

CPSCA
Harmonisation réglementaire – Groupe de travail
Février 2008

Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	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
Réglementation de l'efficacité du carburant	<ul style="list-style-type: none"> • Adopter des objectifs conformes aux exigences de NHTSA (normes CAFE réformées) • Les provinces devraient appuyer les normes fédérales 	Féd Prov	2008 2008	J R
Autocertification	<ul style="list-style-type: none"> • Pleine reconnaissance des lignes directrices élaborées par l'industrie (y compris la simulation électronique) 	Féd	2008	J
NSVAC 208 (protection des occupants)	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation avec la FMVSS 208 	Féd	2008	J
NSVAC 215 (pare-chocs)	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation des exigences canadiennes concernant les pare-chocs 	Féd	2008	J
Surveillance et rapport des émissions	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation des exigences de surveillance et de rapport des émissions (Règ. 127 de l'Ontario/INRP/GES) 	Prov Ont Féd	Annoncé 2005	J
NSVAC 114 (verrouillage et immobilisation)	<ul style="list-style-type: none"> • Exigences canadiennes uniques sans protocoles d'essai • Non-conformes au règlement sur l'importation (article 12) 	Féd	NA	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	2008	J

Féd – Gouvernement fédéral

Prov – Gouvernement provincial

Auto – Fabricants, fournisseurs automobiles

Pièces – Fournisseurs de pièces

Autre

Délai

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

- 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 annoncé son intention de réglementer l'efficacité du carburant dans l'avenir.

Données en date du : 29/01/2008

FMVSS VS CMVSS - SAFETY STANDARDS
EQUIVALENCE COMPARISON

Norme	Nom	É.-U./Car	État d'harmonisation de TC				Commentaires	Numéro de dossier AJ	
			CPSCA	Actuel	Bil/Met/Adm	En cours			Sécurité
101	Commandes et affichages	x		√				ISO - métrique + gtr en cours	10000-441
102	Fonctions de la commande de la boîte de vitesses	x				x		Débrayage - changement de frein	
103	Dégivrage et désambugage du pare-brise	√	√					Passage au métrique - élément de la modification juridique	
104	Système essuie-glace et lave-glace	√	√					Passage au métrique - élément de la modification juridique	
105	Système de freinage hydraulique et électrique	x		√				Examen des exigences de libellé du seuil - laisser les exigences actuelles - possibilité d'ajouter une étiquette d'identification	
106	Boyaux de freins	x	√					TSD proposé - TSD résoudra la question	
108	Système d'éclairage et dispositifs rétro réfléchissants	x				x	x	DRL et phare antibrouillard (examen et reformulation en 2007/8)	
108.1	Exigences de rechange pour les projecteurs	x						Option volontaire	
109	Pneus pour voitures de tourisme	x			√			TSD publié	10000-776
110	Choix des pneumatiques et des jantes	x			√			TSD en cours, mais les différences bilingues resteront	10000-775
111	Miroirs	x				x	x	Aucune intention de réviser le MPV - SB unique - miroirs avant de camion et vue arrière	
113	Système d'attache du capot	√	√						
114	Protection contre le vol et immobilisation	x			√	x		TSD en cours, plus quelques modifications mineures à 102 - maintenir les exigences d'immobilisation	10000-892
115	NIV (voir parte 565)	x			√			Véhicules hors route réglementés au Canada	TBA
116	Liquides de frein pour véhicules automobiles	x	√					TSD publié	
118	Systèmes de glace	x	√					TTSD publié	
119	Certains pneus autres que les pneus de voitures de tourisme				√			TSD en cours	10000-776

