1>.

2. Pourquoi Environnement et Changement climatique Canada a-t-il modifié le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*?

Depuis 2009, l'EPA des États-Unis adopte progressivement les normes de phase 3 en ce qui a trait aux émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) attribuables aux PMAC. Conformément à la politique du gouvernement de maintenir l'harmonisation avec les normes de l'EPA des États-Unis sur les émissions de substances contribuant au smog, ces modifications ont établi des normes plus rigoureuses encadrant les émissions de gaz d'échappement et ont introduit des normes sur les gaz d'évaporation pour les PMAC hors route.

3. À quel moment les changements entreront-ils en vigueur?

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* (modifications) entrera en vigueur six mois après l'enregistrement et s'appliquera aux moteurs fabriqués après cette date. Les moteurs de l'année de modèle 2005 et ultérieure continueront d'être assujettis au *Règlement*, jusqu'à ce que les modifications entrent en vigueur.

4. Les exigences réglementaires canadiennes sont-elles différentes des exigences réglementaires américaines?

Oui. Bien que globalement, les objectifs d'Environnement et Changement climatique Canada et de l'EPA soient fort similaires, les lois et les autorités judiciaires des deux pays diffèrent. L'élaboration et la mise en œuvre des règlements sur la protection de l'environnement présentent des différences importantes au Canada et aux États-Unis.

Le *Règlement* a été élaboré pour harmoniser les normes d'émissions et les normes d'essai au Canada avec celles de l'EPA. Les dispositions accessoires sont les plus similaires possibles tout en tenant compte des cadres réglementaires et besoins en matière de déclaration différents du Canada et des États-Unis.

5. Quels PMAC sont visés par le *Règlement*?

Le *Règlement* s'applique aux petits moteurs hors route à allumage commandé (à essence) qui ne produisent pas plus de 19 kilowatts de puissance et qui sont :

- importés au Canada;
- fabriqués au Canada.

Les moteurs de l'année de modèle 2019 et ultérieure dotés d'un système complet d'alimentation en carburant et les moteurs prêts à assembler sont considérés comme des « moteurs ». Les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement s'appliquent aux moteurs installés et non installés dans une machine, alors que les normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation s'appliquent aux moteurs dotés d'un système complet d'alimentation en carburant ainsi qu'aux moteurs prêts à assembler.

6. Des changements ont-ils été apportés au *Règlement* quant aux exigences visant les bicyclettes motorisées?

Oui, les normes d'émissions des moteurs conçus pour des bicyclettes et installés sur ces dernières ont été mises à jour par les modifications au règlement. Au Canada, ces moteurs sont habituellement importés et vendus aux consommateurs sous forme de trousse qui comprend un moteur, un système d'alimentation en carburant et le matériel requis pour convertir une bicyclette traditionnelle en bicyclette motorisée. Par le passé, les émissions de ces moteurs étaient réglementées aux États-Unis en vertu du titre 40, partie 90 du CFR. Cependant, L'EPA des États-Unis a récemment transféré la réglementation de ces produits au titre 40, partie 1051 du CFR. Pour veiller à ce que les normes canadiennes s'harmonisent à celles de l'EPA des États-Unis, Environnement et Changement climatique Canada a modifié le règlement sur les PMAC afin que les normes d'émissions applicables du titre 40, partie 1051 du CFR pour cette catégorie de moteurs et les systèmes d'alimentation en carburant qui leur sont associés soient applicables au Canada.

7. Quelles catégories de PMAC ne sont pas assujetties au *Règlement*?

Les moteurs qui ne sont pas couverts par le *Règlement* sont indiqués ci-dessous. Une référence à l'article du *Règlement* où l'exclusion est mentionnée suit la mention. Veuillez noter que dans de nombreux cas, le moteur doit être étiqueté.

Liste des moteurs qui ne sont pas couverts :

(1) les moteurs qui portent une étiquette répondant aux exigences des paragraphes 17.2(3) et (4) et

indiquant qu'il s'agit de moteurs de compétition; et qui présentent des caractéristiques de performance considérablement supérieures aux moteurs non conçus pour les compétitions et qui ne sont pas exposés pour la vente chez un concessionnaire ni offerts de quelque manière que ce soit au public.

- (2) les moteurs régis par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;
- (3) les moteurs régis par le *Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route*;
- (4) les moteurs conçus pour être utilisés dans des modèles de véhicules à échelle réduite qui ne sont pas en mesure de transporter une personne;
- (5) les moteurs conçus exclusivement pour être utilisés dans des machines d'urgence et de sauvetage et qui portent une étiquette à cet effet respectant les exigences des paragraphes 17.2(3) et (4) ou l'étiquette américaine mentionnée au paragraphe 660(c) de la sous-partie G du CFR 1054;
- (6) les moteurs conçus exclusivement pour être utilisés dans des machines militaires, elles-mêmes conçues exclusivement pour le combat ou l'appui tactique dans le cadre d'activités militaires (y compris les missions de reconnaissance, de sauvetage et de formation) et qui portent une étiquette à cet effet respectant les exigences des paragraphes 17.2(3) et (4) ou l'étiquette américaine mentionnée au paragraphe 225(e) de la sous-partie C du CFR 1068;
- (7) les moteurs exportés et accompagnés d'une déclaration écrite attestant qu'ils ne seront pas utilisés ou vendus au Canada;

(8) les moteurs qui sont visés par un certificat de l'EPA et portent l'étiquette américaine d'information indiquant qu'il s'agit d'un moteur visé à l'article 135 de la partie 1048 de la section de chapitre U du CFR.

8. Existe-t-il des cas particuliers où il n'est pas obligatoire pour certains types de moteurs de se conformer à certaines des exigences réglementaires?

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

1. les moteurs importés au Canada à des fins promotionnelles ou expérimentales conformément à l'alinéa 155(1)(a) de la LCPE;
2. les moteurs en transit au Canada, en provenance et à destination d'un lieu en dehors du Canada et accompagnés d'une preuve écrite qu'ils ne seront pas utilisés ou vendus au Canada conformément à l'alinéa 155(1)(b) de la LCPE;
3. 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 conformément à l'alinéa 155(1)(c) de la LCPE;
4. les moteurs qui ne respectent pas les exigences du *Règlement* à l'importation ou en quittant l'usine, mais qui respecteront ces exigences avant que *l'entreprise* ne s'en départisse, comme les ***moteurs incomplets***;
5. les ***moteurs de remplacement***, conformément à la définition de ce terme au paragraphe 13(1) du *Règlement*;
6. les moteurs pour lesquels le gouverneur en conseil a accordé une ***dispense***.

9. Qui est visé par le *Règlement*?

Quatre types de personnes peuvent être potentiellement visés par le *Règlement* :

- un constructeur de PMAC au Canada, qui inclut les constructeurs d'équipement et de machines qui installent des systèmes d'alimentation en carburant sur les moteurs;
- un distributeur de PMAC ou de machines équipées de PMAC acquis directement auprès d'un constructeur canadien ou de son mandataire et destinés pour la revente par des tiers;
- un importateur de PMAC ou de machines équipées de tels moteurs destinés à la vente;
- une personne qui importe un PMAC ou une machine équipée d'un tel moteur pour son usage personnel.

Les constructeurs de moteurs hors du Canada ne sont pas directement assujettis à la LCPE ni au *Règlement*. Toutefois, les moteurs importés au Canada doivent respecter les règlements canadiens en matière d'émissions. Un importateur peut demander l'aide d'un constructeur de moteurs étranger afin de prouver que les moteurs sont conformes au *Règlement*. Plus particulièrement, il pourrait obtenir l'aide d'un constructeur de moteurs étranger afin de s'assurer que les moteurs importés au Canada satisfont aux normes réglementaires et de fournir des preuves de cette conformité.

