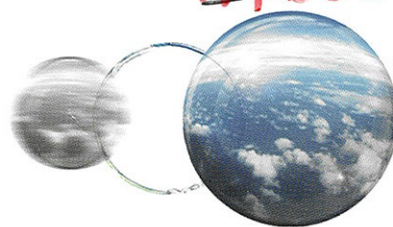




Environment
Canada

Environnement
Canada

MQ 300686



ENV 130
2001



Environment Environnement

Canada

www.ec.gc.ca

Clean Air

L'assainissement
de l'air

Canada



COMMUNIQUÉ

LE GOUVERNEMENT DU CANADA DÉVOILE UN PLAN D'ACTION POUR L'ASSAINISSEMENT DE L'AIR DE 120 M\$, EN VUE DE PROTÉGER LA SANTÉ DES CANADIENS

Ottawa, le 19 février 2001 - Le gouvernement du Canada investira 120,2 M\$ dans de nouvelles mesures visant à accélérer l'assainissement de l'air, a annoncé aujourd'hui le ministre de l'Environnement, David Anderson.

Les points saillants du plan sont l'établissement d'un guide décennal d'action réglementaire pour la production de véhicules et de carburants moins polluants, l'adoption de mesures initiales visant à réduire les émissions industrielles responsables du smog, une bonification du réseau pan-canadien de stations d'analyse des polluants et l'élargissement des exigences de production de rapports publics par l'industrie sur ses émissions polluantes. Le plan permettra d'assainir l'air respiré par 30 millions de Canadiens et aidera le Canada à honorer ses engagements concernant l'application de l'Annexe sur l'ozone à l'Accord Canada-États-Unis, signée en décembre 2000.

« J'ai lancé la Stratégie pour l'air pur au printemps dernier, et aujourd'hui, je donne suite à nos promesses », a déclaré le ministre Anderson. « Cette stratégie était assortie de mesures visant à réduire la pollution transfrontière, à assainir le secteur des transports, à diminuer les émissions industrielles causant le smog, à intensifier les recherches sur l'assainissement de l'air et à aider les Canadiens et les collectivités qui souhaitent agir d'eux-mêmes sur le front de la qualité de l'air. Nous avons signé l'Annexe sur l'ozone avec les États-Unis, nous appliquons un plan réglementaire axé sur l'atténuation de la pollution causée par les véhicules et les carburants, nous renforçons nos exigences de surveillance des contaminants et de publication de rapports et nous avons commencé à faire abaisser les émissions du secteur industriel. »

L'Annexe sur l'ozone, négociée l'année dernière sous l'égide de l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air, engage les deux pays à réduire radicalement les polluants à l'origine du smog, les oxydes d'azote, et les composés organiques volatils qui entraînent la formation d'ozone troposphérique et engendrent des problèmes de santé et d'environnement de part et d'autre de la frontière. L'Annexe contient également des engagements sur les mesures de surveillance et de rapport.

.../2



« Nous savons que la pollution atmosphérique nuit à notre santé et que les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant de problèmes respiratoires et cardiaques sont particulièrement vulnérables à un air insalubre », a indiqué le ministre Anderson. « Notre travail n'est donc pas achevé. Nous continuerons de travailler sur la réduction des rejets industriels, de mettre à contribution une partie croissante de la population canadienne et de consolider les assises scientifiques du domaine de l'assainissement de l'air. »

L'investissement de 120,2 M\$, qui prend appui sur des initiatives antérieures, notamment la réglementation des teneurs en soufre de l'essence et l'amélioration des programmes d'étude et de surveillance des pluies acides, devrait aboutir à l'élaboration d'un traité des Nations Unies sur la réduction des polluants organiques persistants (POP) tels que les BPC, les dioxines et les furannes.

Les mesures gouvernementales de réduction des polluants atmosphériques viennent étayer les initiatives de lutte contre les changements climatiques. La production de carburants plus propres, le recours à des sources d'énergie de remplacement et une écologisation des transports au profit la population canadienne permettront également de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et aideront le Canada à honorer ses engagements internationaux vis-à-vis des changements climatiques.

Pour obtenir un complément d'information sur le programme d'action pour l'air pur du gouvernement du Canada et prendre connaissance de ses nouvelles fiches d'information (Les nouvelles mesures pour l'assainissement de l'air totalisent 120,2 M\$; Adoption de mesures sur les véhicules, les moteurs et les carburants pour assainir l'air et protéger la santé humaine; Le Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique (RNSPA) et le Réseau canadien de surveillance de l'atmosphère et des précipitations (RCSAP)), ainsi que de l'Annexe sur l'ozone à l'Accord Canada-États-Unis, il suffit de visiter le Voie verte d'Environnement Canada à l'adresse http://www.ec.gc.ca/air/menu_e.shtml.

- 30 -

Renseignements :

Johanne Beaulieu
Secrétaire de presse
Cabinet du ministre de l'Environnement
(819) 953-2101

Michel Cléroux
Relations avec les médias
Environnement Canada
(819) 953-4016

(Also available in english)



Les nouvelles mesures pour l'assainissement de l'air totalisent 120,2 millions de dollars

Les mesures prévues au plan d'action du gouvernement canadien sur l'assainissement de l'air, annoncées par le ministre de l'Environnement David Anderson, bénéficieront d'un budget total de 120,2 millions de dollars réparti dans quatre grandes catégories : les transports, le secteur industriel, la surveillance et la préparation de rapports.

Transports

Les initiatives touchant les véhicules, les moteurs et les carburants totalisent 48,4 M\$. Elles comprennent l'élaboration et l'application de règlements pour les véhicules; la machinerie hors route et les carburants; l'essai en laboratoire de véhicules; l'élargissement des programmes volontaires d'inspection et d'entretien; et la fourniture d'une aide aux programmes de mise au rebut des véhicules les plus polluants.

La nouvelle réglementation alignera les normes d'émissions canadiennes sur les normes américaines à partir des modèles 2004 et introduira de nouvelles normes pour le carburant diesel qui alimente les camions, les autobus, l'équipement de construction et la machinerie agricole.

Secteur industriel

Diverses mesures initiales visant à atténuer les émissions de NO_x et de COV des secteurs industriels bénéficieront d'autres investissements totalisant 19,8 M\$ sur une période de cinq ans, notamment :

- 2,7 M\$ pour plafonner, de concert avec l'Ontario et le Québec, les émissions de NO_x émanant des centrales électriques à combustibles fossiles dans les régions de ces provinces visées par l'Annexe sur l'ozone;
- 4,9 M\$ pour contrer les autres émissions de COV et de NO_x provenant de divers produits, dont les peintures et les revêtements, les dégraissants et les solvants;
- 5,2 M\$ pour modéliser les flux transfrontières et les processus régionaux de formation et de transport du smog, de façon à évaluer les progrès réalisés dans l'atteinte des objectifs de l'Annexe sur l'ozone et à appuyer la formulation de plans de mise en œuvre pour combattre le smog;

- 3,0 M\$ pour mener une analyse régionale des risques pour caractériser les principales sources de smog dans certaines régions du Canada; et
- 4,0 M\$ pour des analyses conjointes basées sur les systèmes de surveillance et de rapport concernant les composants afin que les gouvernements du Canada et des États-Unis se préparent à la prochaine série de négociations sur l'Annexe de l'ozone en 2004.

Surveillance

Pour suivre les progrès réalisés en vertu de l'annexe sur l'ozone, les deux pays amélioreront les activités de surveillance et de rapport concernant la qualité de l'air en deçà de 500 km de la frontière canado-américaine. Le Canada investira 29,1 M\$ sur cinq ans pour ajouter jusqu'à dix nouvelles stations de surveillance aux 262 stations déjà réparties un peu partout au pays dans 131 municipalités et secteurs ruraux, pour rénover une cinquantaine de ces stations et pour moderniser les instruments d'autres stations.

Rapports

Le troisième élément du financement prévu pour la mise en œuvre de l'Annexe sur l'ozone consiste à élargir l'Inventaire national sur les rejets de polluants (INRP), au coût de 22,9 M\$. L'INRP est le seul inventaire au pays de polluants rejetés dans l'environnement qui soit accessible au public. En 2002, on augmentera la liste des substances inscrites à l'INRP pour y inclure les précurseurs de l'ozone au niveau du sol et les composantes du smog, comme les oxydes d'azote (NO_x), les composés organiques volatils (COV), les oxydes de soufre (SO_x), les particules (P) et le monoxyde de carbone (CO).

Pour obtenir plus de détails sur ces initiatives d'assainissement de l'air, consultez la Voie verte d'Environnement Canada, à www.ec.gc.ca/air/menu_f.shtml.



Adoption de mesures sur les véhicules, les moteurs et les carburants pour assainir l'air et protéger la santé humaine

Le 19 février 2001, le ministre de l'Environnement David Anderson a dévoilé les détails d'un plan d'action décennal en vue de l'adoption de technologies moins polluantes pour les véhicules, les moteurs et les carburants, dans le droit fil de la Stratégie pour l'air pur du gouvernement du Canada. Le plan d'action est assorti de mesures et d'activités d'assainissement de l'air qui profiteront à l'environnement et à la santé des Canadiens, d'un océan à l'autre. Ces mesures, qui seront étayées de règlements, de lignes directrices et d'études au cours des prochaines années, sont le fruit de consultations approfondies amorcées le printemps dernier avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, des organisations de protection de l'environnement et de la santé, ainsi que des représentants des industries automobile et pétrolière.

Au Canada, le secteur des transports constitue la principale source de pollution de l'air. Les moteurs qui équipent les véhicules et la machinerie, de même que la combustion des carburants de transport, se répercutent fortement sur l'environnement et la santé des Canadiens. La pollution atmosphérique pose un grave problème de santé. Des études attribuent à la pollution atmosphérique plus de 5 000 décès prématurés par année, dans l'ensemble du Canada.

Initiatives sur les émissions

Automobiles, camions, véhicules hors route et moteurs

Les gaz d'échappement des véhicules et des moteurs dépendent de la conception technologique des véhicules et des moteurs, de même que des propriétés des carburants. Dans certains cas, les systèmes antipollution des véhicules ne peuvent fonctionner adéquatement faute de carburants appropriés. C'est pourquoi il faut considérer les normes de composition des carburants et les normes sur les émissions des véhicules et des moteurs comme formant un tout.

Dans son plan d'action, le gouvernement présente son projet d'établir, pour les gaz d'échappement des véhicules et des moteurs, de nouvelles normes qui seront alignées sur les normes de la U. S. *Environmental Protection Agency*. En outre, il adoptera des règlements en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* et il établira des programmes de réduction des émissions pour combattre les rejets polluants provenant :

- des automobiles, des fourgonnettes, des camionnettes et des véhicules sport utilitaires, pour implantation graduelle en commençant par les modèles 2004;
- des gros camions et des autobus, pour implantation graduelle en commençant par les modèles 2004;
- des véhicules et des moteurs diesel hors route, comme ceux employés par le secteur agricole et l'industrie de la construction;
- des petits moteurs utilitaires à essence, tels ceux qui équipent les souffleuses à neige, les tondeuses à gazon, les tronçonneuses; et
- les moteurs hors-bord et les embarcations personnelles.

Le plan d'action contient également des détails sur les mesures suivantes :

- l'établissement d'un protocole d'entente avec les fabricants d'automobiles portant sur l'introduction au Canada de véhicules à faibles émissions pour les modèles 2001-2003, similaire au *Voluntary National Low-Emission Vehicle (NLEV) Program* des États-Unis. Ainsi, les Canadiens pourront profiter des plus récentes techniques antipollution pour les véhicules; et
- l'instauration d'un code de pratiques pour les programmes d'inspection et d'entretien des véhicules lourds, auquel les provinces pourront se reporter pour analyser les émissions des gros camions et des autobus.

Initiatives sur les carburants propres

Diesel, essence et mazout

Des carburants plus propres sont moins polluants. Le plan d'action contient plusieurs mesures visant à mieux protéger la santé et l'environnement des Canadiens par l'amélioration de la qualité du carburant diesel. Plus précisément :

- en réduisant d'ici 2006 la teneur en soufre du carburant diesel alimentant les camions et les autobus circulant sur nos routes, par l'uniformisation des exigences canadiennes avec les normes en vigueur aux États-Unis;
- en instituant une nouvelle limite pour la teneur en soufre du carburant diesel utilisé hors route dans la machinerie de construction et l'équipement agricole; et
- en créant une base de données exhaustive sur la qualité du carburant diesel, pour pouvoir en surveiller la qualité.

Le plan prévoit également plusieurs mesures pour rendre l'essence plus propre :

- Environnement Canada mènera d'autres analyses sur la composition de l'essence, pour déterminer si de nouvelles mesures antipollution sur la qualité de l'essence pourraient permettre de réduire les rejets toxiques des véhicules; et
- Un avis sera publié dans la *Gazette du Canada* pour demander de l'information sur l'utilisation et le rejet dans l'environnement de l'additif à essence MTBE.