FMVSS VS CMVSS - SAFETY STANDARDS
EQUIVALENCE COMPARISON

Norme	Nom	É.-U./Car	État d'harmonisation de TC				Commentaires	Numéro de dossier AJ
			CPSCA	Actuel	Bil/Met/Adm	En cours		
120	Choix des pneus et des jantes pour les véhicules autres que les voitures de tourisme	x			√		TSD en cours	10000-775
121	Systèmes de freinage à air comprimé	x				x	Examen du frein de stationnement bidirectionnel, essai requis	
122	Systèmes de freinage des motocyclettes	√	√				gtr futur	10000-793
123	Commandes et affichages des motocyclettes			√			Exigences bilingues + gtr futur	
124	Systèmes de commande d'accélération	x	√				TSD publié	
131	Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires	√		√			Exigences bilingues	
135	Systèmes de freinage de véhicules légers	x		√			ISO - même problème que pour le 105 - laisser les exigences actuelles - possibilité d'ajouter une étiquette d'identification	
138	Surveillance de la pression des pneus	x					TPMS NHTSA unique	
139	Nouveaux pneus à carcasse radiale pour véhicules légers	x			√		TSD en cours	10000-776
201	Protection des occupants	x	x				Examen au moyen d'un TSD, moins les tests sans ceinture de NHTSA unique	
202	Appuie-tête	x	x				Mise à jour après la finalisation du gtr	1000-792
203	Protection du conducteur contre l'impact	√			√		TSD ou alignement lorsque la norme 208 sera modifiée (TWV + 8500 à 10000 lb GVWR)	10000-437
204	Recul de la colonne de direction	√			√		TSD ou alignement lorsque la norme 208 sera modifiée (TWV + 8500 à 10000 lb GVWR)	10000-437
205	Vitrages	x	x				Oui + gtr futur	
206	Serrures de porte et composants de retenue de porte	√			√		Oui + gtr futur	10000-787
207	Ancrage des sièges	x				x	Exigences de sièges moins rigoureuses qu'aux États-Unis	

FMVSS VS CMVSS - SAFETY STANDARDS
EQUIVALENCE COMPARISON

Norme	Nom	É.-U./Car	État d'harmonisation de TC					Commentaires	Numéro de dossier AJ	
			CPSCA	Actuel	Bil/Met/Adm	En cours	Sécurité			Futur
208	Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale	x				√	x		Exigences américaines uniques (sans ceinture) et exigences canadiennes uniques (avec ceinture) - actuelles et proposées	10000-791
209	Ancrage des sièges	x	√						TSD publié	
210	Ancrage de ceinture de sécurité	x				√			Tous les ancrages sont testés/zones - examen avec la modification de 208, potentiel d'harmoniser	10000-791
210.1	Ancrage de ceinture de sécurité à ancrage prêt à utiliser (voir 225)					√			Différentes étiquettes	10000-695
210.2	Ancrage universel de ceinture de sécurité et de BC. (voir 225)					√			Différentes étiquettes	10000-695
212	Cadre de pare-brise	x				√			Modification mineure avec 208 (masse débrayée)	10000-437
213.4	Ensemble de retenue d'enfant	x	x				x		Modification mineure pour l'étiquetage - introduction de nouveaux dispositifs anthropomorphes d'essai dans la modification future	10000-695
214	Résistance des portes latérales	x	x						Aucune exigence dynamique canadienne - PE permet les É.-U. ou la CEE	
215	Pare-chocs (voitures de tourisme seulement)	x					x	x	É.-U. : Dommages / Canada : Sécurité - examen selon la directive de sécurité des piétons	
216	Résistance du pavillon à la pénétration	√				√			Modification en cours pour aligner avec le nouveau règlement proposé des États-Unis	10000-891
217	Fixation et ouverture des fenêtres d'autobus et issues de secours		x					x	Mise à jour requise	
219	Pénétration de la zone du pare-brise	x				√			Modification mineure à la suite de la mise à jour de la norme 208	10000-437
220	Protection contre les tonneaux	√	√							
221	Résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire	√	√							

FMVSS VS CMVSS - SAFETY STANDARDS
EQUIVALENCE COMPARISON

Norme	Nom	É.-U./Car	État d'harmonisation de TC				Sécurité	Futur	Commentaires	Numéro de dossier AJ
			CPSCA	Actuel	Bil/Met/Adm	En cours				
222	Sièges pour passager d'autobus scolaire et protection en cas de collision	√					x		Exigences uniques prévues par la NHTSA pour les ceintures de sécurité dans les petits autobus	
223	Dispositifs de protection arrière	x					x		Exigence canadienne unique en matière de solidité	
224	Protection en cas de collision arrière	√							Voir 223	
225	Ancrage de retenue d'enfant	x							Voir 210.1/210.2	
301	Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant	x			√				Réviser la masse de chargement des autobus scolaires à 54 kg dans 110/120	10000-775
301.1	Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant LPG						x		Exigence canadienne unique	
301.2	Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant CNG						x		Exigences féd/prov. harmonisées	
301.3	Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de véhicules à trois roues et de motocyclettes						x		Exigence canadienne unique	
302	Inflammabilité	√	√						TSD publié	
303	Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant CNG (voir 301.2)	x							Exigence unique de la NHTSA	
304	Étanchéité du contenant de carburant CNG (voir 301.2)	x							Exigence unique de la NHTSA	
305	Déversement d'électrolyte et protection contre les chocs électriques	√	√					x	Mise à jour nécessaire pour le TSD	
401	Mécanisme de déverrouillage interne du coffre	x	√						TSD publié	
403	Systèmes de relevage à plateforme pour véhicules automobiles								Exigence unique de la NHTSA	
404	Installations de relevage à plateforme dans les véhicules automobiles								Exigence unique de la NHTSA	
500	Véhicules à basse vitesse	x			√				Définition canadienne unique - modification en cours	10000-732