10. Qu'est-ce qu'un constructeur canadien de PMAC?

Un constructeur de moteurs canadien est une entreprise canadienne qui assemble ou modifie un moteur avant la vente de ce moteur au premier acheteur au détail, par exemple :

- fabrique un moteur à partir de composants;
- adapte un moteur à essence afin qu'il puisse utiliser un autre type de carburant;
- installe un système complet d'alimentation en carburant;
- modifie une partie du système complet d'alimentation en carburant.

Les moteurs fabriqués au Canada pourraient nécessiter la marque nationale.

11. Qu'est-ce qu'un distributeur canadien de PMAC?

Une personne qui s'occupe de vendre à des tiers, aux fins de revente par ces tiers, des moteurs obtenus directement d'un constructeurs Canadien de PMAC ou de son agent est un distributeur de moteurs canadiens et est une *entreprise* en vertu de la LCPE.

Les exigences réglementaires s'appliquant à un distributeur de PMAC ou de machines équipées de tels moteurs au Canada seront très similaires à celles s'appliquant au constructeur.

12. Quelles sont les exigences réglementaires pour chaque type de personne visée par le *Règlement*?

Le tableau suivant contient un résumé des exigences pour les quatre différentes catégories de personnes visées par le *Règlement*.

	Constructeur canadien de PMAC	Distributeur canadien de PMAC ou de machines	Importateur de moteurs ou de machines aux fins de revente	Importateur de moteurs ou de machines pour un usage personnel (sans revente)
Importer, distribuer ou fabriquer des moteurs qui sont conformes aux normes d'émissions	✓	✓	✓	✓
Fournir la justification de conformité et la tenir à jour	✓	✓(1)	✓(1)	(2)
Apposer la marque nationale	✓	✓(3)		
Apposer l'étiquette exigée sur le moteur ou veiller à ce qu'elle soit apposée	✓	✓	✓	✓
Apposer un numéro d'identification unique	✓	✓(3)	✓(4)	
Soumettre une déclaration d'importation			✓(5)	
Fournir à l'acheteur des instructions concernant l'entretien	✓	✓	✓	
Conserver les dossiers	✓(6)	✓(6)	✓(6)	
Faire en sorte qu'un avis de défaut soit délivré, le cas échéant	✓	✓	✓	

(1) Une *entreprise* peut s'entendre avec le constructeur du moteur ou de la machine pour que certains des renseignements exigés soient fournis par le constructeur du moteur ou de la machine au nom de l'*entreprise*.

(2) 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 (à des fins personnelles).

(3) Sauf si déjà apposée par le constructeur.

(4) Sauf si déjà apposée par le constructeur ou le distributeur.

(5) Cette exigence ne s'applique pas aux entreprises qui importent moins de 50 moteurs au Canada par année civile.

(6) Les dossiers à conserver peuvent l'être par une autre personne au nom de l'entreprise et les coordonnées de cette personne doivent être consignées tel que spécifié au paragraphe 18(2) du *Règlement*.

13. Quelles sont les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement?

Le *Règlement* intègre les normes d'émissions de la phase 3 de l'EPA pour les moteurs de l'année de modèle 2019 et ultérieure. Ces normes sont décrites aux articles 103 et 105 de la sous-partie B du CFR 1054, alors que la période de vie utile est décrite à l'article 107.

Les normes d'émissions de la phase 3 visent à réduire les niveaux d'émissions d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote (HC + NO_x) par rapport aux normes de la phase 2 pour les moteurs non portatifs. Pour les moteurs portatifs, les normes d'émissions de gaz d'échappement de la phase 3 demeurent les mêmes que celles de la phase 2.

Les normes d'émissions de gaz d'échappement, précisées aux articles 12.4 à 12.8 du *Règlement*, établissent les niveaux maximums d'émissions de monoxyde de carbone (CO) et d'émissions combinées d'hydrocarbures (HC) et d'oxydes d'azote (NO_x). Les normes d'émissions de gaz d'échappement sont divisées en classes, selon la cylindrée du moteur. Les normes sont définies en termes de masse de polluant par unité de travail du moteur, exprimée en grammes par kilowatt-heure. Les normes d'émissions de gaz d'échappement s'appliqueraient à l'année de modèle 2019 et ultérieure pour les moteurs portatifs et non portatifs.

De plus, les normes d'émissions du Canada pour les PMAC conçus pour propulser des bicyclettes ont été harmonisées avec les normes d'émissions américaines applicables visées dans le CFR 1051, et ce, à partir de l'année de modèle 2019.

Les normes d'émissions de gaz d'échappement de la phase 2 des articles 103 à 105 de la sous-partie B du CFR 90 continuent de s'appliquer aux moteurs, incluant les moteurs de bicyclette, des années modèles 2005 à 2018.

14. Quelles sont les normes de recharge pour les moteurs utilisés exclusivement en hiver?

Le *Règlement* n'exige pas que les moteurs de machines utilisées exclusivement en hiver, comme les vilebrequins à glace et les souffleuses à neige de ce conformer aux normes d'émissions de gaz d'échappement (HC+NO_x). Ces moteurs sont assujettis à la norme de CO applicable. Si une *entreprise* entend ce conformer volontairement aux normes HC + NO_x pour un tel moteur, alors le moteur doit respecter ces normes. Il existe également des normes d'émissions de recharge pour les souffleuses à neige équipées d'un moteur à deux temps. Ces dispositions permettent que ces moteurs répondent aux normes d'émissions de gaz d'échappement qui s'appliquent aux moteurs portatifs ayant la même cylindrée, plutôt qu'aux normes visant les moteurs non portatifs qui devraient autrement s'appliquer. Ces normes de recharge sont conformes à celles que l'on trouve aux alinéas 103(a)(4) et (5) de la sous-partie B du CFR 90 pour les moteurs des années modèles 2005 à 2018, ou des paragraphes 101(c) et (d) de la sous-partie B du CFR 1054 pour les moteurs de l'année de modèle 2019 et ultérieure.

15. Quelles sont les exigences en matière d'émissions du carter?

En vertu 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 si la combinaison des gaz d'échappement et des émissions du carter respecte la norme relative de gaz d'échappement.

16. Quelles sont les normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation?

Les normes d'émissions de gaz d'évaporation s'appliquent aux moteurs de l'année de modèle 2019 et ultérieure dotés d'un système complet d'alimentation en carburant.

Plus particulièrement, les moteurs portatifs et non portatifs dotés de systèmes complets d'alimentation en carburant devraient être conformes aux normes en matière de perméation des conduites d'alimentation, de perméation des réservoirs de carburant et de conception de l'entrée des réservoirs de carburant afin de réduire les émissions lors du ravitaillement en carburant.

Les moteurs non portatifs dotés de systèmes complets d'alimentation devraient être conformes aux normes en matière de pertes en marche, ainsi qu'aux normes en matière d'installation appropriée du bouchon de réservoir de carburant, des bouches d'air et des réservoirs à charbon actif. Les normes optionnelles en matière d'émissions diurnes peuvent être appliquées par les entreprises en guise de remplacement des normes en matière de perméation, lesquelles s'appliqueraient autrement aux moteurs conçus pour être utilisés dans des machines non portatives.

