

CPSCA

Groupe de travail sur l'harmonisation réglementaire

Mai 2007


| Initiative | Élément du plan d'action | Propriétaire | Délai | État |
|--|--|-----------------|-----------------|--------|
| Politique d'harmonisation officielle | <ul style="list-style-type: none"> Adopter une politique avec des énoncés clairs dans l'ensemble des ministères qui travaillent avec le secteur de l'automobile . Le CPSCA devrait jouer un rôle de coordination. Les différences historiques doivent être réglées. | Féd-Prov | Continu | J |
| Objectifs d'efficacité du carburant | <ul style="list-style-type: none"> Adopter un objectif conforme aux exigences de NHTSA. Les provinces devraient appuyer les normes fédérales . | Féd Prov | 2010 2008 | J R |
| NSVAC 208 (Protection des occupants) | <ul style="list-style-type: none"> Harmonisation avec la FMVSS 208 | Féd | 1H07 | J |
| NSVAC 215 (pare-chocs) | <ul style="list-style-type: none"> Exigences canadiennes harmonisées concernant les pare-chocs | Féd | AED | R |
| Surveillance et rapport des émissions | <ul style="list-style-type: none"> Harmonisation des exigences de surveillance et de rapport des émissions (Rég. Ont. 127/INRP/GES) | Prov-Ont Féd | Annoncé 2005 | J |
| Autocertification | <ul style="list-style-type: none"> Pleine reconnaissance de l'autocertification (y compris la certification électronique) | Féd | 2007 | R |
| PE sur la télématique | <ul style="list-style-type: none"> Reconnaissance des lignes directrices élaborées par l'industrie automobile | Féd | 2007 | J |
| NSVAC 114 (Verrouillage et immobilisation) | <ul style="list-style-type: none"> Exigences canadiennes uniques sans protocoles d'essai | Féd | N/A | R |
| Réglementation des produits d'EC | <ul style="list-style-type: none"> Proposition de produits automobiles du secteur des pièces de rechange non harmonisés (Californie) | Féd | 2007 | J |

Féd – Gouvernement fédéral
 Prov – Gouvernement provincial
 Auto – Fabricants, fournisseurs automobiles
 Pièces – Fournisseurs de pièces
 Autres

- Comme les initiatives de réglementation sont tournées vers l'avenir et élaborée 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 signalisation intention de réglementer l'efficacité du carburant

Délai
 Timing: 1^{re} ou 2^e moitié et année prévue pour 2008

 Réglée – mise en œuvre en cours et à temps.

 Plans, engagements et délais pas clairs – attention requise.

 Attention immédiate

Données en date du : 04/24/2007

Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile
Groupe de travail sur l'harmonisation réglementaire
RAPPORT D'ÉTAPE – 4 mai 2007

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) (Exigences de protection de l'occupant)
 - la NSVAC 215 (Normes sur les pare-chocs)

Rapport d'étape

- **Aucune réglementation n'a été harmonisée depuis la dernière réunion du CPSCA.**
- 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 consultative 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. Quatorze des 62 normes sont actuellement les mêmes. Au moins six règlements canadiens s'appliquent à un véhicule donné.

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 de la nécessité 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 au 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 réformées 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. Il s'agit d'un code jaune.
- L'industrie est très troublée par les propositions provinciales visant à réglementer l'économie du carburant. Ces propositions de normes non atteignables entraîneraient à une disponibilité réduite des produits, particulièrement pour ceux qui nécessitent de gros véhicules (familles, fermiers, entreprises).
- Les initiatives provinciales représentent un code rouge.

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 ou imposer des variantes de véhicules automobiles canadiennes plus dispendieuses, ou les deux.
- TC a embauché un universitaire américain pour mener une analyse supplémentaire des coûts-avantages et une analyse des risques.
- Les propositions révisées continuent de viser des exigences canadiennes uniques, donc on attribue le code jaune à cette question.
- Cela fait plus de sept ans que la norme FMVSS 208 a été mise au point et TC n'a toujours pas terminé son analyse

NSVAC 215

- Le Canada a des exigences en matière de pare-chocs (dommageables) et ne prévoit pas harmoniser cette norme.
- Cette exigence interdit les produits sur le marché canadien; il s'agit généralement de produits à faible volume ou sensibles aux coûts.
- Il s'agit d'un code rouge.