En outre, Environnement Canada propose d'élaborer des mesures pour réduire la teneur en soufre des mazouts légers servant au chauffage résidentiel et des mazouts lourds employés dans le secteur industriel.

Environnement Canada se penchera sur l'opportunité d'étayer la démarche réglementaire de mesures complémentaires, tels les instruments économiques, pour accélérer l'introduction de carburants plus propres au Canada.

Pour un complément d'information sur la Stratégie pour l'air pur du gouvernement du Canada, visiter la Voie verte d'Environnement Canada à www.ec.gc.ca/air/menu_f.shtml.



Air pur : Ce que fait le Gouvernement du Canada

Pour assainir l'air, le Gouvernement du Canada prend des mesures qui auront des effets bénéfiques à court terme et met en œuvre un programme à long terme qui aidera à assurer aux générations futures un air plus pur.

Le gouvernement s'attaque au problème de la pollution de l'air en intervenant dans les domaines des émissions des véhicules, de la pollution transfrontalière, des émissions industrielles, en faisant des recherches scientifiques et en encourageant les entreprises aussi bien que les particuliers à poser différents gestes favorisant l'assainissement de l'air.

Le Gouvernement du Canada a pris un certain nombre de mesures au cours des derniers mois en regard du domaine prioritaire qu'est l'assainissement de l'air, notamment :

Science, surveillance et production de rapports

- Des ressources additionnelles de 22,9 M\$ ont été annoncées le 19 février pour permettre l'élargissement, en 2002, des rapports fournis par l'industrie à l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP) qui comprendront dorénavant les rejets qui contribuent au smog. Les polluants additionnels qui seront inclus dans les rapports annuels comprennent les oxydes d'azote (NO_x), les composés organiques volatils (COV), les oxydes de soufre (SO_x), les particules (P) et le monoxyde de carbone (CO). L'INRP est un répertoire des renseignements accessible au public, sur les substances préoccupantes qui sont rejetées dans l'air, l'eau et le sol. Chaque année, il fournit aux Canadiens de l'information plus détaillée sur les polluants rejetés dans leurs collectivités.
- Des ressources additionnelles de 29,1 M\$ ont été affectées aux réseaux de surveillance des polluants atmosphériques du Canada : le Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique (RNSPA) et le Réseau canadien de surveillance de l'atmosphère et des précipitations (RCSAP). Ces réseaux fédéraux-provinciaux-territoriaux comptent 262 stations de surveillance dans des régions urbaines et rurales du Canada. Ces nouveaux fonds s'ajoutent à 1,2 M\$, déjà fournis en 2000, et permettront d'ajouter de nouvelles stations de surveillance, d'en rénover d'autres et d'améliorer l'équipement.

- En 1997, le Canada a démarré le premier programme de prévisions de smog au Nouveau-Brunswick. Ce programme a été étendu à la Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard en 2000.
- Un projet pilote de prévisions de smog a été réalisé avec la collaboration du gouvernement provincial et des municipalités de la région de Vancouver. Les partenaires étudient présentement les prochaines étapes et les possibilités de mise en œuvre.
- Le Canada aide à accentuer les travaux scientifiques dans le domaine de l'assainissement de l'air en fournissant 60 M\$ à la Fondation canadienne pour les sciences du climat et de l'atmosphère (FCSCA) dont le but est de renforcer la capacité scientifique dans les domaines de la qualité de l'air, des changements climatiques et des phénomènes météorologiques violents. La Fondation a annoncé sa première série de projets de recherche le 15 février 2001.

Véhicules et carburants

- Un investissement important de 48,4 M\$ servira à encourager la fabrication de moteurs et de carburants plus propres pour les voitures canadiennes, les utilitaires légers, les véhicules loisir travail (VLT), les tracteurs, l'équipement diesel lourd et les petits moteurs tels que souffleuses à neige, tondeuses et souffleuses à feuilles. Le plan d'action réglementaire et scientifique d'une durée de dix ans permettra d'assurer l'harmonisation des normes canadiennes concernant les véhicules et les carburants avec les exigences sévères des États-Unis, à compter des modèles de l'année 2004.
- Dans l'immédiat, tandis que l'on procède à l'élaboration de la nouvelle réglementation concernant les véhicules et les moteurs, une série complète d'ententes volontaires a été mise en place, exigeant que les fabricants et les importateurs offrent au Canada du matériel qui correspond aux nouvelles normes américaines.
- Le Canada a réduit la teneur en soufre dans l'essence au moyen d'un règlement qui exige qu'il arrive à réduire à 150 parties par million (ppm) le soufre dans l'essence d'ici 2002 et à 30 ppm en 2005. Ces réductions sont particulièrement importantes en Ontario où l'essence a la plus forte teneur en soufre au pays. Ce règlement permettra d'éviter, au cours des 20 prochaines

années, plus de 2 000 décès prématurés, 93 000 cas de bronchite chez les enfants et 11 millions d'incidents liés à des troubles respiratoires comme les crises d'asthme.

- La réglementation relative au soufre présent dans le diesel, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1998, limite la teneur en soufre du carburant diesel à un maximum de 500 ppm pour les véhicules routiers.
- Le gouvernement a aussi annoncé qu'il avait l'intention de réduire à 15 ppm la teneur en soufre du carburant diesel d'ici 2006, de façon à s'aligner sur les exigences américaines concernant le carburant diesel vendu aux États-Unis.

Normes pancanadiennes

- En juin 2000, le Gouvernement du Canada, les provinces et les territoires, sauf le Québec, ont adopté de nouvelles normes pancanadiennes pour les matières particulaires et l'ozone. Ces normes établissent les règles à suivre pour la gestion de la qualité de l'air au Canada au cours de la prochaine décennie. Ils définissent des concentrations cibles d'ozone troposphérique et de particules fines dans l'air ambiant pour l'année 2010.
- Environnement Canada travaille avec les provinces et les territoires à élaborer des stratégies complètes de réduction d'émissions pour un certain nombre de grands secteurs industriels du Canada. Les provinces et les territoires entreprennent d'appliquer d'autres mesures ciblant principalement des sources commerciales et industrielles existantes pour s'assurer que les nouvelles normes pour l'ozone et les particules seront respectées en 2010.
- Pour respecter les engagements pris en vertu des normes pancanadiennes, le gouvernement a accordé :
 - 2,7 M\$ pour l'établissement d'un plafond d'émissions de NO_x pour le secteur de la production d'électricité à partir de combustibles fossiles dans certaines régions de l'Ontario et du Québec, comprises dans l'Annexe sur l'ozone; et
 - 4,9 M\$ pour l'application de mesures visant à réduire d'autres émissions de COV et de NO_x de toute une série de produits, y compris les peintures et les revêtements de finition, les dégraissants, les solvants, les produits chimiques d'imprimerie et les produits nettoyants.

- D'autres normes pancanadiennes importantes liées à la qualité de l'air ont été adoptées ou acceptées en principe par le ministre fédéral, les ministres provinciaux et territoriaux en juin 2000, concernant le mercure, le benzène, les dioxines et les furannes.

Scène internationale

- Le 7 décembre 2000, le Canada a signé une entente avec les États-Unis pour réduire le smog transfrontalier en ajoutant une Annexe sur l'ozone à *l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air de 1991*. Les mesures prises en vertu de l'Annexe visent à éliminer les flux de pollution des États-Unis vers les régions de l'Est du Canada se trouvant sous le vent afin d'améliorer la qualité de l'air et la santé des Canadiens qui y vivent. Elle vise aussi à limiter de tels flux de l'Ontario et du Québec vers les États-Unis. Des mesures visant à améliorer la surveillance de la pollution atmosphérique et les rapports connexes et à garantir des véhicules et des carburants plus propres ont été annoncées dans le cadre de l'investissement de 120 M\$ qui permettra au Canada de respecter ses engagements en vertu de l'Annexe.
- Le gouvernement se prépare aussi à l'examen de la mise en œuvre de l'Annexe sur l'ozone en 2004, au moyen d'études qui paveront la voie à une nouvelle série de négociations, par exemple :
 - 5,2 M\$ sont affectés à des applications de modélisation des déplacements transfrontaliers et de la formation et des mouvements régionaux du smog. Ces études serviront à évaluer les progrès réalisés par rapport aux objectifs fixés dans l'Annexe sur l'ozone et à soutenir la conception des plans de mise en œuvre concernant le smog;
 - 3 M\$ serviront à des analyses régionales sur les répercussions socio-économiques des mesures facultatives de réduction du smog dans certaines régions du Canada; et
 - 4,0 M\$ iront à des analyses conjointes basées sur les systèmes de surveillance et de rapport concernant les composants afin que les gouvernements du Canada et des États-Unis se préparent à la prochaine série de négociations sur l'Annexe de l'ozone en 2004.

- Une Convention des Nations Unies établit les mesures à prendre concernant les polluants organiques persistants (POP) les plus toxiques du monde, comme le DDT et les BPC. L'ébauche du texte final a été signée le 10 décembre 2000 par le Canada et 122 autres pays. Le Canada est directement visé par le transport dans l'atmosphère de ces polluants et d'autres, à l'échelle mondiale. Dans son budget de 2000, le Canada a prévu 20 millions de dollars, répartis sur les cinq prochaines années, pour aider les pays en développement et ceux dont les économies sont en pleine transition à réduire ou à éliminer leurs rejets de POP dans l'environnement. Le texte final de la Convention sur les POP sera présenté pour approbation officielle, signature et ratification à Stockholm (Suède), en mai 2001. Le Canada attend avec impatience d'adopter cette entente.
- Le Canada a été le premier pays à ratifier les protocoles de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe sur les POP et les métaux lourds.

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

- La LCPE 1999 fournit au Gouvernement du Canada de nouveaux outils et de nouveaux pouvoirs pour l'application des règlements visant à réduire la pollution, ainsi qu'à éliminer et à réglementer les rejets de substances toxiques.
- Le gouvernement a proposé de déclarer toxiques en vertu de la LCPE les matières particulaires dont le diamètre est inférieur ou égal à 10 microns ($P \leq 10$). Des stratégies de réduction concernant les émissions, avec des échéances bien établies, seront élaborées pour les principales sources d'émissions.

Infrastructure

- Le Canada travaille en partenariat avec les municipalités, les provinces et les territoires à améliorer la qualité de l'air et de l'eau au niveau local et à réduire la menace des changements climatiques dans les centres urbains et ruraux par les mesures suivantes :
 - octroi de 25 M\$ pour créer le Fonds d'habilitation municipal écologique et 100 M\$ pour créer le Fonds d'investissement municipal écologique. Ces deux fonds accorderont des subventions, des prêts et des garanties d'emprunt pour des projets qui favorisent l'accroissement de l'efficacité environnementale et de la rentabilité d'installations

municipales existantes pour les services suivants : traitement de l'eau et des eaux usées, gestion des déchets, services d'énergie et transports en commun.

- Le Gouvernement du Canada investira 2,65 M\$ sur une période de six ans dans un nouveau programme d'infrastructures. Ce programme aura pour priorité les investissements dans des projets d'infrastructures écologiques axés sur l'assainissement de l'air et de l'eau, ainsi que le traitement des eaux usées.

Pluies acides

- Le Canada a signé la Stratégie pancanadienne sur les émissions acidifiantes pour après l'an 2000 et travaille actuellement en collaboration avec les provinces et les territoires à sa mise en application. La stratégie prévoit l'établissement de nouveaux objectifs de réduction des émissions dans l'Est du Canada, le maintien des engagements des États-Unis relativement à des réductions additionnelles de leurs émissions, l'assurance du bien-fondé des travaux scientifiques et des programmes de suivi et la minimisation de l'augmentation des émissions dans les endroits où les dépôts acides demeurent sous les niveaux qui causent des dommages.
- Des ressources additionnelles de 8,7 M\$ sur une période de cinq ans (2,1 M\$ en 2000) ont été accordées pour la mise en valeur des travaux scientifiques et des programmes de suivi sur les pluies acides.



L'Annexe canado-américaine sur l'Ozone

L'Annexe sur l'ozone à l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air de 1991 a été négociée afin de réduire le mouvement transfrontalier de polluants causant le smog et ainsi mieux protéger la santé humaine et l'environnement. L'Annexe engage le Canada et les États-Unis à stabiliser et à réduire les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et de composés organiques volatils (COV), précurseurs de l'ozone au niveau du sol, élément central du smog qui nuit à de vastes régions de l'est de l'Amérique du Nord.