Les moteurs de bicyclette dotés de systèmes complets d'alimentation en carburant doivent répondre aux normes en matière de perméation des réservoirs et des conduites d'alimentation établies aux alinéas 110(a) et (b) de la sous-partie B du CFR 1051.

17. Pendant combien de temps un moteur doit-il être conforme aux normes d'émissions?

Un moteur doit demeurer conforme aux normes d'émissions tout au long de sa « vie utile ». La vie utile est exprimée en années ou en heures d'utilisation et varie selon la catégorie de moteur et le type d'émissions. La durée de vie utile est indiquée dans le CFR. La durée de vie utile des moteurs de l'année de modèle 2019 et ultérieure est décrite à l'article 107 de la sous-partie B du CFR 1054; elle est de cinq ans, ou d'un nombre d'heures d'utilisation donné (voir tableau ci-bas), selon la première occurrence. La durée de vie utile pour les moteurs des années modèles 2005 à 2018 est établie à l'article 105 de la sous-partie B du CFR 90. Un constructeur peut choisir l'une des trois périodes spécifiées qui correspond le mieux à la durée de vie médiane d'un moteur (voir tableau ci-dessous). 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 – Durée de vie utile

Catégorie de moteur	Catégorie de vie utile (heures) (émissions de gaz d'échappement)			Durée de vie utile (années) Émissions de gaz d'évaporation	
		Résidentiel	Durée de vie prolongée – Résidentiel	Commercial	
Non portatif	I	125	250	500	5
	II	250	500	1 000	5
Portatif		Usage léger	Usage moyen	Usage intensif	
	III	50	125	300	5
	IV	50	125	300	5
	V	50	125	300	5

Les exigences relatives aux émissions de gaz d'évaporation s'appliquent aux machines portatives et non portatives pour une durée de vie utile de 5 ans, tel qu'établi aux articles 110 et 112 de la sous-partie B du CFR 1054, respectivement.

Les moteurs de bicyclette doivent répondre aux normes applicables sur la durée de vie, telles qu'établies à l'alinéa 105(c) de la sous-partie B du CFR 1051, comme si la bicyclette était une motocyclette hors route. Pour les motocyclettes hors route dotées de moteurs dont la cylindrée totale est supérieure à 70 cc, la durée de vie minimale est de 10 000 km ou de cinq ans, selon la première occurrence. Pour les motocyclettes hors route dotées de moteurs dont la cylindrée totale est de 70 cc ou moins, la durée de vie minimale est de 5 000 km ou de cinq ans, selon la première occurrence.

18. Comment puis-je faire la preuve que je respecte le *Règlement*?

Une *entreprise* devrait être en mesure de soumettre une justification de conformité pour montrer que le moteur répond aux normes d'émission. Il faut déterminer si les produits sont couverts par un certificat de l'EPA et s'ils sont vendus en même temps au Canada et aux États-Unis pour établir la documentation à fournir et les exigences de soumission. Dans le cas d'un moteur couvert par un certificat de conformité de l'EPA et vendu dans les deux pays en même temps, la justification de conformité indiquée à l'article 16 du *Règlement* doit être conservée et fournie au ministre sur demande, dans les délais prescrits. Dans tous les autres cas (moteur non couvert par un certificat de conformité de l'EPA et qui n'est pas vendu dans les deux pays en même temps), la justification de conformité doit être fournie d'une manière satisfaisante pour le ministre avant l'importation.

19. Quelle information dois-je fournir à Environnement et Changement climatique Canada pour faire la preuve que mon moteur est conforme au *Règlement* s'il est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis?

Si le moteur est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis et **à la demande du ministre**, *l'entreprise* doit fournir :

(a) une copie du certificat de l'EPA couvrant le moteur et, le cas échéant, les conduites d'alimentation et les réservoirs d'un moteur de l'année de modèle 2019 et ultérieure;

(b) un document établissant que :

- (i) pour un moteur d'une année de modèle antérieure à 2019 ou pour un moteur de l'année de modèle 2019 et ultérieure sans système complet d'alimentation en carburant – le moteur est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis;
- (ii) pour un moteur de l'année de modèle 2019 et ultérieure avec système complet d'alimentation en carburant – le moteur est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis, avec le même système complet d'alimentation en carburant;

(c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de chaque demande de délivrance du certificat de l'EPA et toute demande modifiée relative au moteur, aux conduites d'alimentation ou aux réservoirs qui font partie d'un système complet d'alimentation en carburant pour un moteur de l'année de modèle 2019 et ultérieure;

(d) une étiquette d'information sur le moteur qui respecte la forme prévue et qui est apposée en permanence conformément à :

- (i) l'article 114 de la sous-partie B du CFR 90 pour les moteurs d'une année de modèle antérieure à 2019;
- (ii) les alinéas 135(b) à (h) de la sous-partie B du CFR 1054 pour les moteurs de l'année de modèle 2019 et ultérieure;
- (iii) les alinéas 135(a) à (e) de la sous-partie B du CFR 1060 pour les moteurs, autres que les moteurs de bicyclette, de l'année de modèle 2019 et ultérieure, dotés d'un système complet d'alimentation en carburant;

(iv) les alinéas 135(b) à (e) de la sous-partie B du CFR 1051 pour les moteurs de bicyclette de l'année de modèle 2019 et ultérieure;

Également, **à la demande du ministre**, l'entreprise doit fournir une copie en français et en anglais des instructions écrites qui sont fournies au premier acheteur au détail concernant l'entretien nécessaire pour assurer le bon fonctionnement du système de contrôle des émissions ainsi que tous les renseignements nécessaires pour reproduire les essais relatifs aux émissions ayant donné les résultats présentés dans la justification de la conformité.

20. Comment puis-je prouver que mon moteur est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis?

Aux fins du *Règlement*, un moteur vendu au Canada est considéré comme vendu « en même temps dans les deux pays » si l'un des scénarios suivants s'applique dans l'année (365 jours) précédant l'importation du moteur au Canada, l'apposition de la marque nationale ou, dans le cas du paragraphe 153(2), avant que *l'entreprise* ne se départisse du moteur :

1. un moteur de la même famille de moteurs et de la même année de modèle est vendu au premier usager ou locateur aux États-Unis. Cela doit être justifié par le document indiqué aux alinéas a), b) ou c) suivants :
 - a. une copie de la facture datée envoyée au premier acheteur ou locateur aux États-Unis;
 - b. une copie de la facture datée envoyée à une partie américaine qui vend ou loue au détail aux États-Unis (p. ex. un concessionnaire);

- 34
- c. une copie du bon de commande daté entre une partie américaine et le premier acheteur ou locateur américain;
 2. une annonce datée de la même famille de moteurs et de la même année de modèle, destinée aux consommateurs américains (il pourrait s'agir d'une brochure de vente, d'une annonce imprimée, d'une revue, d'une liste de prix, etc.), montrant que le produit a été annoncé et est disponible en vue d'être livré aux États-Unis;
 3. une liste datée de constructeurs, d'importateurs ou de concessionnaires américains pour la même famille de moteurs et de la même année de modèle pour les États-Unis, montrant que le produit a été annoncé et est disponible en vue d'être livré aux États-Unis;
 4. une copie d'une facture datée pour la même famille de moteurs et de la même année de modèle envoyé du fabricant à un distributeur américain, démontrant que les produits ont été vendus en gros aux États-Unis. Cela montre que la vente de produits en gros se transformera inévitablement en ventes au détail à la longue.

Si la justification de conformité ci-dessus concerne une machine dans laquelle un moteur est installé, alors la justification doit inclure une documentation d'appui reliant le moteur à la machine.

