

# Document de consultation sur la réglementation des émissions des locomotives

## Contexte

Le Canada est un pays immense et magnifique doté de vastes ressources naturelles qui ont contribué au développement d'une économie forte. Si la superficie du pays est un atout qui permet aux villes de s'étendre et aux industries de croître, elle rend aussi indispensable la mise en place d'infrastructures pour transporter sur de grandes distances les matières premières, les produits de consommation et les voyageurs. Malheureusement, le transport des voyageurs et des marchandises se fait principalement au moyen de véhicules qui brûlent des combustibles fossiles et rejettent dans l'atmosphère des émissions ayant des répercussions sur la santé humaine et sur l'environnement.

Les particules (PM) et les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), classés par Environnement Canada dans la catégorie des principaux contaminants atmosphériques, sont deux des produits chimiques les plus nocifs rejetés par les moteurs de véhicules. Ils peuvent être à l'origine du smog et des pluies acides. Ils ont été associés à des décès prématurés, à l'asthme, à certaines maladies du cœur et à des formes sévères de maladies cardiaques et respiratoires. Les groupes les plus vulnérables sont les personnes âgées, les enfants et les personnes ayant des problèmes respiratoires. Le rejet de ces produits chimiques dans l'atmosphère nuit à l'environnement et amoindrit la qualité de vie des personnes qui vivent et travaillent dans cet environnement.

Le secteur canadien des transports est une source importante d'émissions des principaux contaminants atmosphériques. Le secteur canadien des transports produit plus de 54 p. 100 de l'ensemble des émissions de NO<sub>x</sub>, dont près de 9 p. 100 sont attribuables à l'activité ferroviaire.

L'industrie ferroviaire a conscience de la nécessité de se doter de locomotives plus propres et, depuis 1995, elle a conclu des ententes volontaires avec le gouvernement du Canada pour contrôler les émissions nocives. Ces ententes ont aidé les compagnies de chemin de fer à adopter des technologies et des modes d'exploitation qui ont stabilisé ou réduit les émissions.

En vertu de la première entente (Protocole d'entente), l'Association des chemins de fer du Canada, représentant de nombreux chemins de fer, s'est engagée à maintenir les émissions de NO<sub>x</sub> au-dessous d'un « plafond » fixé à 115 000 tonnes par an. Grâce à cette entente, en vigueur de 1995 à 2005, les émissions de NO<sub>x</sub> n'ont pas dépassé le plafond pendant nombre de ces années. Au cours de la période, l'activité ferroviaire a augmenté de 25 p. 100, tandis que les émissions de NO<sub>x</sub> ont diminué de 3 p. 100.

En 2006, le gouvernement a fait part de son intention de réglementer les émissions des chemins de fer à compter de 2011. Il a signé un deuxième protocole d'entente en 2007, pour la période de 2006 à 2010, qui assurera la transition pendant l'élaboration de la réglementation régissant les émissions des principaux contaminants atmosphériques imputables au secteur ferroviaire. Sous l'égide du deuxième protocole, l'industrie s'est engagée à réduire un groupe important de principaux contaminants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.

Transports Canada travaille à l'heure actuelle à l'élaboration d'un règlement sur les émissions des principaux contaminants atmosphériques imputables aux locomotives. Au cours de la présente période de consultations préliminaires, nous tenons à recueillir le point de vue des intervenants pour orienter le processus au cours des premières étapes.

## Quelques éléments à prendre en considération

- En 2007, le Canada comptait près de 437 entreprises de chemin de fer comprenant :
  - deux grandes compagnies de chemin de fer de catégorie 1 (la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Chemin de fer Canadien Pacifique);
  - environ 60 chemins de fer d'intérêt local ou régional;
  - des chemins de fer assurant le transport interurbain des voyageurs (principalement VIA Rail, qui est également le plus grand transporteur de voyageurs et le seul à être un chemin de fer de catégorie 1);
  - des chemins de fer de banlieue desservant les grandes agglomérations canadiennes;
  - de nombreux chemins de fer industriels;
  - des chemins de fer à vocation touristique.
- La plupart des locomotives en Amérique du Nord sont équipées de moteurs diesel. Ces moteurs sont plus efficaces et moins coûteux à l'usage que les moteurs à essence, mais ils produisent aussi une plus forte intensité de certaines des émissions qu'il nous faut limiter.
- Outre les particules et les NO<sub>x</sub>, le groupe des principaux contaminants atmosphériques rejetés par les moteurs de locomotive comprend les hydrocarbures (HC) et le monoxyde de carbone (CO). Les émissions de NO<sub>x</sub> contribuent également à la formation de l'ozone troposphérique (O<sub>3</sub>). Ces polluants ont tous des effets néfastes sur la santé humaine et la plupart ont également des effets néfastes sur l'environnement.
- Les réseaux ferroviaires construits selon les mêmes normes améliorent l'efficacité des mouvements transfrontaliers du matériel roulant, ce qui facilite le commerce. Au Canada, aux États-Unis et au Mexique, les voies ferrées sont déjà construites selon un écartement « normal » et la plupart des locomotives destinées au marché nord-américain sont construites aux États-Unis selon les normes élaborées et appliquées par les autorités américaines.
- Depuis 2000, des règlements limitant les émissions des principaux contaminants atmosphériques des locomotives sont en vigueur aux États-Unis. Ces règlements garantissent que les locomotives destinées au marché des États-Unis respectent des normes d'émission rigoureuses. En vertu de ces normes, au moment de la construction ou de la révision des locomotives, il est obligatoire de les équiper de dispositifs de pointe propres à réduire les émissions et à améliorer la qualité de l'air.