FMVSS VS CMVSS - SAFETY STANDARDS
EQUIVALENCE COMPARISON

Norme	Nom	É.-U./Car	État d'harmonisation de TC				Commentaires	Numéro de dossier AJ	
			CPSCA	Actuel	Bil/Met/Adm	En cours			Sécurité
505	Stabilité des véhicules					x		Véhicules à trois roues seulement	
553	Pétition pour réexamen	x						Loi sur les textes réglementaires NA	
556	Défectuosité sans conséquence/non-conformité	x						Modification à la suite de la mise à jour de la MVSA	
565	NIV (voir 115)	x						voir 115	
566	Identification du fabrication	x						Processus réglementé unique des États-Unis	
567	Certification	x		√				Exigences canadiennes uniques - langues, NSM etc.	
568	Vehicules hors route (man.) à deux ou plus étages	x		√				Exigences canadiennes uniques mineures - NSM	
901	Axes					x		Exigence canadienne unique	
903	Spécifications pour le chariot de conversion de type C					x		Exigence canadienne unique	
905	Dispositifs d'ancrage des chargements de remorque					x		Exigence canadienne unique	
906	Remorques pour motoneige					x		Exigence canadienne unique	
1106	Émissions de bruits	x				x	?	Aucune exigence américaine pour les véhicules de tourisme	
Divers	PE eBTD	x						Exigences canadiennes uniques élaborées par un groupe de travail mixte entre l'industrie et le gouvernement	
Métrique	Réglementation substantielle	x			√			68 kg pour la NHTSA par rapport à 70 kg au Canada et 55 par rapport à 54 kg dans 110/120	10000-775
1201	Motoneiges					x		Exigence canadienne unique	
1202	Traîneau de motoneige					x		Exigence canadienne unique	
			20	7	20		9		
						15			
						7			

CPSCA
15 sur 62 sont les mêmes

Sommaire de Transports Canada
27 harmonisées dans la mesure du possible

Conseil du Partenariat pour le secteur automobile canadien
Groupe de travail sur l'harmonisation réglementaire
RAPPORT D'ÉTAPE – 29 JANVIER 2008

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 dégagé le besoin pour le gouvernement d'élaborer une politique officielle d'harmonisation en ce qui concerne les questions propres au secteur de l'automobile, ainsi que les trois questions prioritaires 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)
 - NSVAC 215

Rapport d'étape

- Depuis la dernière réunion du CPSCA, sept documents de normes techniques ont été terminés, et six normes sont maintenant harmonisées avec celles des États-Unis. Le manque d'harmonisation de la norme 209, concernant les ceintures de sécurité, est toujours considéré contraire aux recommandations de l'industrie.
- 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.
- TC a informé le groupe de travail que des mesures ont été prises concernant la recommandation du Comité consultatif externe sur la réglementation intelligente énoncée ci-dessous. Le groupe de travail en fera un suivi pour déterminer s'il y a eu progrès.

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.

- On a terminé une comparaison des normes américaines et canadiennes sur la sécurité des véhicules automobiles. À l'heure actuelle, 20 des 62 normes ont les mêmes. Au moins six règlements canadiens s'appliquent à tout véhicule automobile.

Prochaines étapes

Processus requis pour réagir aux recommandations

- Un processus clair et efficace doit être créé pour traiter les recommandations 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 réglementaire

- Le groupe de travail a élaboré une définition opérationnelle pour l'harmonisation réglementaire qui englobe tous les ministères qui abordent des questions liées au secteur de l'automobile, conformément à la recommandation du Comité consultatif externe sur la réglementation intelligente. La définition opérationnelle a été endossée aussi bien par les membres industriels du CPSCA que les non-membres et examinée par TC le 24 janvier. La définition opérationnelle a été acceptée avec quelques modifications mineures et formera la base pour aller de l'avant avec l'harmonisation réglementaire.
- Les gouvernements au Canada devraient adopter une politique d'harmonisation des normes et des règlements, à moins que des preuves canadiennes convaincantes justifient la nécessité d'avoir des normes différentes au Canada.

