







# CPSCA

## Groupe de travail sur l'harmonisation de la réglementation



### Octobre 2006

Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Délai	État
<b>Politique d'harmonisation officielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adopter une politique avec des énoncés clairs dans l'ensemble des ministères qui travaillent avec le secteur de l'automobile.</li> <li>• Le CPSCA devrait jouer un rôle de coordination dans le PSP (Partenariat pour la sécurité et la prospérité) et l'Initiative de réglementation intelligente.</li> <li>• Les différences historiques doivent être réglées.</li> </ul>	FÉD/PROV	En cours	
<b>Objectifs d'efficacité du carburant</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adopter un objectif conforme aux exigences de NHTSA.</li> </ul>	FÉD	2010	
<b>Autocertification</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pleine reconnaissance de l'autocertification (y compris la certification électronique).</li> </ul>	FÉD	2007	
<b>NSVAC 208</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Harmonisation avec la FMVSS 208.</li> </ul>	FÉD	1H07	
<b>Surveillance et rapport des émissions</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Harmonisation des exigences de surveillance et de rapport des émissions (Rég. Ont. 127/INRP/GES).</li> </ul>	PROV/ ONT/FÉD	Annoncé en 2005	
<b>PE sur la télématique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconnaissance des lignes directrices élaborées par l'industrie automobile.</li> </ul>	FÉD	2007	

# CPSCA

## Groupe de travail sur l'harmonisation de la réglementation

### Octobre 2006

Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Délai	État
NSVAC 114	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelles exigences canadiennes uniques sans protocoles d'essai.</li> </ul>	FÉD	N/A	
Réglementation des produits d'EC	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proposition de produits automobiles du secteur des pièces de rechange non harmonisés (Californie).</li> </ul>	FÉD	2007	



Réglée – Mise en oeuvre en cours et à temps.



Plans, engagements et délais pas clairs - attention requise.



Attention immédiate

FÉD – Gouvernement fédéral  
 PROV – Gouvernement provincial  
 AUTO – Fabricants, fournisseurs automobiles  
 Pièces – Fournisseurs de pièces  
 Autres

MT – Moyen terme  
 CT – Court terme

**Délai**  
 Délai : 1<sup>re</sup> ou 2<sup>e</sup> moitié et année

- Comme les initiatives de réglementation sont tournées vers l'avenir et élaborées par le gouvernement fédéral, leur priorité dépend de la substance, de l'échéance, etc. de la proposition détaillée du gouvernement et, par conséquent, leur priorité relative est sujette à changement.
- Le gouvernement fédéral a signalé son intention de réglementer l'efficacité du carburant.

**Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile**  
**Groupe de travail sur l'harmonisation réglementaire**  
**RAPPORT D'ÉTAPE – 27 octobre 2005**

**Aperçu**

- Le CPSCA a identifié l'harmonisation de la réglementation comme un des piliers principaux de la stratégie automobile du Canada pour l'avenir.
- À ce jour, le Sous-comité de l'harmonisation réglementaire a identifié le besoin pour le gouvernement d'élaborer une politique officielle sur l'harmonisation à l'égard des questions propres au secteur de l'automobile, ainsi que les quatre questions clés suivantes :
  - une approche commune pour l'économie du carburant au Canada et aux États-Unis
  - la norme 208 de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC 208)
  - l'autocertification de la sécurité des véhicules automobiles
  - l'harmonisation du règlement ONAir 127 avec l'INRP

**Rapport d'étape**

- Les documents de discussion pour les priorités d'harmonisation initiales ont été terminés; ils soulignent l'importance cruciale de ces questions pour l'industrie automobile canadienne.
- Le groupe de travail est préoccupé par le fait qu'aucune mesure n'a été prise par rapport à la recommandation du Comité consultatif externe sur la réglementation intelligente énoncée ci-dessous et que la politique informelle actuelle offre trop de possibilités d'exigences uniques qui ne sont pas nécessaires.

**Recommandation 43 : Le Canada doit élaborer un cadre stratégique global pour le secteur de l'automobile, en vue de coordonner les rôles réglementaires et de déterminer des objectifs clairs. Ce cadre devrait aussi comprendre une stratégie de coopération portant sur l'élaboration de normes et de règlements communs avec les États-Unis.**

- Une comparaison des normes américaines et canadiennes sur la sécurité des véhicules automobiles a été terminée. Quinze des 62 normes sont actuellement les mêmes. Au moins six règlements canadiens s'appliquent à un véhicule donné. Vous trouverez ci-joint le rapport.

