

Forum des intervenants du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation (CCR) de 2018

Résumé

Le forum des intervenants du CCR Canada–États-Unis a eu lieu les 4 et 5 décembre 2018 à Washington, D.C. Environ 300 intervenants et organismes de réglementation se sont réunis à l'occasion de cet événement d'une journée et demie qui a connu un franc succès. L'événement s'est déroulé sous la forme d'une séance plénière et de quatre ensembles de séances en petits groupes.

L'ambassadeur du Canada aux États-Unis, David MacNaughton a présenté le mot d'ouverture, auquel ont fait suite les discours de Mick Mulvaney, directeur du U.S. Office of Management and Budget et de Scott Brison, président du Conseil du Trésor du Canada. Les discours d'ouverture portaient, entre autres thèmes principaux, sur l'importance de la relation entre le Canada et les États-Unis et le rôle de la coopération en matière de réglementation afin de réduire le fardeau réglementaire et d'ainsi stimuler l'économie, tout en maintenant des normes et des niveaux de protection élevés de la santé, de la sécurité et de l'environnement.

Les discours ont été suivis d'une table ronde d'intervenants sur les réussites passées, actuelles et futures du CCR. Les panélistes ont mis en valeur les réussites du CCR, comme le projet pilote sur les écrans solaires, les normes relatives à une nouvelle catégorie de wagons-citernes pour les liquides inflammables, la sécurité automobile et la gestion des produits chimiques. On a fait remarquer que l'une des principales réussites du CCR est qu'il dépasse les administrations.

Au moment où les organismes de réglementation et les intervenants commençaient le premier ensemble des séances en petits groupes, le conseil du CCR tenait une réunion. Peter Wallace, président du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada et Neomi Rao, administratrice du Office of Information and Regulatory Affairs des États-Unis, étaient les coprésidents du conseil. Michael Keenan, sous-ministre de Transport Canada, et Andrew Wheeler, administrateur par intérim de l'Environmental Protection Agency des États-Unis, se sont joints à eux.

Douze séances en petits groupes ont eu lieu sur les sujets suivants : le matériel médical; l'utilisation de carburants de remplacement dans le transport; la sécurité aérienne et les systèmes d'aéronefs sans pilote; la protection des récoltes; la sécurité automobile et les véhicules branchés; la sécurité des produits de consommation; la sécurité ferroviaire; la gestion des produits chimiques et les produits chimiques en milieu de travail; les petits réacteurs modulaires; le transport des marchandises dangereuses; la santé des animaux, les médicaments vétérinaires et l'inspection des viandes; et les systèmes de données sur le commerce frontalier. Toutes les séances ont commencé par une vue d'ensemble des activités de coopération en

matière de réglementation et des plans de travail présentée par les organismes de réglementation, suivie d'une séance de questions et réponses.

Tout au long de l'événement, les intervenants ont affiché leur soutien solide à l'égard du CCR; dans de nombreux cas, ils ont applaudi les efforts déployés par les organismes de réglementation afin de collaborer et de réduire le dédoublement inutile dans nos systèmes de réglementation. Les intervenants ont aussi soulevé le thème de la coopération réglementaire pour les nouvelles technologies dans tous les domaines, qui fait déjà l'objet de discussions bilatérales entre de nombreux organismes de réglementation. Parmi les autres thèmes soulevés par les intervenants, notons l'utilisation de normes internationales; le recours accru à des outils électroniques pour les exigences en matière de réglementation; et l'accroissement de l'échange de travail et de la reconnaissance mutuelle dans la mesure du possible.

Les organismes de réglementation et les intervenants se sont réunis pour écouter l'allocution de fin de journée et un compte rendu de la réunion du conseil, présenté par le secrétaire Wallace et Dominic Mancini, administrateur adjoint du Office of Information and Regulatory Affairs des États-Unis.

Vue d'ensemble

Le forum des intervenants du CCR Canada–États-Unis a eu lieu les 4 et 5 décembre 2018 au Walter E. Washington Convention Center à Washington, D.C. Environ 300 intervenants et organes de réglementation se sont réunis à l'occasion de cet événement d'une journée et demie qui a connu un franc succès.