La vision pour l'harmonisation réglementaire

- Pour les produits → Un environnement de produits qui respecte l'autocertification selon 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 l'ensemble des provinces et territoires au Canada
- Recommandation → Élaborer une politique d'harmonisation officielle accompagnée d'énoncés clairs qui sont reconnus aux ministères gouvernementaux ayant une responsabilité à l'égard du secteur de l'automobile.

Questions principales du rapport d'étape

Règlements sur l'efficacité du carburant

- Le gouvernement fédéral a annoncé 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 en matière d'économie du carburant sont établies au niveau maximal possible qui ne nuira pas à la sécurité ou ne causera aucune nuisance économique à l'industrie. À l'heure actuelle, l'ensemble de véhicules achetés au Canada entraîne une norme plus rigoureuse pour les fabricants au Canada. Il s'agit d'un équilibre approprié pour le marché nord-américain intégré. Il s'agit d'un code jaune parce qu'il n'y a pas d'engagement clair à l'égard d'une même méthodologie et des critères nécessaires pour maintenir un produit commun.
- L'industrie est très troublée par les propositions provinciales visant à réglementer l'économie du carburant. Ces propositions de normes non réalisables auraient pour conséquence de réduire la disponibilité des produits, particulièrement pour les gens qui nécessitent de gros véhicules (familles, fermiers, entreprises).
- Les initiatives provinciales représentent un code rouge.

Autocertification

- Le document de discussion de Transports Canada (TC) sur les révisions proposées à la Loi sur la sécurité automobile (LES) aurait pour 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. TC tente 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 perfectionnées 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 maintenant 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.

CMVSS 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 version très modifiée de la norme américaine fédérale 208 pour la sécurité des véhicules automobiles (FMVSS) 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 d'imposer des variantes canadiennes de véhicules automobiles plus dispendieux, ou les deux.
- TC a embauché un universitaire américain pour mener une analyse des coûts-avantages et une analyse des risques concernant des éléments de la proposition qui n'ont pas été communiqués à l'industrie à ce jour. Cette étude n'a pas été rédigée et, même si Transports Canada utilise sélectivement certaines des données, il n'a pas l'intention de les présenter à l'industrie. Transports Canada a convenu de procéder à un dialogue sur les avantages potentiels procurés par l'harmonisation au chapitre de la sécurité par rapport aux risques éventuels.
- Comme les propositions révisées continuent de viser des exigences canadiennes uniques, un code jaune est attribué à cette question.
- C'est depuis huit 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 uniques en matière de pare-chocs (dommageables) et prévoit actuellement de mieux aligner 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 mais devrait passer au code vert cette année.

Surveillance des émissions et production de rapport

- Il y a un dédoublement entre les inventaires d'émissions aux termes 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 dossiers. 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 de révoquer le règlement 127 et d'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, il s'agit d'un code 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 ignorait que l'industrie canadienne avait proposé une révision à un règlement CEE qui avait été rejetée; TC a ajouté les nouvelles exigences au règlement final d'une manière non-conforme aux exigences du processus de réglementation. Les récentes modifications aux règlements d'importation ne sont pas conformes à la NSVAC 114 en ce qui concerne les exigences liées aux systèmes antidémarrage électroniques.
- Les récentes modifications aux règlements d'importation (article 12) ne sont pas conformes à la NSVAC 114 en ce qui concerne les exigences liées aux systèmes antidémarrage électroniques. TC a convenu de réévaluer le libellé du règlement concernant la NSVAC 114 en vue de régler les préoccupations de l'industrie relativement à un double standard.
- Il s'agit d'un code rouge.

Examen des règlements sur la sécurité

- Une comparaison des règlements canadiens et américains sur la sécurité des véhicules a été mise à jour avec l'aide de TC. Vous trouverez ci-joint le rapport.

Réglementation de produits d'Environnement Canada (EC)

- EC élabore actuellement des règlements qui influenceront sur les produits automobiles du marché des pièces de rechange, en fonction d'exigences d'État uniques (Californie)
- Il s'agit d'un code jaune.

GROUPE DE TRAVAIL DU CPSCA SUR L'HARMONISATION RÉGLEMENTAIRE
Rapport au CPSCA : 5 février 2008

Le Groupe de travail du CPSCA sur l'harmonisation réglementaire a fourni une mise à jour sur les progrès réalisés en vue de résoudre les questions prioritaires soulevées depuis la dernière réunion exécutive du CPSCA.