**Prochaines étapes**

**Processus requis pour réagir aux recommandations**

- Un processus clair et efficace doit être créé pour traiter les recommandations qui sont élaborées par le sous-comité sur l'harmonisation des règlements, en particulier pour les recommandations qui ont des répercussions sur un certain nombre de ministères.

**Engagement à créer une vision pour l'harmonisation des règlements**

- L'évolution vers la résolution de priorités immédiates tirerait avantage d'une vision sur l'harmonisation des règlements qui s'étend parmi tous les ministères qui traitent les questions relatives à l'automobile, conformément à la recommandation du Comité consultatif externe sur la réglementation intelligente.
- Les gouvernements du Canada devraient adopter une politique d'harmonisation des normes et des règlements, à moins qu'il existe des preuves canadiennes convaincantes qu'il est nécessaire d'avoir des normes différentes au Canada.

**Vision d'une harmonisation de la réglementation**

- |                   |   |   |
|-------------------|---|---|
| Pour les produits | → | Un environnement de produit qui respecte l'autocertification à un ensemble d'exigences réglementaires partout en Amérique du Nord et à long terme, dans le monde, et qui répond efficacement aux besoins de la société. |
| Au Canada         | → | Un ensemble d'exigences relatives à la fabrication concurrentielle mondiale et aux véhicules en usage dans toutes les juridictions du Canada.   |
| Recommandation    | → | Élaborer une politique d'harmonisation officielle accompagnée d'énoncés clairs qui sont reconnus dans les ministères du gouvernement, avec une responsabilité à l'égard du secteur de l'automobile.                     |

## **Questions principales du rapport d'étape**

### **Objectifs de l'efficacité du carburant**

- Le gouvernement fédéral a signalé son intention de réglementer l'efficacité du carburant après la période visée par le Protocole d'entente actuel sur les gaz à effet de serre.
- Les normes fédérales américaines d'économie du carburant sont établies au niveau réalisable maximal qui ne nuira pas à la sécurité ou ne causera aucune nuisance économique à l'industrie. Il s'agit d'un équilibre approprié pour le marché nord-américain intégré.
- Cet élément est codé au niveau jaune.

### **Autocertification**

- Le document de discussion de Transports Canada sur les révisions proposées à la Loi sur la sécurité automobile (LES) aurait l'effet de restreindre la capacité des fabricants automobiles à certifier les véhicules automobiles au moyen d'outils disponibles, dont les techniques informatisées à la fine pointe (corrélées aux essais physiques) et le jugement en matière d'ingénierie. Transports Canada essaye de prescrire la façon dont les fabricants certifient leurs véhicules en vertu de la Loi canadienne sur la sécurité automobile afin de faciliter les vérifications de la conformité. L'utilisation de méthodes avancées pour appuyer la certification accélère la mise en œuvre de technologies de pointe et appuie une mise à l'essai et une conformité robustes.
- On a attribué un code rouge car TC n'a pas indiqué, à ce jour, un changement dans sa position face à cette question ou une échéance pour sa résolution.

### **NSVAC 208**

- TC a proposé des exigences relatives à la norme 208 de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) pour la protection des occupants, qui ne sont pas harmonisées avec la norme américaine mise à jour de U.S. Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 208 qui est actuellement mise en application de façon graduelle. Le Canada n'a pas démontré qu'il existe un problème sur le terrain avec les systèmes de protection actuels des occupants. Avec un règlement non harmonisé, le Canada risque de ne pas profiter des avantages des systèmes de pointe des États-Unis et/ou imposer des variantes de véhicules automobiles canadiennes plus dispendieuses.
- TC a décidé de mener une analyse supplémentaire des coûts/avantages et de l'examiner avec un expert universitaire américain en matière de sécurité.
- Les propositions pour des exigences canadiennes uniques n'ont pas changé, donc on a attribué le code jaune à cette question.
- Cela fait plus de six ans que la norme FMVSS 208 a été mise au point et TC n'a toujours pas terminé son analyse.

### **Surveillance des émissions et rapports**

- Il y a un dédoublement entre les inventaires d'émissions en vertu du Règlement 127 ONAir de l'Ontario et l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP), ce qui crée un fardeau administratif important car les deux règlements couvrent principalement les mêmes substances avec différentes exigences de rapport et de tenue de dossier. Le gouvernement fédéral élabore actuellement un système de rapports sur les GES qui risque de ne pas être harmonisé avec le système de l'Ontario.
- Il existe des propositions visant à révoquer le règlement 127 et à harmoniser le rapport des GES, mais la résolution complète est retardée.
- Environnement Canada a proposé des obligations de rapport supplémentaires pour les émissions des Principaux contaminants atmosphériques, qui sont supérieures à celles exigées par les installations américaines. Par conséquent, on a attribué le code jaune à cette question.