L'Annexe sur l'ozone définit, pour chaque pays, une région d'où proviennent des flux transfrontaliers d'ozone et de ses précurseurs et à laquelle s'appliqueront les engagements de l'Annexe. Au Canada, la région ainsi définie recouvre le centre et le sud de l'Ontario et le sud du Québec. Aux États-Unis, elle comprend 18 États et le District de Columbia. Ces régions représentent plus de 50 p. 100 de la population canadienne et environ 40 p. 100 de la population américaine.

Les mesures de réduction des émissions de NO_x et de COV propres à chaque pays sont :

Pour les États-Unis:

- Un programme agressif de réduction des émissions de NO_x , connu aussi sous l'appellation NO_x SIP (*State Implementation Plans* ou Plans d'État de mise en œuvre), qui réduira d'environ 35 p. 100 d'ici 2007 les émissions estivales de NO_x dans la région transfrontière américaine. D'après la U.S. Environmental Protection Agency, on devrait parvenir à ce résultat par une réduction de plus de 70 p. 100 des émissions estivales provenant des centrales électriques à combustibles fossiles et de sources industrielles importantes.
- Des réductions des émissions de NO_x et de COV grâce aux règlements américains actuels sur les véhicules et la qualité des carburants, aux normes relatives aux sources fixes nouvelles et modifiées, ainsi que des réductions de COV associées aux normes s'appliquant aux sources fixes de polluants atmosphériques dangereux, aux produits commerciaux et de consommation, aux enduits de construction et aux enduits pour les réparations automobiles.
- Selon les estimations américaines, le total des réductions de NO_x dans la région transfrontière américaine atteindra 36 p. 100 à l'année longue d'ici 2010 et 43 p. 100 durant la saison d'ozone (l'été).

Pour le Canada :

- Des limites annuelles agressives de 39 kilotonnes d'émissions de NO_x (comme NO₂) provenant des centrales électriques à combustibles fossiles du centre et du sud de l'Ontario, et une limite similaire de 5 kilotonnes de NO_x provenant du sud du Québec.
- Mettre en œuvre une réglementation rigoureuse de réduction des émissions alignée sur les États-Unis pour :
 - les automobiles, les fourgonnettes, les VLT et les camions légers;
 - les petits moteurs plus propres pour l'équipement hors route et les moteurs hors-bord;
 - les futurs moteurs diesel;
 - les normes sur le carburant.
- Selon les estimations du Canada, le total annuel des réductions de NO_x dans la région transfrontière canadienne atteindra 44 p. 100 d'ici 2010.

L'Annexe sur l'ozone prévoit aussi:

- la production par les deux parties d'un rapport annuel sur les émissions émanant des principales catégories de sources et le suivi de la qualité de l'air dans un espace situé en deçà de 500 km de la frontière du Canada et des 48 États américains plus au sud;
- une analyse conjointe de l'ozone au niveau du sol, notamment le transport transfrontalier, le caractère adéquat des réseaux de surveillance et l'analyse d'options pour des réductions d'émissions rentables supplémentaires;
- un meilleur accès du public à l'information sur les émissions et la qualité de l'air;
- une évaluation en 2004 des progrès accomplis et du besoin de réductions supplémentaires reliée à une négociation possible de réductions supplémentaires. Dans le cadre de cette évaluation, les pays étudieront la possibilité d'ajouter un élément occidental qui porterait sur les questions relatives au transport atmosphérique transfrontalier touchant la Colombie-Britannique et les États américains de la côte nord-ouest du Pacifique; et
- une analyse des options supplémentaires pour réduire les émissions provenant de sources importantes comme le secteur des transports, le secteur manufacturier et la production d'électricité. Le but visé est de mettre

en œuvre des réductions d'émissions économiques grâce à un meilleur rendement énergétique, des énergies renouvelables, des carburants plus propres et des techniques de remplacement.

La version définitive a été élaborée au fil de quatre séances de négociation et d'amples consultations informelles commencées à Ottawa, en février 2000, et complétées à Washington, le 12 octobre 2000. Les équipes de négociation canadienne et américaine ont toutes deux bénéficié de la participation de représentants des milieux de la santé, de l'environnement, de l'industrie et des syndicats. De plus, des représentants des gouvernements de l'Ontario et du Québec se sont joints à la délégation canadienne tandis que des représentants des États américains et du personnel parlementaire faisaient partie de la délégation américaine.



Le Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique et le Réseau canadien de surveillance de l'atmosphère et des précipitations

Le Canada exploite deux réseaux de surveillance de l'air. Le Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique (RNSPA), qui est un mécanisme conjoint fédéral, provincial, territorial et municipal, a été mis sur pied en 1969. Il s'agit principalement d'un réseau urbain, composé de 239 stations de surveillance de l'air réparties dans 136 municipalités. Quant au Réseau canadien de surveillance de l'atmosphère et des précipitations (RCSAP), principalement rural, il compte 23 stations de surveillance au Canada et une station aux États-Unis.

Pour pouvoir suivre la concrétisation des engagements pris sous l'égide de l'Annexe sur l'ozone à l'*Accord canado-américain sur la qualité de l'air de 1991*, les deux pays ont décidé d'améliorer leurs activités de surveillance et de rapport sur la qualité de l'air en deçà de 500 km de leur frontière commune. Plus la situation est connue, plus nous serons en mesure de cerner rapidement les secteurs problématiques et d'agir pour prévenir la pollution et protéger la santé des Canadiens et des Américains.

Environnement Canada investira plus de 29 M\$ sur cinq ans pour élargir et remettre à neuf les réseaux fédéraux et provinciaux de surveillance au Canada. Grâce à cette injection de fonds, qui vient s'ajouter au 1,2 M\$ alloué à la surveillance de l'air en 2000, le RNSPA et le RCSAP pourront répondre aux exigences de surveillance et de mesure fixées dans l'Annexe sur l'ozone et prévues par les normes pancanadiennes sur les particules et l'ozone, et ils fourniront l'information dont elle a besoin sur la qualité de l'air.

Le RNSPA mesure les composantes du smog, à savoir l'ozone, les particules, le dioxyde de soufre (SO_2), le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NO_x) et les composés organiques volatils (COV). Les données sur la qualité de l'air recueillies par le RNSPA ont servi à faire des liens entre la pollution de l'air et la santé humaine, à évaluer les stratégies de lutte contre la pollution atmosphérique, à dégager les tendances de qualité de l'air urbain et à prévoir les problèmes émergents de pollution atmosphérique. L'information provenant du RNSPA est utilisée par les responsables de l'aménagement du territoire, les autorités des transports publics et les urbanistes et par de nombreux autres décideurs qui doivent tenir compte de la qualité de l'air.

Cet apport de fonds servira à établir jusqu'à dix nouvelles stations de surveillance, à rénover une cinquantaine de stations essentielles et à remplacer l'instrumentation vieillissante dans l'ensemble du réseau, notamment en remplaçant des échantillonneurs obsolètes et en mettant à niveau ou en remplaçant le matériel d'étalonnages des instruments de mesure. Dans certains cas, on ajoutera de nouveaux échantillonneurs aux sites existants pour obtenir des données plus détaillées sur la teneur en particules et leur composition.

Le RCSAP est en activité depuis plus de 20 ans. Au départ axé sur les pluies acides, il permet aujourd'hui de mesurer à certains endroits les polluants responsables du smog (NO_x , P et ozone). Le choix des sites est fait de façon à assurer une représentativité régionale et à prévenir toute influence des sources locales de pollution atmosphérique. Les données du RCSAP permettent d'évaluer le transport transfrontalier de polluants. Grâce aux nouveaux fonds, il sera dorénavant possible de mesurer les concentrations d'ozone et de P à plusieurs stations du RCSAP élargi.

Les sommes investies pour intensifier la surveillance viennent soutenir les travaux entrepris par les gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et les premiers ministres canadiens de l'Est du Canada, qui a lancé à l'été 2000 un projet commun de « cartes sans frontières » pour l'Est canado-américain. Ce projet permet de produire, presque en temps réel, des cartes animées continues sur l'ozone troposphérique pour le Canada et les États-Unis. Pour le côté canadien, on peut dresser des cartes pour le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, l'Ontario et le Québec. Durant la saison de smog (mai à septembre), les cartes sont accessibles au public sur la Voie verte d'Environnement Canada, à www.ec.gc.ca/air/ozone-maps_f.shtml.

PROTOCOLE
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU CANADA
ET
LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
MODIFIANT L'« ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET
LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
SUR LA QUALITÉ DE L'AIR »

LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DES
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, ci-après dénommés « les Parties »,

RAPPELANT l'Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique sur la qualité de l'air, signé à Ottawa, le 13 mars 1991, ci-après dénommé « l'Accord »,

CONSCIENTS de ce qu'une action coopérative et coordonnée, en vertu de l'Accord, fournit un moyen efficace de résoudre le problème de la pollution atmosphérique transfrontalière ;

AYANT L'INTENTION de réduire le transport transfrontalier d'ozone troposphérique et d'émissions de précurseurs (NO_x et COV), aidant ainsi les deux pays à atteindre leurs objectifs respectifs en matière de qualité de l'air ;

CONSCIENTS de ce que l'ozone troposphérique et ses précurseurs (NO_x et COV) qui sont produits au Canada et aux États-Unis traversent leur frontière internationale et influent ainsi sur la capacité des zones sous le vent, dans chaque pays, d'atteindre leurs objectifs en matière de qualité de l'air ;

PRÉOCCUPÉS par les effets nocifs graves de ces polluants sur la santé et l'environnement ;

CONSCIENTS de ce qu'il est nécessaire de tenir compte des nouvelles données scientifiques ;

RECONNAISSANT l'importance de la sensibilisation, de l'éducation et de la participation du public ainsi que de l'information qui lui est fournie;

SONT CONVENUS de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

Une nouvelle Annexe 3, intitulée « Objectifs spécifiques pour les précurseurs de l'ozone troposphérique » et jointe au présent Protocole est ajoutée à l'Accord.

ARTICLE II

Le paragraphe 2 de l'article IV de l'Accord est supprimé et remplacé par ce qui suit :

« 2. Les objectifs spécifiques de chaque Partie, en matière de limitation et de réduction des émissions, sont énoncés dans les annexes au présent Accord, comme suit :

- (a) Les objectifs spécifiques pour l'anhydride sulfureux et les oxydes d'azote, lesquels permettront de réduire les flux transfrontalières de ces précurseurs de dépôts acides, sont énoncés présentés à l'Annexe 1.
- (b) Les objectifs spécifiques pour les composés organiques volatils et les oxydes d'azote, lesquels permettront de réduire le transport transfrontalier d'ozone troposphérique et de ces précurseurs, aidant ainsi les deux pays à atteindre, au fil du temps, leurs objectifs respectifs en matière de qualité de l'air, sont énoncés à l'Annexe 3.

Les objectifs spécifiques concernant les autres polluants atmosphériques auxquels les Parties conviennent de s'attaquer devraient tenir compte, s'il y a lieu, des activités réalisées en vertu de l'article VI. »

ARTICLE III

1. L'article VII de l'Accord est modifié par l'ajout d'un nouveau paragraphe 2 :

« 2. Les Parties conviennent de fournir au public, sous réserve de leurs lois et réglementations respectives, l'accès aux bases de données contenant les données relatives aux émissions et à la surveillance des émissions, établies ou partagées en vertu du présent Accord. »

2. Le paragraphe 2 existant devient le paragraphe 3.

ARTICLE IV

Le paragraphe 3 de l'Annexe 2 de l'Accord est modifié comme suit :

1. L'alinéa e) est supprimé et remplacé comme suit :

« e) leur analyse et leur expérience en matière de mécanismes du marché, y compris les échanges de droits d'émissions. Plus particulièrement, les Parties échangent, par l'entremise du Comité sur la qualité de l'air créé en vertu de l'article VII, de l'information, au cours des 12 mois suivant l'entrée en vigueur du présent Protocole amendant l'Accord et selon qu'il conviendra par la suite, en matière de structures, de composants, d'information publique et d'obligations d'information (y compris la vérification), d'incidences environnementales et d'administration de leurs programmes respectifs d'échange de droits d'émissions de NOx et de SO₂, y compris la surveillance des émissions, la production de rapports et le transfert de compétences en matière d'émissions ; »

2. L'alinéa f) est modifié en supprimant le point et en le remplaçant par « : et ».
3. Un nouvel alinéa g) est ajouté comme suit :

« g) de la sensibilisation du public et leur activités de diffusion. »

ARTICLE V

L'Annexe 2 de l'Accord est modifiée par l'ajout du paragraphe 5 :

« 5. Les Parties conviennent aussi, sous réserve de leurs lois et réglementations respectives, de se consulter, de partager l'information respective relative aux données, aux outils et aux méthodes et d'élaborer des analyses communes concernant l'ozone troposphérique et ses précurseurs, y compris :

- a) la recherche et les applications qui contribuent à établir les réactions aux contrôles, au point de vue santé et environnement ;
- b) les données sur les émissions au niveau des installations particulières, les méthodes quantitatives utilisées et l'information connexe requise pour la modélisation et l'élaboration de politiques de réglementation ; les hypothèses et les modèles utilisés pour estimer les émissions provenant d'autres sources, et les données sur la qualité de l'air provenant de tous les appareils de mesure pertinents ;
- c) l'évaluation du transport transfrontalier, à l'aide de méthodes telles que l'analyse des données provenant des appareils de mesure et des données météorologiques et la modélisation, entre autres ;
- d) l'évaluation de l'efficacité des réseaux de surveillance ;
- e) l'étude des nouvelles techniques ; et
- f) l'analyse des options pour la réduction des émissions provenant de sources importantes, comme le secteur des transports, de la production ou de l'énergie électrique, lorsqu'il serait possible de réduire encore davantage les émissions de façon rentable et par divers moyens tels que l'utilisation efficace de l'énergie, les énergies renouvelables, les combustibles plus propres et des technologies et approches de rechange.»