L'ambassadeur du Canada aux États-Unis, David MacNaughton a présenté le mot d'ouverture, auquel ont fait suite les discours de Mick Mulvaney, directeur du Office of Management and Budget des États-Unis et de Scott Brison, président du Conseil du Trésor du Canada. Les mots d'ouverture portaient, entre autres thèmes principaux, sur l'importance de la relation entre le Canada et les États-Unis et le rôle de la coopération en matière de réglementation afin de réduire le fardeau réglementaire et d'ainsi stimuler l'économie, tout en maintenant des normes et des niveaux de protection élevés de la santé, de la sécurité et de l'environnement.

Les discours ont été suivis d'une discussion d'experts de l'industrie sur les réussites passées, actuelles et futures du CCR. La modératrice de la discussion d'experts était Susan Dudley, directrice du Regulatory Studies Center de la George Washington University. Les panélistes étaient Michael Fitzpatrick (Head of Regulatory Advocacy, General Electric Global Law and Policy), Mark Nantais (Président, Association canadienne des constructeurs de véhicules), Kristin Willemsen, (Directrice, Affaires scientifiques et réglementaires, Produits de santé consommateurs du Canada) et Michael Walls (Vice President of Regulatory and Technical Affairs, American Chemistry Council). Les panélistes ont mis en valeur les réussites du CCR, comme le projet pilote sur les écrans solaires, les normes relatives à une nouvelle catégorie de wagons-citernes pour les liquides inflammables, la sécurité automobile et la gestion des produits chimiques. On a fait remarquer que l'une des principales réussites du CCR est qu'il dépasse les administrations. L'un des panélistes a aussi mentionné que dans certains secteurs, le mauvais alignement réglementaire est l'obstacle le plus important au commerce. En ce qui concerne les technologies émergentes, comme les systèmes aériens sans pilote, les véhicules automatisés et branchés, ainsi que l'intelligence artificielle, les panélistes ont mis en garde les gouvernements contre une réglementation trop hâtive, tout en leur conseillant de surveiller de près l'évolution de l'industrie et en s'employant à la réglementer au fur et à mesure des besoins. Les panélistes ont aussi donné des conseils et fait part de leçons retenues : il faut être persévérant; étayer les bonnes idées de preuves; et avoir des plans de travail gérables. Ils ont aussi mentionné l'importance des réponses du gouvernement aux propositions de l'industrie, même dans le cas d'une réponse négative.

Au moment où les organismes de réglementation et les intervenants commençaient le premier ensemble des séances en petits groupes, le conseil du CCR tenait une réunion. Peter Wallace, secrétaire du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada et Neomi Rao, administratrice du

Office of Information and Regulatory Affairs des É.-U., étaient les coprésidents du conseil. Le secrétaire Wallace et l'administratrice Rao ont aussi invité leurs collègues, Michael Keenan, sous-ministre de Transports Canada, et Andrew Wheeler, administrateur intérimaire de la Environmental Protection Agency des É.-U. à les rejoindre au conseil.

Les organismes de réglementation et les intervenants se sont réunis afin d'écouter l'allocution de fin de journée et d'obtenir un compte rendu de la réunion du conseil, présenté par le secrétaire Wallace et Dominic Mancini, administrateur adjoint du Office of Information and Regulatory Affairs des É.-U. La discussion du Conseil comprenait les domaines d'intérêt suivants :

- Les technologies émergentes, particulièrement les véhicules branchés;
- Les protocoles de cybersécurité et la collecte d'information et de données, qui sont importantes à la compréhension au moment où l'Amérique du Nord voit l'utilisation de véhicules automatisés et branchés prendre de l'ampleur;
- Tirer profit des réductions de la paperasserie en tant que développer des moyens plus efficaces de collecter de l'information électronique.

Le Conseil souhaitait entendre les discussions des séances de groupe, ainsi que les idées pour les domaines de coopération futurs. Ces commentaires pourraient également être présentés dans le cadre de la Demande d'information qui a été publiée récemment par le Office of Information and Regulatory Affairs des États-Unis.

Douze séances en petits groupes ont eu lieu pendant cette journée et demie. Toutes les séances ont commencé par une vue d'ensemble des activités de coopération en matière de réglementation et des plans de travail présentée par les organismes de réglementation, suivie d'une séance de questions et réponses. Tout au long de l'événement, les intervenants ont affiché leur soutien solide à l'égard du CCR; dans de nombreux cas, ils ont applaudi les efforts déployés par les organismes de réglementation afin de collaborer et de réduire le dédoublement inutile dans nos systèmes de réglementation. Les intervenants ont aussi soulevé le thème de la coopération réglementaire pour les nouvelles technologies dans tous les domaines, qui fait déjà l'objet de discussions bilatérales entre de nombreux organismes de réglementation. Parmi les autres thèmes soulevés par les intervenants, notons l'utilisation de normes internationales; le recours accru à des outils électroniques pour les exigences en matière de réglementation; et l'accroissement de l'échange de travail et de la reconnaissance mutuelle dans la mesure du possible.