### **PE sur la télématique axée sur le conducteur**

- Il s'agit d'un nouvel enjeu.
- L'industrie automobile canadienne a proposé de conclure un Protocole d'entente (PE) qui adopterait les lignes directrices pour les dispositifs de télématique dans les nouveaux modèles de véhicule, similairement aux ententes américaines pour TC puisse participer directement aux discussions portant sur l'élaboration des lignes directrices.
- Une fois que TC a proposé d'ajouter des exigences prescriptives, certaines modifications au PE et aux lignes directrices sont actuellement négociées qui permettront, on l'espère, de compléter un accord.
- Cet élément est codé au niveau jaune.

### **NSVAC 114**

- Il s'agit d'un nouvel enjeu.
- TC a mis en place des exigences pour les systèmes d'immobilisation de véhicules qui ne sont pas harmonisés.
- Les États-Unis n'ont pas de telles exigences.
- La réglementation contient des exigences de performance pour lesquelles il n'existe aucune méthode d'essai ou de procédure pour démontrer la conformité, contrairement à la politique gouvernementale.
- TC n'était pas au courant que l'industrie canadienne avait proposé une révision à un règlement CEE qui avait été rejetée; TC a ajouté la nouvelle demande au règlement final d'une manière non conforme aux exigences du processus de réglementation.
- Cet élément est codé au niveau rouge.

#### **Examen des règlements sur la sécurité**

- Une comparaison des règlements canadiens et américains sur la sécurité des véhicules a été terminée avec TC. Vous trouverez ci-joint le rapport.

#### **Réglementation de produits d'Environnement Canada (EC)**

- EC élabore actuellement des règlements qui influenceront les produits automobiles du marché des pièces de rechange, basés sur des exigences d'état uniques (Californie).
- Cet élément est codé au niveau jaune.

*BS\2006\CAPC Reg Harm Progress Report 10-27-06.doc*

## Harmonisation des normes de sécurité des véhicules automobiles en Amérique du Nord

### Enjeu

- Les véhicules automobiles sont développés et fabriqués pour un marché nord-américain commun, mais les normes de sécurité des véhicules du Canada ne sont pas entièrement conformes aux normes des États-Unis.

### Contexte

- Le Groupe de travail sur l'harmonisation du Conseil du Partenariat pour le secteur canadien de l'automobile (CPSCA) a été établi, en grande partie, pour améliorer l'harmonisation des Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.
- L'industrie a élaboré une liste provisoire des règlements canadiens et de leur état d'harmonisation par rapport aux normes fédérales américaines.
- Transports Canada (TC) a également effectué une comparaison.
- Les membres industriels du CPSCA et le personnel de TC ont discuté des normes et ont élaboré une liste de consensus des exigences harmonisées et non harmonisées.

### État de l'harmonisation

- Quinze des 62 normes sont entièrement harmonisées.
- Vingt-six normes font actuellement l'objet d'une révision ou devraient être révisées par TC de façon à améliorer l'harmonisation.
- Sept règlements canadiens uniques s'appliqueraient à n'importe quel véhicule de promenade.\*
- Six règlements canadiens uniques s'appliqueraient à n'importe quel MPV ou camion.\*

### Perspective de l'industrie

- Encourager les efforts visant à améliorer l'harmonisation des 26 normes maintenant en cours et encourager la résolution rapide.
- Il y a plusieurs exigences dans la catégorie unique au Canada, qui poseront un défi pour l'industrie, notamment :
  - les normes de protection des occupants (NSVAC 208 en particulier)
  - les normes sur les pare-chocs (NSVAC 215)
  - les exigences d'antidémarrage (NSVAC 114)
  - les normes d'éclairage (NSVAC 108)
  - les ancrages d'attache (NSVAC 210 propositions de série)

### Recommandation

Que Transports Canada mène d'autres travaux, autres que ceux prévus à ce jour, afin d'harmoniser les normes de sécurité.

-----

\* Au diesel ou au gaz, davantage pour les véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement

*BS\2006\CAPC Harm NA Mtr Vehicle Safety Standards 10-16-06.doc*