ARTICLE VI

Conformément à l'article XVI de l'Accord, le présent Protocole entre en vigueur au moment de sa signature par les Parties.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Protocole.

FAIT en deux exemplaires à *Washington*, ce *sept* jour de *décembre*, 2000, en langues française et anglaise, chaque version faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT
DU CANADA

POUR LE GOUVERNEMENT
DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

David Anderson Frank E. Loy

ANNEXE DU PROTOCOLE

ANNEXE 3

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES POUR LES PRÉCURSEURS DE L'OZONE TROPOSPHÉRIQUE

PARTIE I – OBJECTIF

L'objectif de la présente Annexe est de contrôler et de réduire, conformément aux présentes dispositions, les émissions anthropiques d'oxydes d'azote (NO_x) et de composés organiques volatils (COV) qui sont des précurseurs de la formation d'ozone troposphérique et qui contribuent à la pollution atmosphérique transfrontalière, aidant ainsi les deux pays à atteindre, au fil du temps, leurs objectifs respectifs en matière de qualité de l'air et à protéger la santé et l'environnement. Le but que visent les Parties est de faire en sorte qu'à long terme et en procédant par étapes, compte tenu des progrès des connaissances scientifiques, les concentrations atmosphériques ne dépassent pas :

- A. Pour le Canada, la norme pancanadienne (NPC) pour l'ozone ; et
- B. Pour les États-Unis d'Amérique, les normes nationales de qualité de l'air ambiant pour l'ozone.

PARTIE II – ZONES DE GESTION DES ÉMISSIONS DE POLLUANTS

Chacune des Parties désigne par la présente une Zone de gestion des émissions de polluants (ZGEP) à laquelle s'appliquent les obligations énoncées dans cette Annexe conformément aux dispositions des présentes.

- A. Pour le Canada, la zone de 301 330 km² qui couvre tout le territoire canadien, au sud du 48^e parallèle, depuis l'est du Lac Supérieur jusqu'à la rivière des Outaouais, et au sud du corridor qui s'étend de la région des Outaouais à Québec, tel que figurant définitivement sur la carte à l'appendice 1 de cette Annexe.
- B. Pour les États-Unis, la zone comprenant les États du Connecticut, du Delaware, de l'Illinois, de l'Indiana, du Kentucky, du Maine, du Maryland, du Massachusetts, du Michigan, du New Hampshire, de New York, du New Jersey, de l'Ohio, de la Pennsylvanie, du Rhode Island, du Vermont, de la Virginie occidentale, du Wisconsin et du district de Columbia, et figurant sur la carte à l'appendice 2 de cette Annexe.

PARTIE III – OBLIGATIONS SPÉCIFIQUES

A. Pour le Canada

1. En ce qui concerne les sources mobiles d'émissions de NO_x et de COV, le Canada contrôle et réduit ses émissions de NO_x et de COV conformément aux obligations suivantes :

- a) Poursuivre la mise en application des mesures suivantes visant à contrôler les émissions :

- i) Les normes d'émissions des véhicules légers, camions légers, véhicules lourds, moteurs de grosse cylindrée et motocyclettes neufs : *Loi sur la sécurité automobile* (et loi qui la remplace), Annexe V du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Norme 1100), DORS/97-376 (28 juillet 1997).
- ii) Le Protocole d'entente sur les moteurs de véhicules marins de plaisance entre Environnement Canada et les fabricants de moteurs marins à allumage commandé, qui vise à assurer la présence sur le marché canadien, à partir de l'année-modèle 2001, de moteurs conçus pour satisfaire aux normes fédérales américaines en matière d'émissions provenant de moteurs marins à allumage commandé. Il s'agit d'une mesure provisoire qui sera remplacée par le règlement cité à l'alinéa b) iv) ci-dessous.
- iii) Le Protocole d'entente sur les moteurs à allumage commandé portatifs entre Environnement Canada et les fabricants de moteurs à allumage commandé portatifs hors-route, qui vise à assurer la présence sur le marché canadien, à partir du 1^{er} janvier 2001, de moteurs conçus pour répondre aux normes fédérales américaines en matière d'émissions provenant de moteurs à allumage commandé portatifs hors-route. Il s'agit d'une mesure provisoire qui sera remplacée par le règlement cité à l'alinéa b) iv) ci-dessous.
- iv) Le Protocole d'entente sur les moteurs à allumage commandé hors-route non portatifs entre Environnement Canada et les fabricants de moteurs à allumage commandé hors-route non portatifs, classes I et II, qui vise à assurer la présence sur le marché canadien, à partir du 1^{er} janvier 2001, de moteurs conçus pour répondre aux normes fédérales américaines en matière d'émissions provenant de moteurs à allumage commandé hors-route non portatifs neufs, classes I et II. Il s'agit d'une mesure provisoire qui sera remplacée par le règlement cité à l'alinéa b) iv) ci-dessous.
- v) Le Protocole d'entente sur les moteurs diesels hors-route entre Environnement Canada et les fabricants de moteurs à allumage par compression (C.I.) hors-route, qui vise à assurer la présence, à partir de l'année-modèle 2000, de moteurs conçus pour répondre aux normes fédérales américaines en matière d'émissions. Il s'agit d'une mesure provisoire qui sera remplacée par le règlement cité à l'alinéa b) iv) ci-dessous.
- vi) *La Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, Règlement sur le carburant diesel, DORS/97-110 (4 février 1997).
- vii) *La Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, Règlement sur le benzène dans l'essence, DORS/97-493 (6 novembre 1997).
- viii) *La Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, Règlement sur le soufre dans l'essence, DORS/99-236 (4 juin 1999).
- ix) *La Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, Règlement sur le débit de distribution de l'essence et de ses mélanges, DORS/2000-43 (1^{er} février 2000).

- b) Élaborer et mettre en œuvre les nouvelles mesures de contrôle des émissions qui suivent :
- i) Poursuivre des consultations ayant pour but d'élaborer et de mettre en œuvre un Protocole d'entente entre Environnement Canada et les fabricants et importateurs de véhicules routiers afin d'assurer la mise en marché et la vente au Canada de véhicules peu polluants, dans les années automobiles 2001-2003, en s'alignant sur le programme à participation volontaire NLEV (*National Low Emission Vehicle*) des États-Unis.
 - ii) La réglementation des émissions, en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement 1999*, pour les véhicules et moteurs routiers neufs, en s'alignant sur les futures normes nationales américaines, à partir de l'année automobile 2004, y compris le programme américain de Catégorie 2 ayant trait aux véhicules légers, camions légers et véhicules de tourisme de gamme intermédiaire neufs, ainsi que les programmes des Phases 1 et 2 ayant trait aux véhicules et moteurs lourds neufs. Les normes finales et les dates d'entrée en vigueur sont sujettes aux procédures et aux résultats du processus d'élaboration de la réglementation.
 - iii) Un règlement, en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement 1999*, visant à réduire le niveau acceptable de soufre dans les carburants diesels à usage routier, en s'alignant sur les futures normes américaines. Les normes finales et les dates d'entrée en vigueur sont sujettes aux procédures et aux résultats du processus d'élaboration de la réglementation.
 - iv) La réglementation des émissions, en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement 1999*, pour les moteurs neufs à usage non-routier, en s'alignant sur le programme fédéral américain en matière d'émissions. La portée finale des normes et les dates d'entrée en vigueur sont sujettes aux procédures et aux résultats du processus d'élaboration de la réglementation.

2. En ce qui concerne les sources fixes d'émissions de NO_x, le Canada contrôle et réduit ses émissions conformément aux obligations suivantes :

- a) D'ici 2007, limiter les émissions annuelles totales de NO_x (comme NO₂) provenant des centrales électriques alimentées aux combustibles fossiles, ayant une capacité supérieure à 25 MW et situées dans la ZGEP I, à un plafond de 39 kilotonnes, dans le cas de la portion de l'Ontario de la ZGEP, et à un plafond de 5 kilotonnes, dans le cas de la portion du Québec de la ZGEP.
- b) La proposition de Lignes directrices nationales, en vertu de l'article 54 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement 1999*, en ce qui concerne l'électricité renouvelable à faible impact.

3. En ce qui concerne les sources d'émissions de COV, le Canada contrôle et réduit ses émissions conformément aux obligations suivantes :

- a) La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement 1999* ; proposition d'un Règlement national sur le tétrachloroéthylène et autres substances toxiques utilisées dans le nettoyage à sec.

- b) *La Loi canadienne sur la protection de l'environnement 1999* ; proposition d'un Règlement national sur le dégraissage effectué dans les installations de dégraissage commerciales et industrielles.
- c) La détermination de valeurs limites, afin de contrôler les émissions de COV produites par de nouvelles sources fixes, dans les catégories de sources fixes suivantes. Cette détermination sera effectuée en se basant sur l'information disponible portant sur les techniques et les niveaux de contrôle des émissions y compris les valeurs limites en vigueur dans d'autres pays, ainsi que sur les documents suivants :
 - i) Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME). Lignes directrices environnementales sur le contrôle des émanations de procédés de composés organiques volatils provenant de nouvelles installations de produits chimiques organiques. Septembre 1993. PN1108;
 - ii) CCME. Code d'usage environnemental pour la mesure et le contrôle des émissions fugitives de COV résultant de fuites provenant du matériel. Octobre 1993. PN1106 ;
 - iii) CCME. Programme visant à réduire de 40 p. 100 les émissions de composés organiques volatils provenant d'adhésifs et d'agents d'étanchéité. Mars 1994. PN1116 ;
 - iv) CCME. Plan destiné à réduire de 20 p. 100 les émissions de composés organiques volatils provenant de revêtements de surface vendus au détail. Mars 1994. PN1114 ;
 - v) CCME. Lignes directrices environnementales sur la réduction des émissions de composés organiques volatils par les réservoirs de stockage hors sol. Juin 1995. PN1180 ;
 - vi) CCME. Normes de rendement et lignes directrices à l'intention des nouvelles sources de services pour la réduction des émissions de composés organiques volatils provenant des installations d'application d'enduits des fabricants automobiles canadiennes. Août 1995. PN1234 ;
 - vii) CCME. Directives environnementales visant à réduire les émissions de composés organiques volatils provenant de l'industrie de la plasturgie. Juillet 1997. PN1276 ; et
 - viii) CCME. Normes nationales sur la teneur en composés organiques volatils des revêtements commerciaux et industriels canadiens - Finition d'automobiles. Août 1997. PN1288.

4. Afin d'atteindre la NPC pour l'ozone dans la ZGEP d'ici 2010, le Canada entreprend d'ici 2005, et met en œuvre entre 2005 et 2010, des mesures fondées sur une stratégie nationale complète de réduction des émissions de polluants multiples convenue par les ministres canadiens de l'Environnement, conforme au programme global visant l'atteinte de la NPC pour l'ozone, dans les secteurs suivants : les pâtes et papiers, le bois d'œuvre et les produits connexes, l'énergie électrique, la sidérurgie, la fusion des métaux de base, les usines de malaxage du béton et de l'asphalte. Ces mesures visent à réduire, entre autres, les émissions de NO_x provenant des chaudières industrielles et commerciales existantes, modifiées ou nouvelles. De plus, des mesures sont élaborées pour réduire les émissions de COV provenant de solvants, de peintures et de produits de consommation, y compris toute une gamme d'outils tels que des critères d'éco-étiquetage et des programmes de sensibilisation du public concernant la présence de COV dans les produits de consommation; des normes de performance environnementale s'appliquant à des produits clés (comme les enduits et revêtements de meubles en bois, de pièces automobile, de produits métalliques) et à d'autres domaines importants d'utilisation de solvants.