Avant l'importation d'un moteur, avant d'apposer la marque nationale ou, dans le cas du paragraphe 153(2), avant que *l'entreprise* ne s'en départisse, cette dernière doit s'assurer qu'elle dispose de la justification complète de la conformité (y compris le certificat de l'EPA) et d'au moins un des documents de vente durant la même période qui sont énumérés ci-dessus et qui est convenablement daté.

Si cette justification de conformité ne peut être obtenue par *l'entreprise* avant que l'une des actions ci-dessus ne se produise, *l'entreprise* doit produire une justification de conformité unique au Canada.

21. 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?

En vertu de l'alinéa 12.2(b) du *Règlement*, un moteur visé par un certificat de conformité de l'EPA et vendu simultanément au Canada et aux États-Unis doit respecter les normes établies dans le certificat de conformité de l'EPA, plutôt que les normes établies dans le *Règlement*. Pour un moteur de l'année de modèle 2019 ou ultérieure doté d'un système complet d'alimentation en carburant et dont les conduites d'alimentation et les réservoirs sont couverts par un ou plusieurs certificats de l'EPA, le moteur doit répondre aux normes précisées dans chacun des certificats de l'EPA. Toutes les autres exigences du *Règlement* (comme une justification de conformité, des documents d'importation et des avis de défaut, entre autres) doivent être respectées.

Dans certains cas, il se peut que l'EPA délivre un certificat de conformité pour un moteur dont les niveaux d'émission dépassent la norme applicable. Le programme de contrôle des émissions de l'EPA comporte un programme facultatif de moyenne, d'accumulation et d'échange relatif aux émissions qui permet aux constructeurs 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.

22. Quelle information dois-je fournir à Environnement et Changement climatique Canada pour prouver que mon moteur est conforme au Règlement s'il N'EST PAS vendu en même temps au Canada et aux États-Unis (moteur unique au Canada)?

Comme les normes sont harmonisées avec celles en vigueur aux États-Unis, l'intention générale est de permettre aux entreprises d'établir leur conformité en produisant des renseignements semblables à ceux qui sont fournis pour obtenir un certificat de l'EPA et qu'exige l'alinéa 16c) du *Règlement*.

Pour les moteurs qui ne sont pas vendus en même temps au Canada et aux États-Unis, les entreprises doivent soumettre des demandes uniques au Canada pour établir la conformité de ces moteurs avec le *Règlement*. Les paragraphes qui suivent résument les renseignements qui doivent être obtenus et produits « selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes » dans le cas des moteurs uniques au Canada. Il convient de noter que cette liste peut être modifiée de temps à autre en réponse à des changements aux exigences sur les essais et l'information applicables à différents types de moteurs, mais également pour veiller à ce que le *Règlement* s'harmonise aux exigences américaines.

Une présentation distincte par famille d'émissions est requise.

Pour un moteur **qui n'est pas visé par un certificat de l'EPA ou vendu en même temps au Canada et aux États-Unis**, la justification de la conformité doit être présentée **avant l'importation** du moteur en question, ou selon le paragraphe 153(2) de la LCPE, avant que *l'entreprise* ne se départisse du moteur, et avant que

la marque nationale ne soit apposée sur le moteur. Des information équivalentes à ce qu'il faut soumettre à l'EPA pour obtenir un certificat sont requises soient : des renseignements techniques similaires à ceux soumis à l'EPA afin d'appuyer la demande de délivrance du certificat de l'EPA relativement à un moteur, incluant l'accumulation des heures de fonctionnement, une étiquette d'information sur le moteur et une lettre de déclaration de conformité.

Si le moteur figure spécifiquement **sur la liste des moteurs du certificat de EPA, mais n'est pas vendu en même temps au Canada et aux États-Unis**, l'information à soumettre est la même que celle indiquée à la question 19 (à l'exception de (b)), avec une lettre de déclaration de conformité.

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec la Section des essais des véhicules et des moteurs et de la vérification des émissions de la Division des transports à ec.verifications-des-emissions-emissions-verification.ec@canada.ca.

23. Qui est responsable de soumettre l'information sur la justification de conformité?

Il incombe à *l'entreprise*, tel que défini à l'article 149 de la LCPE, de prouver que les moteurs sont conformes et qu'ils répondent aux exigences administratives. Conformément à l'article 280(1) de la LCPE, en cas de perpétration d'une infraction à la LCPE par une personne morale, ceux de ses dirigeants, administrateurs ou mandataires qui l'ont ordonnée ou autorisée, ou qui y ont consenti ou participé, sont considérés comme des coauteurs de l'infraction et encourrent la peine prévue pour une personne physique, que la personne morale ait été ou non poursuivie ou déclarée coupable.

24. Combien de temps dois-je conserver l'information sur la justification de conformité?

Les entreprises doivent conserver l'information sur la justification de conformité pour une période de huit ans, après la date de construction du moteur.

25. Qui est autorisé à apposer la marque nationale sur un moteur?

En vertu de l'article 151 de la LCPE, une *entreprise* doit avoir été autorisée par le ministre pour apposer la marque nationale sur ces moteurs et doit aussi afficher le numéro d'autorisation qui lui a été assigné.

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

L'entreprise doit présenter une demande afin d'obtenir du ministre l'autorisation d'utiliser la marque nationale. Les renseignements à fournir dans la demande sont précisés à l'article 6 du *Règlement*.

À propos de l'exigence prévue à l'alinéa 6(2)d) du *Règlement* (information visant à montrer la capacité de l'entreprise à vérifier sa conformité aux normes), *l'entreprise* peut soumettre l'information dans différents formats, notamment :

1. Une expérience récente de l'obtention d'un certificat d'émissions de la part de l'EPA

Le cas échéant, *l'entreprise* peut fournir l'énoncé suivant : « *L'entreprise* a obtenu des certificats de conformité de l'EPA au cours des cinq dernières années comme justification de conformité aux normes réglementaires d'émissions des États-Unis pour les moteurs visés à la partie 90 de

la section de chapitre C du CFR, ou à la partie 1054 de la section du chapitre U du CFR.

2. Des renseignements techniques

L'entreprise peut fournir des renseignements techniques qui démontreront qu'elle est en mesure de vérifier sa conformité aux normes établies dans le *Règlement*, y compris, mais sans s'y limiter, des renseignements qui décrivent la capacité des installations d'essais d'émissions exploitées par l'entreprise, ou pour le compte de celle-ci, à prouver que les moteurs respectent les normes établies par le *Règlement*. Ces renseignements peuvent comprendre des preuves que l'installation d'essais d'émissions utilisée pour le compte de *l'entreprise* a produit des résultats d'essais étayant une demande d'octroi de certificat de conformité de l'EPA.

En outre, si un importateur n'a aucun lien direct avec le constructeur des moteurs, il devra, pour se conformer à l'alinéa 6(2)d), fournir également une description de l'entente contractuelle conclue avec un laboratoire et des mesures d'assurance de la qualité menées tout au long des processus de fabrication.

Le ministre évaluera les renseignements fournis de manière à déterminer si *l'entreprise* peut être autorisée à apposer la marque nationale sur ses moteurs.