Les séances en petits groupes portaient sur les sujets suivants :

- [le matériel médical](#);
- [l'utilisation de carburants de remplacement dans le transport](#);
- [la sécurité aérienne et les systèmes d'aéronefs sans pilote](#);

- [la protection des cultures;](#)
- [la sécurité automobile et les véhicules branchés;](#)
- [la sécurité des produits de consommation;](#)
- [la sécurité ferroviaire;](#)
- [la gestion des produits chimiques et les produits chimiques en milieu de travail;](#)
- [les petits réacteurs modulaires;](#)
- [le transport des marchandises dangereuses;](#)
- [la santé des animaux, les médicaments vétérinaires et l'inspection des viandes;](#)
- [les systèmes de données sur le commerce frontalier.](#)

Pour consulter le sommaire d'une séance en petits groupes en particulier, cliquer sur les liens ci-dessus.

Matériel médical

La Food and Drug Administration (FDA) des États-Unis et Santé Canada poursuivront leur collaboration étroite sur les points de convergence réglementaire avant et après la mise sur le marché, notamment par l'entremise du International Medical Devices Regulators Forum (IMDRF). L'objectif du IMDRF est d'accélérer l'harmonisation internationale de la réglementation des instruments médicaux et d'offrir un point de convergence aux organismes de réglementation et aux intervenants du monde entier. Parmi les travaux réalisés par le passé et actuellement, notons le Programme unique d'audit pour le matériel médical (MDSAP); le format de la table des matières; la cybersécurité (FDA et Santé Canada sont les coprésidents); et l'élaboration d'un Programme unique d'examen pour le matériel médical (MDSRP). Le MDSAP est obligatoire au Canada depuis janvier 2019. Santé Canada et la FDA ont exprimé que le MDSRP, qui donnerait accès à de multiples administrations à la suite d'un examen unique, pourrait permettre d'alléger le fardeau avant la mise sur le marché pour les organismes de réglementation et l'industrie. FDA et Santé Canada collaborent aussi sur la santé numérique afin d'harmoniser les exigences réglementaires. Santé Canada élabore des documents d'orientation sur l'impression 3D, la cybersécurité et le logiciel en tant que matériel médical.

Les intervenants ont indiqué qu'ils appuyaient la poursuite de la coopération en matière de coopération entre FDA et Santé Canada sur le matériel médical. Les intervenants ont demandé quelle serait la meilleure façon d'assurer la participation d'autres pays et comment le CCR influence réciproquement le IMDRF. FDA et Santé Canada ont expliqué que le CCR et le IMDRF entretiennent une relation bidirectionnelle. Le CCR est un bon endroit où mener des projets pilotes provenant du IMDRF.

Les intervenants ont manifesté leur intérêt à l'égard d'une collaboration entre les deux organismes de réglementation sur des approches nouvelles et des technologies émergentes, par exemple, le matériel médical délocalisé, et se sont demandé s'il existait des possibilités d'échange de travail ou de reconnaissance mutuelle. On a également parlé du rôle des normes et de l'harmonisation possible avec le programme de normes de la FDA.

Les intervenants sont aussi dits préoccupés par l'examen du matériel médical, qui a fait l'objet d'une attention dans les médias canadiens récemment. Santé Canada a fait remarquer que la ministre de la Santé avait établi une voie à suivre. Cette situation n'aura aucune incidence sur le travail du CCR.

Utilisation de carburants de remplacement dans le transport

Le département de l'Énergie (DOE) des États-Unis et Ressources naturelles Canada (RNCa) ont tous deux parlé des efforts déployés à ce jour et des possibilités prospectives. Ils ont indiqué que cette initiative tire parti de plus de 20 ans de coopération entre les deux ministères sur l'utilisation de carburants de remplacement dans le transport.

Cette initiative du CCR vise à harmoniser les codes et les normes pour les véhicules utilisant un carburant de remplacement et l'infrastructure de ravitaillement. Ces efforts garantissent que les consommateurs et les parcs automobiles qui choisissent d'avoir des véhicules utilisant des carburants de remplacement peuvent être assurés que les technologies sont semblables, quelle que soit la région géographique dans laquelle ils se déplacent au États-Unis et Canada, ce qui contribue à la sécurité énergétique en plus de réduire les coûts liés au carburant et les émissions. Ces efforts garantissent aussi que les entreprises peuvent concevoir des produits selon un ensemble de spécifications pour les marchés canadien et américain, ce qui réduit les coûts et les rend plus concurrentielles.