5. De plus, dans la portion du Québec de la ZGEP, les mesures suivantes sont mises en œuvre :

- a) Les modifications proposées au *Règlement sur la qualité de l'atmosphère du Québec*, pour réduire les émissions de NO_x des chaudières industrielles et commerciales neuves.
- b) Les modifications proposées au *Règlement sur la qualité de l'atmosphère du Québec*, pour réduire les émissions de COV provenant de revêtements de surface, d'impression commerciale, de nettoyage à sec et de réservoirs de stockage hors sol.
- c) La mise en œuvre de l'Entente de coopération en matière de gestion environnementale entre le Gouvernement du Québec et les raffineries de pétrole et les usines pétrochimiques majeures pour contrôler et réduire les émissions de COV provenant de leurs installations d'exploitation.
- d) La mise en œuvre du Règlement existant sur les produits pétroliers du Québec, concernant la volatilité de l'essence.
- e) Les modifications proposées au *Règlement sur les produits pétroliers du Québec*, pour réduire les émissions de COV provenant des réseaux de distribution d'essence.

6. De plus, dans la portion de l'Ontario de la ZGEP, les mesures suivantes sont mises en œuvre :

- a) Le programme ontarien « Drive Clean » (Règlement 361/98 de la *Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario*), modifié par le Règlement 401/98 de l'Ontario ; modifié par le Règlement 86/99 de l'Ontario et modifié par le Règlement de l'Ontario 438/99.
- b) Le Règlement (Règlement 455/94 de la *Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario*) sur la récupération de vapeurs de niveau I.
- c) Le Règlement (Règlement 271/91 de la *Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario*, modifié par le Règlement 45/97 de la *Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario*) sur la volatilité de l'essence à une pression de 9 lb/po², en été, dans le sud de l'Ontario, et une pression de 10,5 lb/po², dans le nord de l'Ontario.

- d) Le Règlement (Règlement 323/94 de la *Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario*) qui exige la formation en matière de questions environnementales des employés d'installations de nettoyage à sec.
- e) La mise en œuvre des lignes directrices du CCME sur les turbines de combustion neuves et modifiées.
- f) La mise en œuvre des lignes directrices du CCME sur les chaudières et les appareils de chauffage commerciaux et industriels neufs.
- g) Le Règlement (Règlement 227/00 de la *Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario*) qui s'appliquera au secteur de l'électricité et exigera, sur une base annuelle, la surveillance et l'établissement de rapports ayant trait à 28 polluants d'intérêt, ainsi que l'engagement à étendre l'exigence de surveillance et de rapport à d'autres secteurs de l'industrie.

B. Pour les États-Unis

- 1. Engagements spécifiques en matière de réduction des émissions de NOx
 - a) Les États-Unis exigent que les États situés dans la ZGEP et qui sont soumis à la réglementation de l'EPA en matière de NOx (désignée par l'expression anglaise « NOx SIP Call » ou Appel SIP NOx) mettent en œuvre cette réglementation, conformément aux parties 51.121 et 51.122 du titre 40 du Recueil des règlements fédéraux (CFR) y compris toute modification provenant d'une décision d'une cour. L'Appel SIP NOx exige des États qu'ils prennent les mesures nécessaires afin que les émissions saisonnières de NOx ne dépassent pas les valeurs prescrites (les « budgets »).
 - b) Les États-Unis mettent en œuvre, dans la ZGEP, un programme de contrôle pour les véhicules automobile qui satisfait aux exigences de la section D, partie 80 (*Reformulated Gasoline*), de la partie 86 (*Control of Emissions from New and In-use Highway Vehicles and Engines*) et de la section 80.29, partie 80 (*Controls and Prohibitions on Diesel Fuel Quality*) du titre 40 du CFR.
 - c) Les États-Unis mettent en œuvre, dans la ZGEP, des normes pour les moteurs à usage non-routier, conformément à la partie 87 (aéronefs), la partie 89 (moteurs à combustion par compression), la partie 90 (moteurs à allumage commandé), la partie 92 (locomotives) et la partie 94 (moteurs marins) du titre 40 du CFR.

2. Engagements spécifiques en matière de réduction des émissions de COV

- a) Les États-Unis mettent en œuvre, dans la ZGEP, des mesures de contrôle qui réduiront les émissions de COV, conformément à la section B. (revêtements pour réparation d'automobiles), à la section C (produits commerciaux et de consommation) et à la section D (enduits pour bâtiments), partie 59 du titre 40 du CFR.
- b) Les États-Unis mettent en œuvre, dans la ZGEP, des mesures de contrôle des polluants atmosphériques dangereux qui permettront aussi de réduire les émissions de COV, conformément à la partie 63 du titre 40 du CFR. Cette partie comprend les sections suivantes :

Section M – Nettoyage à sec ;
Sections F, G, H et I – NESHAP organiques dangereux (HON) ;
Section GG – Industrie aérospatiale ;
Section N – Chromage électrolytique ;
Section L – Fours à coke : enfournement, circuits de la partie supérieure et de la porte ;
Section O – Stérilisateurs commerciaux ;
Section T – Nettoyants organiques de dégraissage ;
Section R – Distribution d'essence (Phase I) ;
Section Q – Tours de réfrigération industrielles ;
Section EE – Ruban magnétique ;
Section Y – Travaux de chargement de navires ;
Section DD – Travaux de récupération de déchets hors site ;
Section CC – Raffineries de pétrole ;
Section U – Polymères et résines I ;
Section W – Polymères et résines II ;
Section JJJ – Polymères et résines IV ;
Section KK – Impression/édition ;
Section X – Plomb de seconde fusion ;
Section II – Construction navale et réparation de navires ;
Section JJ – Meubles en bois ;
Section XXX – Production de ferro-alliages ;
Section III – Production de mousse souple de polyuréthane ;
Section YY – MACT (*maximum achievable control technologies*) génériques ;
Section DDD – Production de laine minérale ;
Section HH – Production et transport du pétrole et du gaz naturel ;
Section MMM – Production d'ingrédients actifs de pesticides ;
Section GGG – Production de produits pharmaceutiques ;
Section AA/BB – Engrais à base d'acide phosphorique/de phosphates ;
Section PPP – Production de polyols de polyéther ;
Section OOO – Polymères et résines III : résines aminiques et phénoliques ;
Section LLL – Fabrication de ciment Portland ;
Section LL – Production d'aluminium de première fusion ;
Section TTT – Plomb de première fusion ;
Section VVV – Installations publiques de traitement ;
Section S – Pâtes et papiers (Incombustible), MACT I ;
Section S – Pâtes et papiers, groupe de règles MACT III ;
Section RRR – Aluminium de seconde fusion ;
Section CCC – Décapage d'acier ;
Section F – Synthèse de tétrahydrobenzaldéhyde ; et
Section NNN – Fabrication de laine de fibre de verre.

- c) Les États-Unis mettent en œuvre, dans la ZGEP, des contrôles relatifs aux émissions des véhicules automobiles et aux moteurs à usage non-routier, tel que susmentionné à la Partie III.B(1) ci-dessus.

3. Normes pour les nouvelles sources

Les États-Unis exigent que les nouvelles sources majeures de COV et de NO_x, situées dans la ZGEP répondent aux normes d'émissions pour les nouvelles sources (*New Source Performance Standards* ou NSPS), conformément à la partie 60 du titre 40 du CFR. Cette partie comprend les sections suivantes :

Section D – Générateurs de vapeur alimentés aux combustibles fossiles ;
Section Da – Appareils générateurs de vapeur de services publics d'électricité ;
Section Db – Appareils générateurs de vapeur industriels, commerciaux, publics ;
Section Dc – Petits appareils générateurs de vapeur industriels, commerciaux, publics ;
Section E – Incinérateurs ;
Section Ea – Installations de combustion de déchets urbains ;
Section Eb – Grandes installations de combustion de déchets urbains ;
Section Ec – Incinérateurs de déchets médicaux, infectieux et provenant d'hôpitaux ;
Section G – Acide nitrique ;
Section K – Réservoirs de stockage de produits pétroliers liquides ;
Section Ka – Réservoirs de stockage de produits pétroliers liquides ;
Section Kb – Réservoirs de stockage de liquides organiques volatils ;
Section EE – Revêtement de meubles en métal ;
Section GG – Turbines à gaz fixes ;
Section MM – Usines de montage d'automobiles ou de camions gamme légère ;
Section QQ – Industries graphiques : impression par rotogravure pour publication ;
Section RR – Revêtement d'étiquettes et de rubans autocollants ;
Section SS – Revêtement industriel de gros appareils ;
Section TT – Revêtement de fils métalliques en rouleaux ;
Section VV – Industrie de production de substances organiques de synthèse (SOCMI) ;
Section WW – Décharge de déchets urbains solides ;
Section XX – Terminaux pour transport en vrac de l'essence ;
Section BBB – Fabrication de pneus, voitures de tourisme et camions gamme légère ;
Section DDD – Industrie de synthèse de polymères ;
Section FFF – Impression par rotogravure de produits en vinyle ou uréthane souples ;
Section GGG – Matériel qui fuit dans les raffineries de pétrole ;
Section HHH – Installations de production de fibres synthétiques ;
Section JJJ – Nettoyage à sec utilisant des dérivés du pétrole ;
Section KKK – Matériel qui fuit dans les usines terrestres de traitement du gaz naturel ;
Section NNN – Travaux de distillation du domaine SOCMI ;
Section QQQ – Systèmes distincts de vidange ;
Section RRR – Processus de réacteurs du domaine SOCMI ;
Section SSS – Fabrication de ruban magnétique ;
Section TTT – Revêtement de morceaux en plastique pour machines de bureau ;
Section VVV – Revêtement polymérique de substrats ; et
Section WWW – Décharges de déchets urbains solides.

C. Pour les deux Parties

Tenant compte de l'objectif de la présente Annexe, les Parties conviennent que les règlements, lignes directrices et plafonds mentionnés dans tous les engagements cités à la partie III ci-dessus peuvent être modifiés de temps à autre en fonction des processus légaux domestiques susceptibles de se produire.

PARTIE IV – MESURES PRÉVUES DE CONTRÔLES ADDITIONNELS ET RÉDUCTIONS INDICATIVES

En plus des obligations spécifiées dans la partie III ci-dessus, chacune des Parties a mis en œuvre ou prévoit mettre en œuvre des mesures supplémentaires susceptibles de contribuer à une réduction globale des émissions de NO_x et de COV. À titre d'illustration seulement, ces mesures supplémentaires sont énumérées plus bas, ainsi que les valeurs globales de réduction d'émissions prévues.

A. Pour le Canada

1. Réductions nationales

En vue d'atteindre, d'ici 2010, la NPC pour l'ozone (65 p.p.10⁹ sur une moyenne de 8 heures, 4^e plus élevée sur une période de 3 ans), le Canada se propose d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures supplémentaires pour réduire les émissions de NO_x et de COV.

2. Réductions dans des zones spécifiques

En Ontario, une réduction de 45% des émissions de NO_x et de COV, par rapport aux valeurs de 1990, est requise pour satisfaire à la NPC pour l'ozone en supposant des réductions comparables dans la ZGEP des États Unis. En ce qui concerne la portion de l'Ontario de la ZGEP, on élaborera des mesures visant à réduire les émissions de COV produites par les utilisateurs, à petite et moyenne échelle, de solvants. En ce qui concerne la portion du Québec de la ZGEP, on étudiera la mise en œuvre de mesures permettant de réduire les émissions de NO_x et de COV provenant des véhicules légers et lourds existants.

3. Estimations quantitatives

On prévoit que les mesures de réduction énoncées à la Partie III.A ci-dessus permettront d'obtenir, par rapport aux valeurs de 1990, une réduction des émissions annuelles de NO_x, dans la ZGEP, de 39% d'ici 2007 et de 44% d'ici 2010, ainsi qu'une réduction des émissions annuelles de COV, dans la ZGEP, de 18% d'ici 2007 et de 20% d'ici 2010. Une fois mises en œuvre les mesures énoncées à la partie III.A de concert avec les réductions nationales et dans les régions spécifiques anticipées, on s'attend à des réductions des émissions supérieures à celles prévues actuellement.

B. Pour les États-Unis

1. Réductions nationales

Les États-Unis ont élaboré et ont l'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des normes afin de réduire davantage les émissions de NO_x et de COV, notamment :

- a) Normes de catégorie 2 pour le soufre provenant des véhicules et du carburant
- b) Normes de catégorie 3 pour les moteurs à combustion par compression à usage non-routier.
- c) Normes pour les moteurs de grosse cylindrée.
- d) Normes pour les véhicules de plaisance.