La demande de *l'entreprise* doit être signée par une personne qui est autorisée à agir au nom de *l'entreprise* et envoyée à l'adresse suivante :

Division des transports
 Direction de l'énergie et des transports
 Environnement et Changement climatique Canada
 351, boulevard St-Joseph
 Gatineau (Québec) K1A 0H3
 Courriel : ec.infovehiculeetmoteur-vehicleandengineinfo.ec@canada.ca

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

27. Sur quels moteurs les entreprises doivent-elles apposer la marque nationale?

En général, les entreprises doivent apposer la marque nationale sur des PMAC qui sont fabriqués au Canada afin d'être vendus au Canada.

Veuillez noter que l'article 152 de la LCPE interdit à une *entreprise* de transporter ces moteurs entre des provinces ou des territoires, à moins qu'une marque nationale n'ait été apposée sur ceux-ci.

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

Oui. En vertu de l'article 153 de la LCPE, une *entreprise* est tenue de respecter certaines exigences, qui seront prescrites par règlement (conformité aux normes applicables aux moteurs, justification de conformité que doit produire une *entreprise*, etc.) avant de pouvoir apposer la marque nationale sur un moteur. Le *Règlement* établit les exigences qui doivent être observées avant qu'une *entreprise* puisse apposer la marque nationale sur un moteur.

29. Les moteurs importés doivent-ils porter la marque nationale?

Non. La marque nationale (MN) n'est obligatoire que pour les produits fabriqués au Canada et destinés à être vendus au Canada. Le paragraphe 153(1) de la LCPE stipule précisément que les moteurs importés doivent être conformes aux exigences du *Règlement* comme condition préalable à l'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. L'apposition de la MN sur un moteur importé est facultative pour les entreprises qui sont autorisées à apposer la MN et qui souhaitent le faire.

30. 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 17.2 du *Règlement*.

La marque nationale doit avoir au moins 7 mm de hauteur et 10 mm de largeur.

La marque nationale doit être placée soit sur l'étiquette d'information sur la réduction des émissions de l'EPA, ou juste à côté. À défaut de cette étiquette, elle peut être placée à un endroit bien en vue. La marque nationale doit être apposée sur une étiquette :

- permanente;
- résistante aux intempéries ou à l'abri de celles-ci;
- portant des inscriptions lisibles et indélébiles renforcées, en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette.

Le *Règlement* requiert également que l'entreprise autorisée à apposer la marque nationale affiche le numéro d'autorisation que lui a assigné le ministre, lequel doit être formé de caractères d'au moins 2 mm de hauteur, juste au-dessous ou à droite de la marque nationale.

31. Dois-je soumettre une demande unique au Canada tous les ans si aucune modification n'est apportée au moteur?

Oui, les entreprises doivent soumettre des demandes uniques au Canada pour chaque famille de moteurs et chaque année de modèle.

32. Comment et où dois-je soumettre ma justification de conformité?

Vous devez soumettre la justification de conformité, en français ou en anglais, sur support papier ou électronique, à la Section des essais et vérifications des émissions pour les véhicules et les moteurs de la Division des transports à l'une des adresses indiquées à la page 26 de ce document. L'importation de produits certifiés par l'EPA et vendus en même temps au Canada et aux États-Unis déterminera la nature de l'information à fournir et les exigences de soumission.

33. 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, lors de son fonctionnement ou de son mauvais fonctionnement, 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.

34. Y a-t-il des dispositions spéciales applicables à l'importation de moins de 50 moteurs?

Si vous importez moins de 50 moteurs par année civile, vous n'avez pas à soumettre une déclaration d'importation. Les moteurs importés doivent tout de même respecter d'autres exigences applicables du *Règlement*, dont les normes d'émission et de tenues et conservation des dossiers.

35. Existe-t-il un formulaire spécial pour la déclaration d'importation dont il est question au paragraphe 19(1) du *Règlement*?

Le *Règlement* établit l'information qui doit figurer à la déclaration, mais ne prescrit pas de format ni de modèle. Tel qu'exigé à l'article 26.1 du *Règlement*, tout rapport ou déclaration doit être soumis en format électronique lorsqu'un tel format est fourni par le ministre. Si aucun format électronique n'est fourni par le ministre, la déclaration peut être fournie dans n'importe quel format, tant que l'information prescrite s'y trouve et que la déclaration signée est soumise au ministre au plus tard le 1^{er} février de l'année civile suivant l'année de l'importation.

L'initiative de guichet unique de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) offre un système de déclaration électronique connu sous le nom de Déclaration intégrée des importations (DII). La DII satisfait aux exigences de l'ASFC et d'ECCE. Cela signifie que l'exigence de déclaration d'importation de moteurs visée à l'article 19 du *Règlement* serait satisfaite si l'importation de ces moteurs a été déclarée via la DII ce qui par conséquent signifie qu'une déclaration

distincte au ministre ne serait pas requise. Vous êtes toutefois tenu de présenter une déclaration annuelle d'importation (conformément à l'article 19 du *Règlement*) pour tous les moteurs qui n'ont pas été déclarés via la DII. Pour toute question sur la DII ou toute autre gabarit de déclaration, veuillez communiquer avec la Section de l'administration réglementaire de la Division des transports à : ec.fovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo.ec@canada.ca ou visitez le site du Registre de la LCPE (<http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/DetailReg.cfm?intReg=81>).

36. Existe-t-il une formulation suggérée pour la déclaration exigée aux termes du sous-alinéa 19(1)c)ii) du *Règlement*?

Oui. Le sous-alinéa 19(1)c)ii) du *Règlement* stipule qu'une *entreprise* doit soumettre un énoncé selon lequel chacun des moteurs porte la marque nationale, ou selon lequel l'entreprise est en mesure de produire les justifications de conformité conformément à l'article 16 ou les a produites conformément à l'article 17. Le modèle recommandé contient les énoncés applicables aux différents scénarios.

37. 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 distincte liée par contrat avec l'entreprise, comme un courtier en douanes ou un fournisseur étranger, peut signer les documents à titre de représentant dûment autorisé de l'entreprise.

38. Y a-t-il des exigences particulières pour les moteurs en transit sur le territoire canadien, en provenance et à destination d'un lieu hors du Canada?

En vertu de l'alinéa 155(1)b) de la LCPE, 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.

39. Y a-t-il des exigences particulières pour les moteurs importés exclusivement pour l'utilisation d'un visiteur au Canada?

En vertu de l'alinéa 155(1)c) de la LCPE, 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*.

40. Avec qui dois-je communiquer à Environnement et Changement climatique Canada?

Pour toute question sur les justifications de conformité, veuillez communiquer avec la Section des essais des véhicules et des moteurs et de la vérification des émissions de la Division des transports d'Environnement et Changement climatique Canada à : ec.verifications-des-emissions-emissions-verification.ec@canada.ca

Pour toute question sur d'autres exigences administratives, veuillez communiquer avec la Section de l'administration réglementaire de la Division des transports à : ec.fovehiculeetmoteur-vehiculeandengine.info@canada.ca

Pour toute question concernant le développement réglementaire veuillez communiquer avec la Section de développement réglementaire de la Division des transports d'Environnement et Changement climatique Canada à ec.apregdevinfo-infodevregpa.ec@canada.ca

41. Dois-je communiquer avec un autre organisme si j'importe ou fabrique des PMAC?

Vous devriez communiquer avec Transports Canada en ce qui a trait aux questions de sécurité, et avec les autorités provinciales et territoriales responsables de la réglementation des véhicules et des moteurs au sujet de toute exigence régionale.

42. Que dois-je faire si je constate un défaut ayant une incidence sur les émissions?

Les dispositions en matière d'avis de défaut que comportent l'article 157 de la LCPE et celles de l'article 26 du *Règlement* obligent les entreprises à donner un avis de défaut lorsqu'elles constatent un défaut de conception, de fabrication ou de fonctionnement d'un véhicule ou d'un moteur qui entraîne ou est susceptible d'entraîner une non-conformité à une norme prescrite dans le *Règlement*.