Introduction

- Le Comité exécutif du CPSCA a examiné la vision convenue en ce qui concerne la réussite du Groupe de travail sur l'harmonisation réglementaire, qui avait été définie dès le début du processus du CPSCA comme étant la capacité de vendre des produits communs au Canada et aux États-Unis. La vision s'exprime précisément comme suit : « Un produit, conçu, testé et homologué une seule fois, pour un marché nord-américain commun. »
- Même si le CPSCA n'a pas encore concrétisé cette vision, certains progrès très importants ont été réalisés depuis la dernière réunion du CPSCA en vue de résoudre les deux grandes priorités pour le Groupe de travail sur l'harmonisation réglementaire, à savoir :
 1. Des normes nationales harmonisées pour l'efficacité du carburant entre le Canada et les États-Unis,
 2. Des normes communes pour la sécurité des véhicules automobiles.

1) Normes nationales harmonisées pour l'efficacité du carburant

- Le 29 janvier 2008, les présidents-directeurs généraux de l'industrie automobile qui siègent au CPSCA ont rencontré quatre ministères fédéraux (les ministres Baird, Flaherty, Cannon et Prentice) afin de discuter de l'élaboration et de la mise en œuvre de règlements canadiens sur l'efficacité du carburant qui devraient entrer en vigueur en 2011. Les PDG ont qualifié la réunion de positive et de conforme aux réunions précédentes.
- Les représentants de l'industrie ont fourni un aperçu des sérieux défis auxquels fait face le secteur canadien de l'automobile :
 - Le ralentissement économique des États-Unis nuit à la production canadienne puisque 85 % de la production canadienne est exportée.
 - La faible valeur du dollar américain et la forte valeur du dollar canadien ont augmenté les coûts d'affaires à tous égards au Canada et, par conséquent, le Canada est devenu l'un des pays les plus dispendieux au monde pour la production de véhicules automobiles.
 - Les accords commerciaux canadiens doivent assurer des échanges commerciaux équitables qui sont bidirectionnels et qui ouvrent des marchés aux produits canadiens.
- Les représentants ont ensuite donné un aperçu des nouvelles normes américaines rigoureuses en matière d'efficacité du carburant, qui comprennent le projet de loi américain sur l'énergie qui a été adopté en décembre 2007 :
 - La nouvelle exigence américaine pour l'amélioration de l'économie du carburant (40 %) constitue le changement le plus important depuis des décennies au chapitre de l'efficacité du carburant et représente une variation en échelon dans les affaires et les technologies pour l'industrie automobile et les consommateurs.
 - Ces changements exigent des investissements massifs dans les usines, la R-D et les nouvelles technologies et on s'attend à ce qu'ils augmentent les coûts des véhicules de consommation.
 - Pour mettre cela en perspective, la nouvelle norme moyenne (35 mpg US, 42 mpg Imperial, 6,7 l/100 km) que tous les véhicules devront respecter à l'avenir est l'équivalent de ce que représentent les voitures sous-compactes d'aujourd'hui sur le plan de l'efficacité du carburant.
 - Le délai pour élaborer et mettre en œuvre ces nouvelles normes rigoureuses en matière d'efficacité du carburant est extrêmement serré; il faudra donc concentrer tous les efforts sur l'élaboration et la mise en œuvre de cette nouvelle norme nationale.
- Le ministre Cannon a énoncé le processus par lequel les règlements canadiens sur l'efficacité du carburant seraient élaborés ainsi que les critères pour le processus de réglementation :
 - le Canada utilisera comme point de repère la norme nord-américaine dominante ;
 - les normes canadiennes en matière d'efficacité du carburant s'appuieront sur le Protocole d'entente sur les GES ;
 - le gouvernement du Canada a pris un engagement à l'égard du Pacte de l'auto propre, annoncé en 2007;
 - la US Energy Act est un rebondissement positif car cette loi offre une certitude quant à l'orientation réglementaire pour élaborer une norme nationale dominante en matière d'efficacité du carburant;
 - les fonctionnaires canadiens travaillent avec leurs homologues américains pour élaborer une réglementation conforme aux objectifs du Pacte de l'auto propre de 2007,
 - Le processus de consultation analysera la norme nationale américaine, y compris les mécanismes de flexibilité disponibles aux États-Unis ainsi que les répercussions des normes en matière d'efficacité du carburant au niveau des États et des provinces;

1) Normes nationales harmonisées pour l'efficacité du carburant (suite)