## Élaboration de la réglementation canadienne

La Politique de réglementation sur l'assainissement de l'air est énoncée dans le *Cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques*, publié le 26 avril 2007. Ce cadre fait fond sur l'*Avis d'intention* d'octobre 2006 qui :

- faisait part de la volonté du gouvernement de réduire les émissions du secteur ferroviaire à compter de 2011;
- Indiquait que les règlements seraient élaborés par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités sous le régime de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Bien que cette loi ne s'applique pas à toutes les compagnies de chemin de fer, puisque nombre de petites entreprises relèvent de la compétence provinciale, elle s'applique aux compagnies qui assurent la plus grande partie du trafic ferroviaire au Canada.

Transports Canada envisage de mettre en œuvre une réglementation s'appuyant sur celle de l'Environmental Protection Agency des États-Unis, puisqu'elle est applicable au contexte canadien pour les raisons suivantes :

- Cette réglementation rigoureuse des principaux contaminants atmosphériques en vue de réduire les émissions atmosphériques susceptibles de provoquer le smog et les pluies acides s'applique aux constructeurs de locomotives américains qui livrent aux chemins de fer canadiens leurs nouvelles locomotives.
- Ces normes sont établies pour devenir de plus en plus rigoureuses pour les années de modèle ultérieures, au fil de l'élaboration de meilleures technologies plus efficaces. Grâce à la réglementation canadienne, les Canadiens tireront pleinement parti de ces nouvelles technologies.

## Consultation des intervenants

Au cours du processus réglementaire, le gouvernement offre aux intervenants et à la population deux possibilités de participer :

La diffusion du présent document de consultation donne le coup d'envoi à une période de consultations préliminaires de 75 jours. Transports Canada a aussi préparé un dossier d'information technique plus détaillé intitulé *Sur la voie d'un avenir plus vert : Élaboration de règlements régissant les émissions des locomotives au Canada*. Ce dossier constitue une ressource pour les intervenants qui aimeraient en savoir davantage sur les enjeux au cœur du présent document pour étayer leur mémoire.

Une fois que nous aurons reçu tous les mémoires, nous en tiendrons compte dans la préparation du projet de règlement qui sera publié dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada*. Après la publication, les intervenants disposeront de 90 jours pour faire part de leurs commentaires sur le texte. Ce n'est qu'à l'issue de cette période que le règlement sera publié sous sa forme définitive et deviendra exécutoire.

## *Faites entendre votre voix!*

Votre participation est essentielle à l'élaboration d'une réglementation équitable, équilibrée et efficace des émissions des chemins de fer. Les principaux intervenants sont les suivants :

- les compagnies de chemin de fer et l'Association des chemins de fer du Canada;
- les fabricants de pièces, les fournisseurs, les vérificateurs d'émission et les reconSTRUCTEURS;
- les organismes environnementaux non gouvernementaux;
- les gouvernements provinciaux et territoriaux;
- la population.

Pour participer aux consultations, veuillez présenter vos mémoires **par écrit** à Transports Canada avant le 14 février 2011.

Vous pouvez les faire parvenir :

- **par courriel** à l'adresse [locomotive-emissions-locomotives@tc.gc.ca](mailto:locomotive-emissions-locomotives@tc.gc.ca) dans tout format de document accessible (comme Microsoft Word ou OpenOffice Writer); ou
- **par la poste** à :

Directeur général, Politiques environnementales  
Transports Canada  
330, rue Sparks  
Place de Ville, Tour C  
Ottawa, (Ontario)  
K1A 0N5

Le présent document de consultation, le dossier d'information et d'autres renseignements sur la réglementation peuvent être consultés en ligne à :

[www.tc.gc.ca/emissions-locomotives](http://www.tc.gc.ca/emissions-locomotives)