43. Quels sources d'information peuvent permettre établir qu'il y a un défaut?

L'identification d'un défaut peut être établie à partir de nombreuses sources, y compris les vérifications, les résultats de tests d'émissions, les rapports de chaîne d'assemblage, les rapports d'utilisateurs, les réclamations au titre de la garantie, ou toute autre information provenant d'organismes gouvernementaux. Il n'existe pas de seuil minimal de quantité d'occurrences concernant l'avis d'un défaut.

44. Qui doit produire un avis de défaut?

Une *entreprise*, telle que définie à l'article 149 de la LCPE, doit produire un avis de défaut pour tout PMAC qu'elle fabrique, vend ou importe affecté par ce défaut.

En vertu du paragraphe 157(3) de la LCPE, une *entreprise* n'est pas tenue de faire donner un avis de défaut si un avis pertinent a déjà été donné au Canada pour le même défaut. Dans certains cas, l'avis de défaut et les avis subséquents peuvent être traités par le constructeur du moteur directement, notamment lorsque le constructeur se trouve hors du Canada; cependant, *l'entreprise* est encouragée à obtenir une copie de cet avis de défaut pour ses dossiers.

Lorsque plus de deux entreprises importent un produit visé par un avis de défaut, la documentation accompagnant l'avis et les rapports doivent s'appliquer à tous les produits touchés. Les entreprises pourront alors produire un seul rapport consolidé ou des rapports individuels et des avis aux détenteurs émis par chacune des entreprises.

Dans le cas d'une campagne de rappel pour laquelle tous les véhicules touchés se trouvent aux États-Unis, on recommande à *l'entreprise* de communiquer à Environnement et Changement climatique Canada les raisons pour lesquelles il n'y a pas de véhicules touchés par ce rappel au Canada.

45. À qui dois-je remettre un 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.

Si le ministre juge que *l'entreprise* ne peut raisonnablement fournir les noms des propriétaires touchés, il peut ordonner à *l'entreprise* de publier le contenu de l'avis pour une période de cinq jours consécutifs dans deux grands quotidiens, dans chacune des six régions suivantes : l'Atlantique, le Québec, l'Ontario, les Prairies, la Colombie-Britannique et les Territoires, ou dans un autre médium pendant la période que le ministre aura fixée. Le ministre peut également déterminer qu'il n'est pas nécessaire d'aviser les propriétaires actuels des véhicules, moteurs ou équipements touchés.

Même si Environnement et Changement climatique Canada recueille l'information liée à un avis de défaut, il incombe à *l'entreprise* d'aviser les propriétaires.

46. Y a-t-il un formulaire prescrit pour soumettre un avis de défaut?

Il n'existe pas de formulaire prescrit pour soumettre l'information au ministre ou aviser les propriétaires actuels d'un défaut. Vous trouverez des informations qui guideront *l'entreprise* à préparer la documentation destinée à Environnement et Changement climatique Canada dans le [Manuel des avis de défaut](#).

47. Comment puis-je importer au Canada des moteurs destinés à être utilisés à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales?

Les moteurs importés selon l'alinéa 155(1)(a) de la LCPE (c.-à-d. destinés à être utilisés à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales) n'ont pas à se conformer aux exigences du Règlement au moment de leur importation au Canada.

Toutefois, l'article 20 du Règlement précise qu'une entreprise doit, avant importation, présenter au ministre une déclaration contenant certains renseignements signée par son représentant dûment autorisé. Suivez [ce lien](#) pour les détails des renseignements requis.

48. Qu'advient-il si je ne respecte pas le Règlement?

Le Règlement a été adopté en vertu de la LCPE et il est donc obligatoire de se conformer à la Loi et son règlement d'application. En vertu de la LCPE, une personne trouvée coupable d'une infraction à la LCPE et à son règlement d'application peut se voir imposer une amende ou une peine d'emprisonnement, ou encore être assujettie à une ordonnance d'un tribunal ou à toute autre mesure d'application de la Loi. Vous trouverez une copie de cette politique dans le Registre de la LCPE à <https://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=5082BFBE-1>

49. Avec qui dois-je communiquer si je constate qu'une personne importe des moteurs non conformes au Canada?

Si vous croyez ou savez qu'une personne importe des moteurs non conformes au Canada, communiquez avec ec.dale-enviroinfo-eed-enviroinfo.ec@canada.ca.

50. Une entreprise peut-elle être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues par le Règlement?

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 Règlement. Pour que cette demande soit considérée, elle doit être transmise avant l'importation ou la fabrication. En vertu de l'article 156 de la LCPE, une dispense de toute norme prescrite pourrait être accordée uniquement si, selon le gouverneur en conseil, la conformité à cette norme pouvait avoir l'une des conséquences suivantes :

- (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, une entreprise **NE PEUT** obtenir une dispense pour difficultés financières si la production mondiale annuelle du moteur visé par l'entreprise ou le constructeur 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.

Année de modèle

On entend par « année de modèle », l'année déterminée par le constructeur du moteur pour désigner un modèle de moteur. Dans le cas où la période de production du modèle de moteur ne comprend pas le 1^{er} janvier d'une année civile, l'année de modèle correspond à l'année civile en cours durant la période de production ou à l'année civile suivant celle-ci, au choix du constructeur. Dans le cas où la période de production du modèle de moteur comprend le 1^{er} janvier d'une année civile, l'année de modèle correspond à cette année civile. La période de production d'un modèle de moteur ne peut comprendre qu'un seul 1^{er} janvier.

Exemples de choix d'année de modèle :

- Pour la période de production du modèle allant du 20 octobre 2019 au 30 avril 2020, l'année de modèle doit être 2020 (la période de production inclus ainsi le 1^{er} janvier 2020);
- Pour la période de production du modèle allant du 5 mai 2021 au 15 novembre 2021, l'année de modèle peut être soit 2021 ou 2022 au choix du constructeur (la période de production n'inclus pas le 1^{er} janvier)
- Pour la période de production du modèle allant du 2 janvier 2022 au 31 décembre 2023, l'année de modèle doit être 2023 (la période de production inclus ainsi le 1^{er} janvier 2023)

Carburant liquide volatil

Désigne tout carburant liquide à pression atmosphérique et dont la pression de vapeur REID est supérieure à 13,79 kPa.

Certificat de l'EPA

Désigne un certificat de conformité aux normes fédérales des États-Unis émises par l'EPA.

Code of Federal Regulations (CFR)

Le Code of Federal Regulations (CFR) est une codification des règles générales et permanentes publiées par le gouvernement fédéral des États-Unis. Le *Règlement* incorpore des références à certaines portions du CFR afin d'assurer l'harmonisation des normes des deux pays en matière d'émissions. Les sections suivantes de ces règles sont souvent invoquées :

1. Titre 40, partie 90 [normes d'émissions pour les moteurs des années modèles antérieures à 2019];
2. Titre 40, partie 1051 [normes d'émissions pour les moteurs de bicyclette];
3. Titre 40, parties 1054 et 1060 [normes d'émissions pour les moteurs des années modèles 2019 et des années subséquentes];
4. Titre 40, partie 1068 [règles principales couvrant les dispositions générales en matière de conformité].