- le gouvernement vise à élaborer un règlement provisoire d'ici le début de l'été et à adopter un règlement final d'ici la fin de 2008 ;
- Le gouvernement reconnaît que ces délais sont extrêmement serrés.
- Il est admis que la flotte canadienne est déjà très asymétrique en ce qui concerne les petits véhicules et que les Canadiens font très attention aux prix.
- On a reconnu que la réussite canadienne relativement à une réglementation de l'efficacité du carburant dépendra du rythme auquel les consommateurs canadiens adopteraient de nouvelles technologies automobiles.
- Les représentants de l'industrie ont indiqué que, pour maintenir un marché intégré, les courbes d'efficacité du carburant, les formules des cibles, la méthodologie des calculs et les mécanismes de flexibilité du Canada devront être uniformisés entre le Canada et les États-Unis.
- Les représentants de l'industrie ont reconnu et répété leur appui pour le Pacte de l'auto propre et le Mémoire de coopération que le ministre Cannon a signé avec la secrétaire américaine aux Transports, Mary Peters, en 2007.
- Pour appuyer le Pacte de l'auto propre, les fonctionnaires de Transports Canada sont déjà en communication avec leurs collègues américains au sujet de l'élaboration des normes américaines, et une façon possible de procéder serait que Transports Canada suit la modélisation du NHTSA ou des outils analytiques utilisés par les États-Unis.
- Les représentants de l'industrie ont également examiné des mesures complémentaires, qui peuvent aider à réduire les émissions provenant de la flotte entière. Les mesures complémentaires comprennent les suivantes : un programme de mise à la ferraille pour encourager le retrait de vieux véhicules de la flotte sur les routes, une disponibilité accrue de carburants de remplacement plus propres, une éducation des consommateurs pour choisir le véhicule approprié et l'entretien des véhicules et pour encourager des achats de flottes écologiques.
- Le ministre a également reconnu que les délais pour élaborer la norme en matière d'efficacité du carburant au Canada et aux États-Unis sont très serrés et qu'il faudra l'effort collectif du gouvernement et de l'industrie pour travailler ensemble à mettre en place des programmes fédéraux harmonisés pour respecter la date limite de 2011. Pour ce faire, ni l'industrie ni le gouvernement ne peuvent se permettre de s'écarter de l'élaboration des règlements.

2) Normes communes pour la sécurité des véhicules automobiles

- On a informé le Comité exécutif du CPSCA que d'importants progrès avaient été réalisés depuis la dernière réunion pour ce qui est d'accroître l'harmonisation des normes de sécurité des véhicules.
- Le progrès le plus important réalisé depuis la dernière réunion du CPSCA est le fait que Transports Canada, Industrie Canada et l'industrie automobile se sont mis d'accord sur une définition opérationnelle de l'harmonisation, d'après le travail produit par le Groupe de travail du CPSCA sur l'harmonisation réglementaire.
 - La définition met l'accent sur des produits nord-américains communs – à l'appui de la vision d'un produit, conçu, testé et homologué une seule fois pour les deux marchés.
 - La prochaine étape concernant les normes de sécurité des véhicules automobiles consistera à finaliser en collaboration un plan de travail pour améliorer l'harmonisation.
- Voici d'autres progrès réalisés depuis la dernière réunion du CPSCA :
 - Transports Canada travaille activement à une proposition pour améliorer l'alignement de la NSVAC 215 (norme de pare-chocs) avec la Partie 581 américaine,
 - Transports Canada a pris l'engagement d'entamer un nouveau dialogue destiné à élaborer des options de convergence relatives aux normes de protection des occupants (CMVSS 208 / FMVSS 208),
 - Transports Canada envisagera une option pour rectifier la double norme créée à cause des différences entre la NSVAC 114 et les récentes modifications à l'article 12, (Importation d'un véhicule acheté aux États-Unis) qui permettent l'importation d'un véhicule qui ne se conforme pas aux exigences d'immobilisation électronique prévues dans la NSVAC 114.
 - Transports Canada a terminé plusieurs Documents de normes techniques durant la deuxième moitié de 2007; comme résultat, 20 des 62 normes sont maintenant harmonisées.
 - Transports Canada et l'industrie progressent dans leurs efforts pour aligner la NSVAC 126 avec la FMVSS 126 (exigences de contrôle de la stabilité électronique) et pour conclure un PE couvrant la phase. Cette norme devrait fournir le plus grand avantage en matière de sécurité automobile depuis l'avènement des ceintures de sécurité.
- Transports Canada a publié son intention de commencer ou d'achever le travail pour harmoniser 12 autres normes en 2008.