2. Réductions dans des zones spécifiques

Les États-Unis ont mis en œuvre et ont l'intention de mettre en œuvre des mesures afin de contrôler les émissions de NO_x et de COV dans des zones spécifiques, tel que requis par les dispositions pertinentes de la *Clean Air Act*. Celles-ci comprennent notamment des mesures en matière de RACT (« *Reasonably Available Control Technology* ») relatives aux NO_x et aux COV, de chargement de navires, de TSDF (« *Treatment, Storage and Disposal Facilities* »), de décharges de déchets urbains solides (MSW), de ravitaillement effectué à bord, de chauffage domestique au bois, d'I/M (« *Inspection/Maintenance* ») des véhicules et de RFG (« *Reformulated Gasoline* »). En sus de ces mesures, des États ont adopté ou seront obligés d'adopter des mesures supplémentaires dans certaines parties de la ZGEP afin de satisfaire aux normes nationales applicables pour la qualité de l'air ambiant pour l'ozone.

3. Estimations quantitatives

On prévoit que les mesures obligatoires de réduction en matière d'émissions énoncées à la Partie III.B ci-dessus; de concert avec les réductions nationales et dans des zones spécifiques énumérées ci-dessus permettront d'obtenir, par rapport aux valeurs de 1990, une réduction des émissions annuelles de NO_x, dans la ZGEP, de 27% d'ici 2007 et de 36% d'ici 2010, ainsi qu'une réduction des émissions annuelles de COV, dans la ZGEP, de 35% d'ici 2007 et de 38% d'ici 2010¹. De plus, on prévoit que les mesures obligatoires de réduction en matière d'émissions énoncées à la Partie III.B ci-dessus; de concert avec les réductions nationales et dans des zones spécifiques énumérées ci-dessus permettront d'obtenir, par rapport aux valeurs de 1990, une réduction des émissions de NO_x propres à la saison type de l'ozone, dans la ZGEP, de 35% d'ici 2007 et de 43% d'ici 2010, ainsi qu'une réduction des émissions de COV propres à la saison type de l'ozone, dans la ZGEP, de 39% d'ici 2007 et de 36% d'ici 2010.

C. Pour les deux Parties

À partir de 2004 et de temps à autre par la suite, chacune des Parties met à jour les estimations quantitatives susmentionnées et les met à la disposition de l'autre Partie et du public.

¹ Les hypothèses sur lesquelles se fonde le calcul de ces réductions indicatives sont explicitées dans le document « *Procedures for Developing Base Year and Future Year Mass Modeling Inventories for the Tier 2 Final Rulemaking* » (EPA420-R-99-034, septembre 1999).

PARTIE V – RAPPORTS

A. Dans le cadre des rapports d'activité biennaux spécifiés à l'article VIII.2 de l'Accord, les Parties conviennent de fournir, à partir de 2004, l'information sur toutes les émissions anthropiques de NO_x et toutes les émissions anthropiques et biogéniques de COV dans la ZGEP, tel que spécifié dans la Partie II ci-dessus. Cette information doit avoir été recueillie au cours des deux années précédant la présentation du rapport et elle doit comprendre :

1. Les estimations annuelles et propres à la saison type de l'ozone (du 1^{er} mai au 30 septembre) des émissions de COV, ventilées selon les secteurs suivants :
 - a) Sources industrielles
 - b) Consommation non industrielle de combustibles
 - c) Production d'électricité
 - d) Transport routier
 - e) Transport non-routier
 - f) Utilisation de solvants
 - g) Autres sources anthropiques
 - h) Sources biogéniques (émissions de COV produites par la végétation et celles de NO_x provenant des sols)
2. Les estimations annuelles et propres à la saison type de l'ozone (du 1^{er} mai au 30 septembre) des émissions de NO_x , ventilées selon les secteurs suivants :
 - a) Sources industrielles
 - b) Consommation non industrielle de combustibles
 - c) Production d'électricité
 - d) Transport routier
 - e) Transport non-routier
 - f) Autres sources anthropiques
3. Les tendances, sur 5 ans, des émissions de NO_x et de COV pour les secteurs susmentionnés, de même que les émissions totales.

B. Aux fins de ces rapports, les Parties élaborent une définition commune des catégories de sources ayant trait à chaque secteur, ainsi que des formats et des niveaux d'agrégation et de désagrégation des données communs pour les rapports relatifs aux émissions.

C. Dans le cadre des rapports d'activité biennaux, les Parties conviennent de fournir, à partir de 2002, l'information suivante sur la qualité de l'air ambiant :

1. Les concentrations ambiantes d'ozone, exprimées conformément aux normes applicables.
2. Les tendances, sur 10 ans, des concentrations ambiantes d'ozone.
3. Les concentrations ambiantes de COV.
4. Les tendances, sur 10 ans, des concentrations ambiantes de COV.
5. Les concentrations ambiantes de NO_x .
6. Les tendances, sur 10 ans, des concentrations ambiantes de NO_x .

D. L'information sur la qualité de l'air ambiant susmentionnée doit comprendre les données provenant de tous les appareils de mesure pertinents situés à moins de 500 km de la frontière entre le Canada et l'ensemble des 48 États des États-Unis d'Amérique situés au sud du Canada.

E. Aux fins de ces rapports, les Parties élaborent des protocoles et des modèles de rapport communs, y compris la détermination des appareils de mesure pertinents, permettant de présenter l'information relative à la qualité de l'air et aux tendances.

F. Dans le cadre des rapports d'activité biennaux, les Parties conviennent de fournir, à partir de 2004, l'information ayant trait à la mise en œuvre des contrôles acceptés dans la présente Annexe.

PARTIE VI -- MODIFICATIONS ULTÉRIEURES

A. En 2004, les Parties conviennent d'évaluer les progrès réalisés dans la mise en œuvre des mesures obligatoires énoncées à l'Annexe en vue de négocier d'autres réductions.

B. Les Parties conviennent de discuter, à la demande de l'une ou l'autre Partie, de la possibilité de modifier la présente Annexe afin de déterminer des zones de gestion des émissions additionnelles et/ou de réviser les engagements en matière d'émissions actuellement spécifiés.

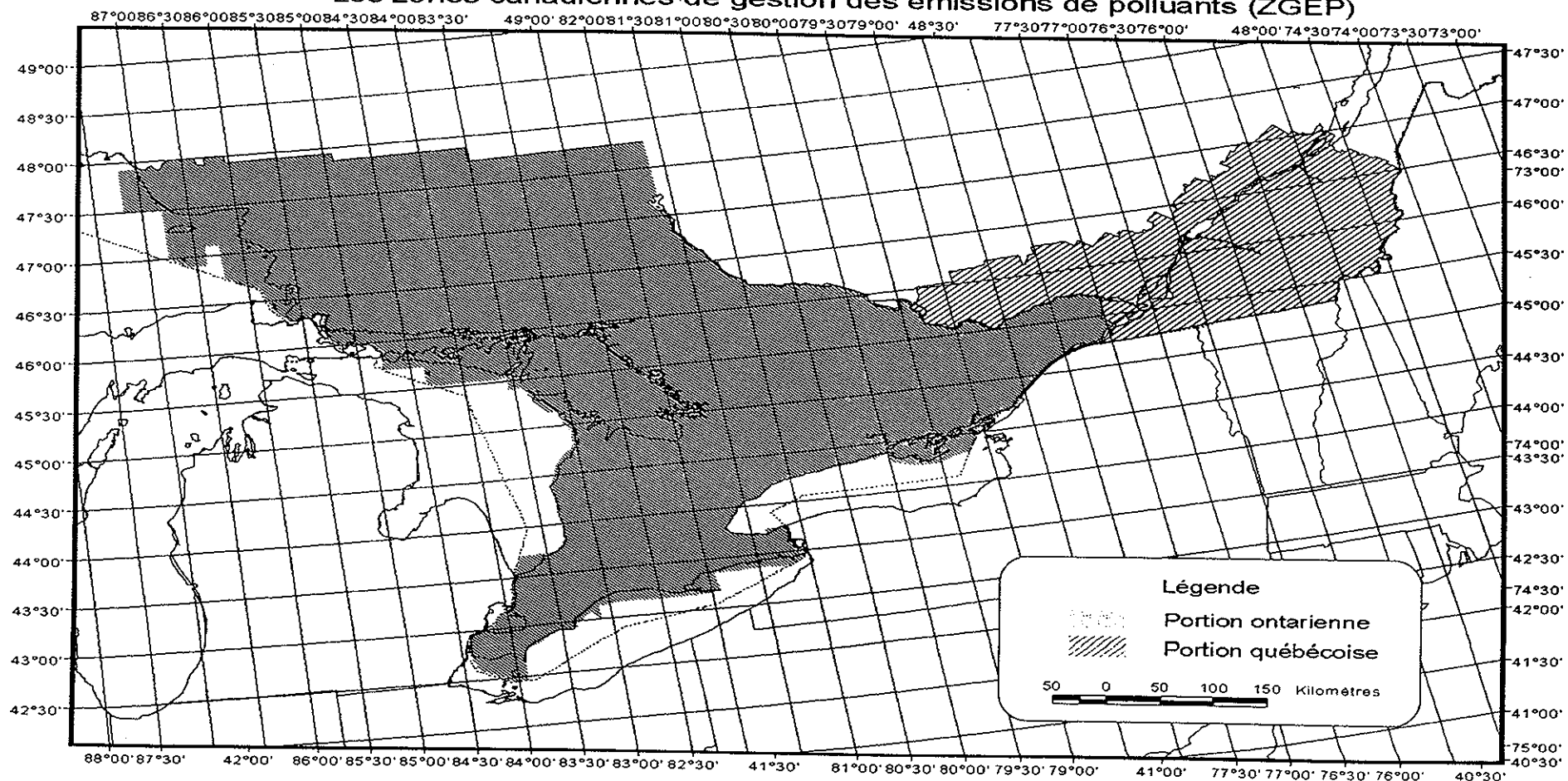
C. Dans le cadre de l'étude d'ensemble, conformément à l'article X de l'Accord, les Parties étudient aussi l'efficacité des obligations de la présente Annexe pour atteindre les objectifs de celle-ci.

PARTIE VII - RIGUEUR DES MESURES PRISES

Chacune des Parties peut prendre des mesures plus rigoureuses que celles énoncées dans la présente Annexe afin de contrôler et de réduire les émissions de NO_x et de COV.

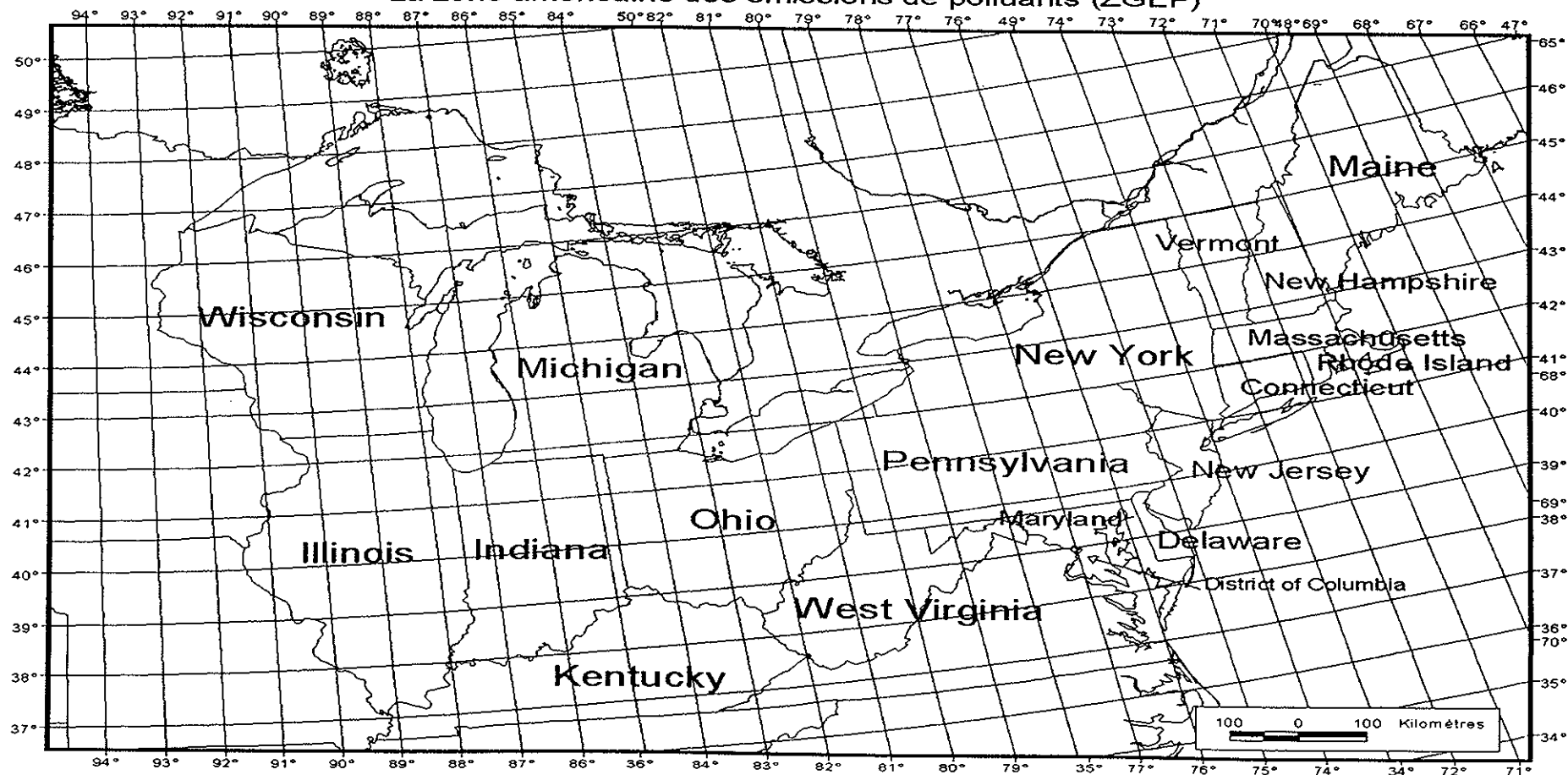
Appendice 1

Appendice 1 Les zones canadiennes de gestion des émissions de polluants (ZGEP)



Appendice 2

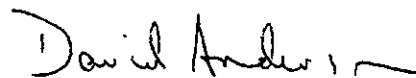
Appendice 2 La zone américaine des émissions de polluants (ZGEP)



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

Un programme fédéral pour obtenir des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants

Avis est donné par les présentes que le ministre de l'Environnement a élaboré un programme fédéral sur des véhicules, des moteurs et des combustibles moins polluants, tel qu'à l'annexe.