Surveillance des émissions et rapport

- 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.

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.

PE sur la télématique axée sur le conducteur

- 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

- 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 un code rouge.

Examen des règlements sur la sécurité

- Une comparaison des règlements canadiens et américains sur la sécurité des véhicules a été menée à bien 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 un code jaune.

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

Enjeu

- Afin de favoriser les efficacités (coût pour le consommateur, fabrication), 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

- Quatorze 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

- Nous sommes encouragés par les propositions visant à améliorer l'harmonisation des 26 normes et nous encourageons une 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)
- Malheureusement, il n'y a aucun changement au niveau de l'état d'avancement des travaux depuis la dernière réunion.

Recommandation

Que Transports Canada procède aux améliorations proposées et 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.

Groupe de travail du CPSCA sur l'harmonisation réglementaire – Priorités

Le Groupe de travail du CPSCA sur l'harmonisation réglementaire a tenu une téléconférence le 26 janvier 2007 afin de discuter de la demande faite par le Conseil au groupe de travail pour identifier ses trois principales priorités.

En raison de l'ampleur à laquelle les exigences non harmonisées touchent l'industrie automobile (seulement 14 des 62 normes de sécurité sont pareilles à celles des États-Unis), le groupe souhaite mettre de l'avant les préoccupations potentielles avec cette approche. Le fait que de nombreuses normes ne soient pas les mêmes est le résultat de politiques anciennes et de processus qui préconisent des exigences uniques. Le problème doit être réglé. Bien que ces trois priorités soient les plus importantes pour l'industrie, cela ne devrait pas signifier qu'il suffit uniquement de les résoudre. Il faut féliciter TC pour sa proposition d'évaluer les 26 normes afin de favoriser l'harmonisation, et ce travail devrait se poursuivre rapidement.

Aucune des priorités n'est nouvelle.

Priorités :

- 1) Harmoniser les exigences d'efficacité du carburant avec les normes fédérales aux États-Unis (la norme nord-américaine dominante)
- 2) NSVAC 208, Protection des occupants en cas de collisions frontales
- 3) NSVAC 215, Pare-chocs

Contexte supplémentaire

Efficacité

du carburant : Le marché canadien n'est pas assez grand pour appuyer des conceptions uniques d'une manière rentable pour les consommateurs. La hausse des prix de véhicules automobiles ralentirait le roulement lent du fret, ce qui retarderait les avantages en matière d'environnement et de sécurité inhérents aux nouveaux véhicules, en plus de réduire les offres de produits ou limiter l'utilité et la fonctionnalité des véhicules, ou les deux. Les initiatives provinciales visant des normes non atteignables amplifieraient les défis pour les consommateurs et nuiraient à l'industrie.

NSVAC 208 : Cette norme de sécurité établit des exigences pour la protection des occupants en cas de collisions frontales. Tous les véhicules automobiles modernes optimisent la protection des occupants au moyen d'une approche de systèmes qui intègre les attributs de sécurité de la structure des véhicules avec des systèmes de retenue de pointe (sièges, ceintures de sécurité, coussins gonflables, capteurs, etc.). Des exigences uniques peuvent nécessiter des changements structurels ou autres, ce qui aura des impacts de sécurité collatéraux et entraînerait des hausses de prix

Groupe de travail du CPSCA sur l'harmonisation réglementaire – Priorités

considérables ou exclurait des véhicules du marché, ou les deux. Dans le cas de la hausse des prix, la sécurité routière est réduite à cause de la pénétration ralentie de la nouvelle technologie dans le marché.

NSVAC 215 : Cette norme est appelée une norme de sécurité alors que d'autres juridictions (États-Unis, Union-européenne) classifient les exigences de vitesse lente comme des normes nuisibles. La vitesse d'essai (8km/h) est différente de celle aux États-Unis (4km/h) et en Europe (2,4 km/h). Transports Canada suggère qu'il y a des avantages car il y a une réduction dans le nombre de véhicules utilisés avec des systèmes de sécurité endommagés, après une collision à faible vitesse. Les exigences provinciales empêchent de conduire des véhicules automobiles avec un équipement de sécurité endommagé. La norme entraîne des structures qui posent des défis pour la gestion de l'énergie (pulsion) durant les collisions (p.e., exigences de NSVAC 208) et des conflits avec les objectifs potentiels de protection des piétons.