Les sections du CFR se trouvent à l'adresse suivante : <https://www.ecfr.gov/cgi-bin/ECFR?page=browse>

Signalons que lorsqu'Environnement et Changement climatique Canada incorpore le CFR par renvoi, cela exclut :

1. les renvois à l'EPA ou à son administrateur exerçant son pouvoir discrétionnaire;

2. les 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. les normes et les justifications de conformité de toute autorité autre que l'EPA, sauf celles du California Air Resources Board visées à l'alinéa 12.5(2) et aux sous-alinéas 12.7(1)(a)(iv) et (v).

Conduite de carburant

Désigne les tuyaux, tubes et poires à amorçage contenant un carburant liquide ou exposés à un tel carburant, y compris les tuyaux, les tubes et les poires d'amorçage moulés par lesquels circule le carburant vers le moteur ou depuis celui-ci, à l'exclusion des éléments suivants :

- (a) des conduites de ventilations du réservoir de carburant;
- (b) des parties de tuyau ou de tube dont la surface externe est normalement exposée au carburant liquide à l'intérieur du réservoir de carburant;
- (c) des tuyaux ou tubes conçus pour retourner le carburant inutilisé du carburateur au réservoir de carburant dans les moteurs conçus pour être utilisés dans une machine portative;
- (d) des poires à amorçage qui ne contiennent du carburant liquide que lorsque les injections sont effectuées avant le démarrage du moteur.

Constructeur

Un constructeur s'entend d'une *entreprise* qui construit ou fabrique des moteurs au Canada au sens de la LCPE. L'expression « fabrication ou construction » désigne l'ensemble des opérations de réalisation des moteurs, y compris les modifications qui y sont apportées, jusqu'à leur vente au premier usager.

Par conséquent, une *entreprise* au Canada qui modifie un moteur avant sa vente, par exemple en y ajoutant un système d'alimentation ou en modifiant tout composant du système d'alimentation ou du moteur, serait considérée comme un constructeur canadien aux fins du *Règlement*.

À noter que, 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.

Défectuosité

Il s'agit d'une lacune ou d'un défaut de conception, de fabrication ou de fonctionnement qui entraîne ou qui est susceptible d'entraîner la non-conformité du moteur à une norme réglementaire.

Dispositif de mise en échec

Désigne un dispositif antipollution auxiliaire qui réduit l'efficacité du système antipollution dans des conditions qui sont raisonnablement prévisibles lorsque le moteur fonctionne normalement.

Distributeur

Désigne 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. Il correspond à une *entreprise* au terme de la LCPE.

Élément de conception

Il s'agit, en ce qui a trait à un moteur, de tout système de contrôle, incluant les logiciels, systèmes de contrôle électronique et de logique informatique; l'étalonnage des systèmes de contrôle; les résultats de l'interaction des systèmes ou tout élément matériel.

Émissions de gaz d'échappement

Désigne les substances rejetées dans l'atmosphère à partir de toute ouverture en aval de l'orifice d'échappement d'un moteur.

Émissions de gaz d'évaporation

Désigne les composants de carburant rejetés dans l'atmosphère à partir d'un moteur alimenté au carburant liquide volatil, à l'exclusion des émissions de gaz d'échappement et des émissions du carter.

Émissions diurnes

Désigne les émissions de gaz d'évaporation résultant de la ventilation des vapeurs du réservoir de carburant attribuable aux changements de température qui surviennent au cours d'une journée, lorsque le moteur n'est pas en marche.

Émissions du carter

Désigne les substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui sont rejetées dans l'atmosphère par toute partie des systèmes de ventilation ou de lubrification du carter d'un moteur.

Émissions par perméation

Désigne les émissions de gaz d'évaporation résultant de la perméation du carburant à travers les matériaux de la conduite d'alimentation en carburant ou du réservoir de carburant.

Entreprise

Selon la LCPE, le terme *entreprise* désigne, selon le cas, un :

- a) constructeur ou fabricant, au Canada, de véhicules, moteurs ou équipements (un *constructeur canadien*);
- 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 (un *distributeur*);
- c) importateur au Canada de véhicules, moteurs ou équipements destinés à la vente (un *importateur*).

EPA

Désigne l'Environmental Protection Agency, soit l'agence de protection de l'environnement des États-Unis.

Famille de moteurs

Désigne un groupe de modèle de moteur dans une ligne de production d'un fabricant et dont la conception et les caractéristiques des émissions se ressemblent. Les classifications de familles de moteurs servent à démontrer la conformité avec les normes sur les émissions. La classification des familles de moteurs est présentée dans la section du *Règlement* contenant les définitions.

Importateur

Un importateur est désignée comme une *entreprise* qui importe au Canada des PMAC ou des machines équipées de ces moteurs destinés à la vente.

En effectuant l'installation d'un système d'alimentation sur un moteur importé, l'importateur devient, en effet, un constructeur en vertu du *Règlement* et est donc tenu d'apposer la marque nationale et de s'assurer que le moteur, ainsi que son système complet d'alimentation en carburant, est étiqueté conformément au *Règlement*.

Si une personne importe des moteurs à d'autres fins que la vente, alors il ne s'agit pas d'une *entreprise* au sens de la LCPE. 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*. Cependant, en ce qui a trait aux exigences réglementaires, ces moteurs importés doivent répondre aux normes d'émissions et se conformer aux exigences en matière d'étiquetage.

Justification de conformité

Désigne la documentation technique qui prouve qu'un moteur ou tout système d'alimentation dont il est équipé répond aux normes d'émissions. L'article 16 du *Règlement* décrit les exigences relatives à un moteur couvert par un certificat de conformité de l'EPA et vendu en même temps au Canada et aux États-Unis. Dans tous les autres cas, l'article 17 décrit les exigences relatives à la justification de conformité.

Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999 (LCPE)

La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE) est la principale loi fédérale en matière de protection de l'environnement. Elle accorde le pouvoir législatif nécessaire à l'élaboration de règlements sur les émissions de véhicules, de moteurs et d'équipements (partie 7, section 5). Le texte de la LCPE se trouve à l'adresse suivante : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-15.31/index.html>.

Machine

Aux fins du *Règlement*, une machine désigne toute chose, y compris un véhicule, un dispositif, un appareil ou un instrument, actionnée par un petit moteur à allumage commandé. Exemples :

- une scie à chaîne
- une tondeuse à gazon
- un tracteur de jardin
- une génératrice portative.

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 assujéti au *Règlement*.

Dans le CFR, les expressions « nonroad equipment » et « nonroad vehicle » ont en général la même signification que « machine » dans le *Règlement*.

Machine portative

Désigne une machine portative qui est une machine, autre qu'une bicyclette motorisée, qui :

- a) soit est conçue pour être transportée par l'utilisateur lors de son utilisation;
- b) soit est conçue pour fonctionner dans plus d'une position lors de son utilisation;
- c) soit a un poids à sec de moins de 16 kg, a au plus deux roues et est conçue pour être transportée ou tenue en main par l'utilisateur lors de son utilisation;
- d) dans le cas d'un véhicule, soit a un poids à sec inférieur à 20 kg et est conçue pour être utilisée à des fins récréatives;
- e) soit est mue par un moteur d'une cylindrée maximale de 80 cm³;
- f) soit est une tarière ayant un poids à sec inférieur à 22 kg;
- g) soit est un marteau perforateur ou un compacteur et est conçu pour être tenu en main par l'utilisateur.

Par exemple, il peut s'agir de scies à chaîne, de souffleurs à feuilles et de coupe-bordures.