Ministre de l'environnement

ANNEXE

Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants

Environnement Canada a l'intention d'élaborer et de mettre en œuvre une série de mesures au cours de la prochaine décennie pour protéger davantage la santé des Canadiens et l'environnement en réduisant les émissions des véhicules, des moteurs et des carburants.

Contexte

La pollution représente un problème grave pour la santé. À l'échelle du pays, des études fédérales démontrent que plus de 5 000 décès prématurés par an peuvent être attribués à la pollution atmosphérique. Celle-ci est aussi liée à d'autres effets sur la santé, dont des malaises cardiovasculaires et les dommages respiratoires, donnant lieu à des visites d'urgence et à des admissions à l'hôpital accrues. Il est clair qu'il existe une nécessité de continuer à prendre des mesures fermes afin de fournir un environnement plus sain aux Canadiens et Canadiennes.

L'utilisation de moteurs à combustion interne pour propulser les véhicules et l'équipement, ainsi que la combustion de mazout contribuent de façon marquée à la pollution de l'air au Canada, particulièrement dans les régions urbaines. Parmi les émissions inquiétantes, on trouve les oxydes d'azote (NOx), les composés organiques volatils (COV), les oxydes de soufre (SOx), l'oxyde de

carbone (CO), les gaz à effet de serre, les particules fines, le benzène, le butadiène-1,3, le formaldéhyde, l'acétaldéhyde et d'autres substances toxiques ou potentiellement toxiques. Ces émissions sont surtout une fonction de la technologie des véhicules et des moteurs ainsi que des propriétés des carburants. Étant donné que la performance du dispositif de réduction des émissions d'un véhicule et d'un moteur peut être compromise si on n'utilise pas les carburants adéquats, l'élaboration de politiques et de programmes efficaces visant à réduire les émissions doit considérer les normes des carburants et celles des émissions du système d'échappement des véhicules et des moteurs comme un système intégré.

Au printemps 2000, le ministre fédéral de l'Environnement a annoncé la stratégie intégrée sur la salubrité de l'air du gouvernement fédéral. En reconnaissance de ce qui précède, un élément clé de cette stratégie est l'élaboration et la mise en œuvre subséquente d'un programme fédéral sur les véhicules, les moteurs et les carburants moins polluants pour la prochaine décennie. En guise de premier pas, le 4 avril 2000, le sous-ministre d'Environnement Canada a écrit à un vaste éventail d'intervenants pour les inviter à participer à l'élaboration de ce programme. Environnement Canada a également préparé un document de travail intitulé « *Futures normes canadiennes visant les émissions des véhicules et des moteurs, ainsi que la reformulation des combustibles à base de pétrole* » et l'a distribué à toutes les parties qui ont manifesté leur intérêt de participer au processus d'élaboration du programme fédéral, en réponse à l'invitation du sous-ministre. Ce document de travail avait pour but d'établir le cadre de divers problèmes et d'amorcer un dialogue sur ce que la décennie pourrait réserver quant aux nouvelles normes dans ces domaines.

Les 25 et 26 mai derniers, Environnement Canada a organisé un atelier multilatéral à Toronto afin de rassembler les principaux experts sur des questions traitant d'émission des véhicules, des moteurs et des carburants pour discuter des mesures futures à prendre pour réduire la pollution atmosphérique provenant de ces sources. L'atelier sur les véhicules et les carburants a attiré plus de 125 représentants des ministères fédéraux, provinciaux et des administrations municipales, ainsi que des groupes du secteur de la santé et d'environnementalistes, de l'industrie du raffinage du pétrole, des constructeurs d'automobiles et de moteurs et du secteur des carburants et combustibles de remplacement. Toutes les parties ont été invitées à présenter un exposé à l'atelier et(ou) à fournir des soumissions écrites détaillant leurs points de vue sur les mesures qui devraient faire partie du programme. Tous les exposés et soumissions ont été distribués ultérieurement aux intervenants en juillet.

Après un examen approfondi des commentaires des intervenants, le ministre de l'Environnement a élaboré un programme fédéral des mesures planifiées et des initiatives à venir afin de réduire la pollution provenant des véhicules, des

moteurs et des carburants. Ce qui suit est un résumé des principales mesures à prendre relativement à ce programme.

Résumé des mesures à prendre pour les véhicules, moteurs et carburants moins polluants

1) Mesures concernant les véhicules et les moteurs routiers

Dans le but d'harmoniser les normes d'émissions canadiennes pour les véhicules et les moteurs routiers avec celles de l'EPA américaine, Environnement Canada procédera à l'élaboration d'une réglementation en vertu de la Section 5 de la LCPE (1999). Plus précisément, la réglementation portera sur les points suivants :

Véhicules légers et camions légers (voitures, camionnettes, voitures loisir-travail, etc.) :

- Réglementation proposée pour l'harmonisation avec les normes du programme américain Tier 2, avec entrée en vigueur progressive à partir du modèle de l'année 2004 ;
- Pour les modèles des années 2001 à 2003, élaboration d'un protocole d'entente provisoire en partenariat avec les fabricants de véhicules afin de permettre la mise en marché de véhicules respectant les normes des véhicules à faibles émissions (LEV) ;

Véhicules lourds et moteurs lourds :

- Élaboration d'une réglementation proposée pour permettre l'entrée en vigueur des normes du programme Phase 1 dès le modèle de l'année 2004 et permettre une synchronisation de l'entrée en vigueur des normes du programme Phase 2 avec les États-Unis.

Dans l'élaboration de futures réglementations sur les émissions des véhicules et des moteurs routiers en vertu de la LCPE 1999, Environnement Canada prévoit s'assurer que la performance environnementale des nouveaux parcs de véhicules soit comparable aux objectifs des programmes américains applicables. Les détails de la future réglementation, y compris la possibilité d'établir des normes appropriées pour les moyennes des parcs de véhicules ou de mécanismes de rechange offrant des résultats comparables, seront élaborés en collaboration avec les intervenants tout au long du processus d'élaboration des règlements.

2) Mesures concernant les véhicules et les moteurs en service

Le Ministère prévoit l'élaboration d'un code de pratique pour les programmes d'inspection et d'entretien des véhicules lourds, en collaboration avec les intervenants intéressés.

3) Mesures pour les véhicules et les moteurs hors route

Le Ministère prévoit entreprendre l'élaboration de programmes de réduction des émissions pour les moteurs hors route, en vertu de la Section 5 de la LCPE 1999, harmonisés avec les programmes de réduction d'émissions correspondants élaborés par les autorités fédérales américaines. Cela suppose :

- Élaboration de règlements proposés correspondant au programme de Phase 2 de l'EPA pour les moteurs utilitaires à essence à allumage par bougie ;
- Élaboration de règlements proposés correspondant au programme de Tier 2 de l'EPA pour les moteurs hors route à allumage par compression ;
- Élaboration de règlements proposés correspondant au programme de l'EPA pour les moteurs marins à allumage par bougie.

Le Ministère envisagera l'élaboration des programmes suivants :

- programme de Tier 3 pour les moteurs hors route à allumage par compression, lorsqu'on connaîtra toute la portée du programme de l'EPA américaine ;
- programmes de réduction des émissions pour les gros moteurs à allumage par bougie, les véhicules récréatifs à moteur à essence, ainsi que les moteurs marins à essence soit à direction arrière ou en-bord, harmonisés avec les programmes de l'EPA américaine lorsqu'ils auront été arrêtés aux États-Unis.

Les détails des futurs règlements proposés, y compris l'autocertification, les systèmes de crédits d'émissions et les dispositions concernant le calcul de moyenne de parc de véhicules, seront élaborés dans le cadre du processus réglementaire, dans la mesure où cela est applicable et réalisable.

4) Mesures - Politique sur l'harmonisation internationale pour les carburants avec d'autres pays

Environnement Canada prévoit garder la même approche qui consiste à harmoniser, dans l'ensemble, les exigences environnementales du Canada en matière de carburants avec celles des États-Unis, tout en tenant compte des normes environnementales qui sont élaborées par l'Union européenne. En certaines circonstances, le Canada peut toutefois prendre des mesures additionnelles pour protéger la santé des Canadiens ainsi que l'environnement.

5) Mesures pour les futures normes régissant le carburant diesel

Carburant diesel routier :

Environnement Canada propose de synchroniser et d'harmoniser ses normes avec le niveau final de soufre contenu dans le carburant diesel routier aux États-Unis (c.-à-d., une limite de 15 ppm à partir du 1^{er} juin 2006). Le processus canadien de réglementation sera amorcé sous peu, avec un document de travail sollicitant les opinions des intervenants concernant le besoin et la nature des provisions « soupape de sécurité » semblables à celles contenues dans le règlement final américain.

Environnement Canada prévoit aussi la mise sur pied d'une base de données complète sur la composition du carburant diesel dans le but de surveiller la qualité du carburant. Dès janvier 2001, les entreprises de raffinage et les importateurs de carburant diesel devront fournir des renseignements concernant les niveaux de cétane, d'aromatiques et de HAP contenus à la fois dans le carburant diesel routier et hors route. Si le taux de participation à cette étude se révèle faible, Environnement Canada étudiera la possibilité d'obliger les entreprises à transmettre ces données.

Carburant diesel hors route :

Environnement Canada prévoit recommander l'établissement d'une norme limitant la teneur en soufre du carburant diesel hors route. La limite sera établie dans le même échéancier prévu par l'EPA pour l'élaboration de restrictions concernant le soufre dans le carburant diesel hors route aux États-Unis (prévues pour 2001). Dans ce but, Environnement Canada recueillera de l'information sur les lieux d'utilisation du carburant diesel hors route, les effets des réductions de soufre sur les émissions ainsi que les coûts liés à la réduction du soufre dans le carburant diesel utilisé dans tous les moteurs et les véhicules hors route, y compris les applications ferroviaires et maritimes.

L'étude sur la composition du carburant diesel, mentionnée précédemment dans la section traitant du carburant diesel routier, inclura aussi le carburant diesel hors route.

6) Mesures pour les futures normes régissant le mazout

Environnement Canada propose de prendre des mesures pour réduire la teneur en soufre du mazout léger et du mazout lourd utilisés dans les équipements fixes. Le Ministère prévoit entreprendre en 2001 des études sur les avantages qu'une réduction de la teneur en soufre du mazout peut procurer pour la santé des Canadiens et l'environnement et sur les coûts que cela suppose, dans la perspective d'établir des exigences équivalant aux normes fixées par l'Union européenne pour la concentration de soufre dans le mazout, qui seront mises en vigueur intégralement d'ici 2008. On examinera aussi la possibilité de compléter les règlements par des mesures comme des instruments économiques, pour accélérer l'adoption de mazout à faible teneur en soufre.

7) Mesures pour les futures normes régissant l'essence

La question de l'essence présente de nombreux aspects nécessitant l'adoption de mesures. Les diverses mesures qui seront entreprises sont énumérées séparément pour chaque aspect.

