



*Au Canada, les automobiles rejettent trois fois plus de NO<sub>x</sub> par véhicule-mille qu'aux États-Unis.*

1985 des normes plus sévères sur les gaz d'échappement des véhicules neufs, les émissions de NO<sub>x</sub> au Canada pourraient en 1990 diminuer de 20% par rapport au niveau de 1980.

Le sous-comité a remarqué que la norme canadienne actuelle sur les émissions de NO<sub>x</sub> provenant des véhicules neufs est de 3,1 grammes par mille, alors que la norme américaine est de 1,0 pour les modèles de voitures particulières vendus en 1981. *Le sous-comité s'étonne que les véhicules automobiles au Canada rejettent trois fois plus de NO<sub>x</sub> par véhicule-mille qu'aux États-Unis.*

Le sous-comité a aussi noté que le secteur du transport produit environ 50% des émissions de NO<sub>x</sub> au Canada. Bien qu'on ne sache pas avec exactitude dans quelle proportion ces émissions contribuent effectivement au problème des pluies acides, nous nous rendons compte que les oxydes d'azote créent un sérieux problème de pollution atmosphérique dans nos grandes villes; M. Walter Brabant, représentant de la division de l'assainissement de l'air de la Communauté urbaine de Montréal, a présenté au sous-comité son témoignage à ce sujet. D'autre

part, plusieurs autres personnes ayant témoigné devant le sous-comité ont souligné que les normes canadiennes sur les émissions de NO<sub>x</sub> provenant des nouveaux véhicules sont beaucoup moins sévères qu'aux États-Unis.

Le sous-comité reconnaît que l'installation de dispositifs de contrôle des émissions dans les automobiles est coûteuse, et qu'elle pourrait accroître la consommation de carburant des automobiles. Néanmoins, nous croyons qu'une meilleure protection de l'environnement nord-américain justifie ces frais supplémentaires.

## Recommandation 11

**Le sous-comité recommande que les normes sur la limitation des émissions de NO<sub>x</sub>, applicables aux nouveaux véhicules automobiles vendus au Canada, deviennent au moins aussi sévères que celles qui étaient imposées aux États-Unis par l'Environmental Protection Agency en juin 1981.**

Le sous-comité a recueilli l'opinion d'un certain nombre de témoins sur la question de savoir quel ministère du gouvernement fédéral doit

réglementer les émissions des véhicules automobiles. Actuellement, c'est le ministère des Transports qui est investi de ce pouvoir, et les émissions sont contrôlées en vertu de la **Loi sur la sécurité des véhicules automobiles**.

Le sous-comité est convaincu que les émissions des véhicules automobiles, y compris les rejets de NO<sub>x</sub>, sont assujetties à des mesures beaucoup plus efficaces aux États-Unis qu'au Canada. Cela s'explique sans doute par le fait que la compétence en matière d'émissions des véhicules automobiles aux États-Unis appartient à l'*Environmental Protection Agency* plutôt qu'au ministère des Transports.

Le groupe de protection de l'environnement STOP, établi à Montréal, a recommandé au sous-comité que...

*... le Gouvernement du Canada transfère le pouvoir de réglementation des émissions des véhicules automobiles de Transports Canada et de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles à Environnement Canada et à la Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique puisque ce dernier ministère a déjà beaucoup de responsabilités dans ce domaine.*

Le sous-comité est d'accord avec cette proposition, et formule la recommandation suivante:

## Recommandation 12

**Le sous-comité recommande que le pouvoir de réglementation sur les émissions provenant des véhicules automobiles, par le biais de normes applicables aux fabricants et aux distributeurs, soit transféré de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles à la Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique et, du même coup, du ministère des Transports à celui de l'Environnement qui a déjà de larges responsabilités en matière de pollution atmosphérique.**