Machine non portative

Il s'agit d'une machine, excluant les machines portatives et les bicyclettes actionnées par un moteur de bicyclette. Par exemple, une tondeuse à gazon et les tracteurs de jardin et tondeuses à siège.

Marque nationale

Il s'agit d'une marque de commerce nationale. La LCPE impose des restrictions sur l'utilisation de cette marque. Toute personne qui souhaite apposer la marque nationale (MN) sur un moteur, ou qui est tenue de le faire doit, avant toute chose, obtenir l'autorisation du Ministre. La MN, telle qu'illustrée dans l'annexe du *Règlement*, se présente comme suit :



Moteur hors route

Il s'agit d'un moteur à combustion interne qui est utilisé ou conçu pour être utilisé :

1. seul et conçu pour être déplacé ou pouvant l'être;
2. dans ou sur une machine conçue pour être déplacée ou pouvant l'être (p. ex. génératrice portative);
3. dans ou sur une machine autopropulsée (p. ex. 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. tondeuse à gazon).

Moteur de bicyclette

Il s'agit d'un moteur qui est conçu pour être installé sur une bicyclette.

Moteur incomplet

Désigne un moteur qui requiert l'ajout d'un système de contrôle des émissions (comme un pot catalytique) ou d'autres composantes ou pièces pour fonctionner ou respecter les exigences du *Règlement*.

Un moteur incomplet peut être importé par une entreprise seulement si elle a soumis une déclaration en vertu de l'article 22 du *Règlement*, et l'entreprise ne peut se départir du moteur incomplet avant de respecter toutes les exigences applicables du *Règlement*.

Moteur de remplacement

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 et possédant les caractéristiques physiques ou le rendement nécessaire au fonctionnement de la machine.

Moteurs prêts à assembler

Désigne un moteur, accompagné des pièces, des conduites d'alimentation en carburant et des réservoirs, conçu pour être assemblé. Dans le contexte du *Règlement*, un moteur prêt à assembler est considéré comme un moteur et doit répondre aux normes applicables.

Moteurs utilisés exclusivement en hiver

Désigne les moteurs utilisés pour actionner une machine conçue exclusivement pour être utilisée dans la neige ou sur la glace.

Moteur unique au Canada

Désigne un moteur appartenant à une famille précise de moteurs qui n'est pas couverte par un certificat valide de l'EPA ou qui n'est pas vendue au Canada et aux États-Unis durant la même période.

Numéro d'autorisation

Désigne un numéro d'autorisation qui est attribué à une entreprise par le Ministre lorsque cette dernière est autorisée à apposer la marque nationale. Le numéro d'autorisation doit être en caractères d'au moins 2 mm de hauteur et être affiché juste au-dessous ou à droite de la marque nationale.

Numéro d'entreprise

L'Agence du Revenu du Canada assigne un numéro d'entreprise (NE) pour distinguer de façon unique les entités commerciales. Il fait partie intégrante d'un système de numérotation qui simplifie et rationalise la façon dont les entreprises font affaire avec le gouvernement fédéral. Vous trouverez plus d'information sur le numéro d'entreprise à <https://www.canada.ca/fr/services/impots/numero-dentreprise.html>.

Numéro d'identification unique

Il s'agit d'un numéro constitué de chiffres arabes, de lettres ou des deux que le fabricant attribue au moteur à des fins d'identification. Un numéro d'identification unique doit être apposé sur chaque moteur. Le numéro d'identification doit être lisible et apposé sur chaque moteur, en étant soit gravé, estampé ou mis en relief sur celui-ci ou inscrit sur une étiquette conforme aux exigences prévues au paragraphe 17.2(4) du *Règlement*.

Paramètre réglable

Un « paramètre réglable » désigne un dispositif, un système ou un élément de conception qu'il est possible de régler de façon à modifier les émissions ou la performance d'un moteur durant un essai de contrôle des émissions ou dans le cadre de son usage normal. La définition exclut les dispositifs, systèmes ou éléments de conception qui sont scellés de façon permanente par le constructeur ou qui ne sont pas accessibles à l'aide d'outils usuels.

Il importe de souligner que les moteurs qui comportent des paramètres réglables doivent se conformer aux normes applicables, peu importe l'ajustement de ces paramètres.

Par exemple, si le carburateur d'un moteur comporte une vis de réglage, le moteur doit satisfaire aux normes de gaz d'échappement pour toute la plage de réglage de la vis (serrée complètement, serrée partiellement, non serrée).

Pertes d'émissions en marche

Désigne les émissions de gaz d'évaporation qui s'échappent d'un système complet d'alimentation en carburant pendant que le moteur est en marche, à l'exception des émissions par perméation et des émissions diurnes.

Petit moteur hors route à allumage commandé

Désigne un petit moteur hors route à allumage commandé (PMAC) qui présente les caractéristiques suivantes :

- il fonctionne selon des caractéristiques très semblables au cycle de combustion théorique d'Otto;
- il utilise une bougie d'allumage ou tout autre mécanisme d'allumage commandé;
- il produit au plus 19 kW de puissance mesurée au vilebrequin ou son équivalent, lorsqu'il n'est pas doté d'accessoires standards (tels des pompes à huile ou du liquide de refroidissement) nécessaires à son fonctionnement;

Les PMAC fonctionnent le plus souvent à l'essence, mais ils peuvent également utiliser des gaz de pétrole liquéfiés ou du gaz naturel.

On les retrouve généralement dans les appareils suivants :

- l'équipement d'entretien de pelouses et de jardins (taille-haies, débroussailleuses, tondeuses à gazon, tracteurs de jardin, souffleuses à neige, etc.);
- les appareils industriels de faible puissance (génératrices, outils à souder, nettoyeurs haute pression, etc.);
- les appareils d'exploitation forestière de faible puissance (scies à chaîne, fendeuses hydrauliques, déchiqueteuses, etc.);
- les bicyclettes motorisées.

À partir de l'année de modèle 2019, les PMAC dotés d'un système complet d'alimentation en carburant et les moteurs prêts à assembler seront considérés comme des « moteurs ».

Registre environnemental de la LCPE

Le Registre environnemental de la LCPE est une source complète de renseignements publics ayant trait aux activités conformément à la LCPE. En plus d'offrir des copies à jour des instruments actuels de la LCPE, 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*. Le Registre environnemental de la LCPE se trouve à l'adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=D44ED61E-1>.

Réservoir de carburant

S'entend d'un réservoir muni de son bouchon et conçu pour contenir du carburant.

Système antipollution

Désigne tout dispositif, système ou autre élément de conception qui règle ou réduit les émissions de gaz d'échappement du moteur.

Système complet d'alimentation

Il s'agit d'un système d'alimentation en carburant fixé au moteur et comportant des conduites d'alimentation en carburant et au moins un réservoir de carburant.

Trousse d'ajustement en altitude

Une trousse d'ajustement en altitude désigne des composants, comme des buses additionnelles pour le carburateur, que l'on peut ajouter à un moteur afin de se conformer aux normes d'émissions en haute altitude (pression atmosphérique inférieure à 94.0 kPa). Les exigences relatives à un moteur qui, pour être certifié, doit être accompagné d'une trousse d'ajustement en altitude, sont décrites à l'alinéa 115(c) de la sous-partie B du CFR 1054.

La trousse d'ajustement en altitude doit être indiquée dans les instructions du moteur concernant l'entretien relatif aux émissions.

Vie utile

La vie utile désigne la période de temps ou d'utilisation pour laquelle une norme d'émissions s'applique à un moteur ou à sa conduite d'alimentation en carburant ou à son réservoir de carburant.