Composition de l'essence et son influence sur le niveau d'émissions de substances toxiques dans l'air :

Une analyse plus poussée sera nécessaire pour évaluer l'effet potentiel de contrôles additionnels de la qualité de l'essence sur la réduction du niveau d'émissions de substances toxiques produites par les véhicules. Environnement Canada prévoit étudier l'effet que l'imposition de limites additionnelles sur la composition de l'essence peut entraîner sur les émissions de substances toxiques produites par les véhicules. L'imposition éventuelle de mesures de contrôle plus sévères sur la composition de l'essence dans le but de réduire le niveau d'émissions produites par les véhicules à essence est moins urgente que la question de la qualité du carburant diesel et du mazout utilisés dans les installations fixes.

Additifs limiteur de dépôt :

Environnement Canada prévoit examiner les tendances actuelles dans l'utilisation des additifs limiteur de dépôt au Canada et ce qu'il en coûterait pour en imposer l'utilisation à des niveaux efficaces dans tous les types d'essence.

Éther méthyltertiobutylique (MTBE) :

Environnement Canada prévoit recommander la publication dans la *Gazette du Canada* d'un avis relatif à l'alinéa 71(1)b) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, au sujet de la demande de renseignements sur l'usage et les rejets d'éther méthyltertiobutylique. Cet avis s'appliquera généralement aux personnes qui manipulent du MTBE ou de l'essence contenant cette substance. Après examen de ces renseignements, Environnement Canada déterminera s'il convient de prendre de nouvelles mesures à l'égard du MTBE.

Éthanol :

Le Ministère va continuer d'examiner la question dans le contexte de ses effets sur les émissions de gaz à effet de serre par le biais de sa participation au processus de lutte contre le changement climatique.

Indice d'efficacité de carburation (contrôles de distillation) :

Afin de surveiller la qualité de l'essence canadienne par rapport à l'Indice d'efficacité de carburation (IEC), Environnement Canada prévoit demander aux raffineurs et aux importateurs d'essence de fournir volontairement de l'information sur l'IEC, sur les valeurs de distillation de l'essence (T10, T50, T90) et sur la concentration en oxygène (par type de composante oxygénée) à compter de juillet 2001. Si le taux de participation à ce programme volontaire se révèle faible, Environnement Canada envisagera de rendre obligatoire la transmission de ces renseignements.

8) Mesures pour promouvoir l'introduction hâtive de carburants moins polluants

Environnement Canada examinera la possibilité de prendre des mesures complémentaires aux règlements, comme des instruments économiques et d'autres mesures, dans le but de promouvoir l'introduction hâtive de carburants moins polluants, comme les carburants à faible teneur en soufre. Le Ministère prévoit aussi continuer à examiner avec d'autres ministères fédéraux la possibilité d'acheter des carburants moins polluants pour les véhicules et les installations du gouvernement. Environnement Canada évaluera ces mesures pour s'assurer qu'elles produisent l'effet souhaité.

Prochaines étapes

Les diverses mesures projetées constituant le programme fédéral des véhicules, des moteurs, et des carburants moins polluants seront entreprises selon des

processus définis. Par exemple, la nouvelle réglementation qui doit être élaborée en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) suivra le processus réglementaire normal et fournira aux parties intéressées des opportunités de soumettre leurs opinions sur la préparation des détails des exigences futures. D'autres genres de mesures seront élaborées selon des mécanismes qui incluent la consultation appropriée des intervenants.

Informations additionnelles

Un document d'appui détaillé intitulé « Document d'appui : Avis d'intention pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants » fournit des détails au sujet des diverses questions considérées par Environnement Canada dans l'élaboration du programme fédéral des véhicules, moteurs et carburants moins polluants, y compris les commentaires des parties intéressées recueillis au cours du processus de consultation, une analyse des enjeux, et l'ébauche des intentions d'actions projetées par le ministère. Ce document est disponible sur le site web d'Environnement Canada (www.ec.gc.ca) ou en communiquant par téléphone à Francine Lavallée au (819) 953-4807 ou par télécopieur au (819) 953-7815.

Personnes contactes

Questions des véhicules et des moteurs

M. Ross White
Directeur, Direction des Systèmes de transport
Directorat de la prévention de la pollution de l'air
Environnement Canada
351 boul. St. Joseph
Hull, Québec K1A 0H3
Téléphone : (819) 953-1120
Télécopieur : (819) 953-7815

Questions des carburants

M. Steve McCauley
Directeur, Direction du pétrole, gaz et énergie
Directorat de la prévention de la pollution de l'air
Environnement Canada
351 boul. St. Joseph
Hull, Québec K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-1221
Télécopieur : (819) 953-8903

National Air Pollution Surveillance Network

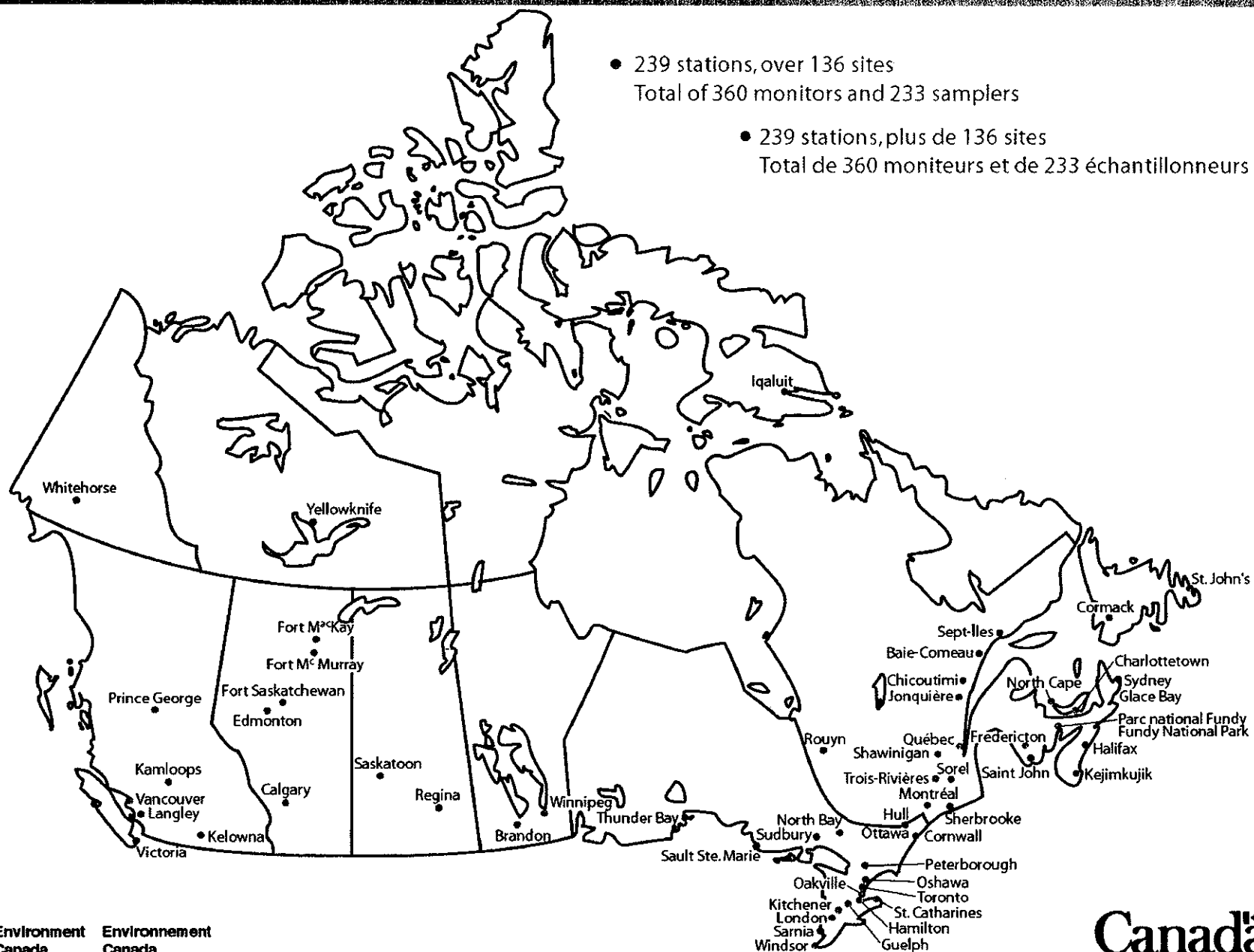
Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique

- 239 stations, over 136 sites

Total of 360 monitors and 233 samplers

- 239 stations, plus de 136 sites

Total de 360 moniteurs et de 233 échantillonneurs



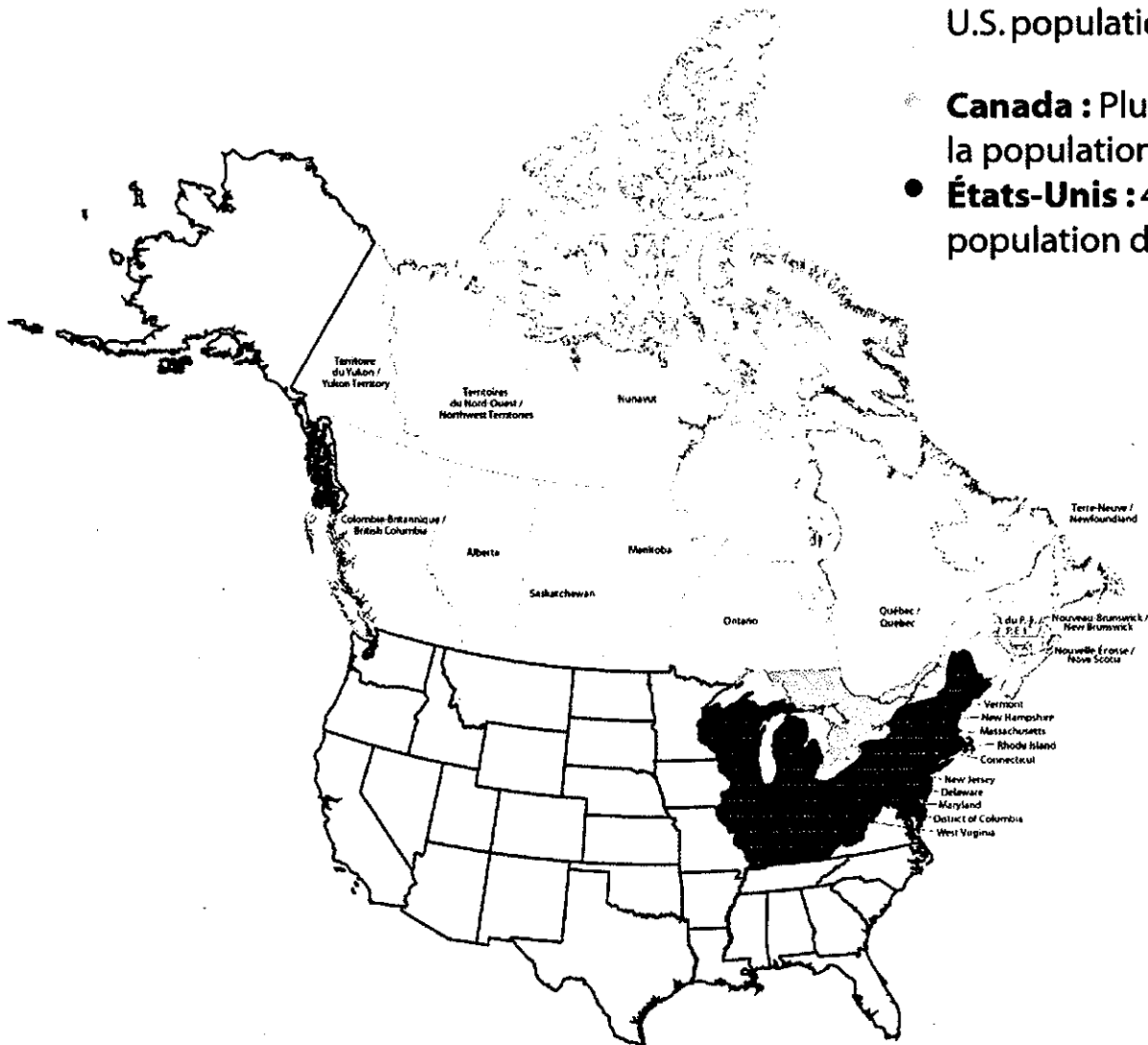
Environment Canada
Environnement Canada

Canada

Ozone Annex Transboundary Regions

Les régions transfrontalières visées par l'annexe sur l'ozone

- **Canada:** Over 50% of Canada's population
- **United States:** 40% of U.S. population
- **Canada :** Plus de 50 % de la population du Canada
- **États-Unis :** 40 % de la population des États-Unis



Environment Canada
Environnement Canada

Canada