Au départ, l'initiative ne portait que sur l'utilisation du gaz naturel dans le transport routier; en 2016, toutefois, on a élargi sa portée afin d'inclure tous les carburants de remplacement (par exemple, les véhicules électriques, l'hydrogène, le gaz naturel et le propane) et les utilisations émergentes, comme les applications dans les domaines maritime et ferroviaire.

Il est important de mentionner que ni le DOE ni RNCa ne sont les organismes de réglementation lorsqu'il est question de l'utilisation de carburants de remplacement dans le transport. Il s'agit d'un domaine de réglementation à l'échelle de l'État, de la province ou du territoire.

Les intervenants ont fait part de leur intérêt à ajouter d'autres carburants aux plans de travail du CCR et ont fait remarquer que le mauvais alignement entre les réglementations fédérales, des États et des provinces entrave l'innovation dans un secteur de l'industrie du transport qui évolue considérablement. Les sujets principaux soulevés par les intervenants comprennent les suivants : la réduction du coût des piles à hydrogène et le propane. Les intervenants ont mentionné que les gouvernements devraient mieux aligner leur réglementation afin d'habiliter l'innovation et la croissance économique. RNCa et le DOE s'emploient à définir l'avenir de cette initiative et à cerner les prochains domaines et de les aborder en priorité.

Aviation et systèmes d'aériens sans pilote

La Federal Aviation Administration (FAA) du département des Transports (DOT) des États-Unis et Transports Canada (TC) ont chacun parlé brièvement de leur coopération continue et de leurs relations de travail positives dans le domaine de la sécurité aérienne et des véhicules aériens sans pilote. Après ces discours, les intervenants ont eu l'occasion de formuler des commentaires et de poser des questions auprès des organismes de réglementation.

Les intervenants ont posé des questions sur l'ampleur de la participation du Canada au Integration Pilot Program (IPP) de la FAA. TC a indiqué que des représentants du ministère se sont rendus aux États-Unis afin d'en apprendre plus sur le programme de la FAA et qu'il est motivé à en apprendre davantage.

Les intervenants ont fait part de leur intérêt à l'égard de la gestion de l'espace aérien; en particulier, de l'éventuel défi d'harmoniser les règles en raison des différences dans la gestion de la circulation aérienne entre les États-Unis et le Canada. TC et la FAA ont indiqué qu'ils ne s'attendent pas à ce que cela pose problème.

De même, les intervenants ont posé des questions sur les difficultés possibles liées à l'alignement des règles définitives entre les États-Unis et le Canada étant donné leur géographie très différente. TC a reconnu que les télécommunications pour le commandement et le contrôle pourraient être problématiques, surtout dans le nord, où ils pourraient y avoir des défis liés à l'infrastructure. Cela ne changerait toutefois pas notre façon de réglementer.

Les intervenants ont insisté sur l'importance de la réciprocité pour la délivrance de permis de drones aux États-Unis et au Canada. TC a indiqué que la réciprocité est cruciale, surtout pour les drones plus gros et pour les opérations qui se déroulent au-delà de la ligne visuelle. Il serait utile d'avoir des normes d'homologation communes, mais cela soulève toutefois des questions sur l'évaluation de la mise à l'essai du produit d'homologation.

Les intervenants ont indiqué qu'il était important de communiquer les messages sur la sécurité aux intervenants. TC a indiqué qu'il a un site Web convivial pour répondre à ces questions. Le DOT a noté qu'un certain nombre d'intervenants ont demandé au département d'accélérer les communications et la sensibilisation aux messages liés à la sécurité, à l'instar d'autres pays qui font une sensibilisation novatrice (par exemple, le Royaume-Uni et le Canada). TC a fait remarquer qu'il y a un vaste éventail d'intervenants, et pas seulement à des fins commerciales et de loisir. Il faut offrir davantage d'applications et d'outils numériques aux utilisateurs et collaborer avec les fabricants et les détaillants sur les messages liés à la sécurité.

Protection des cultures

L'Office of Pesticides Program de la United States Environmental Protection Agency (EPA) et l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire (ARLA) de Santé Canada ont présenté une mise à jour sur leurs collaborations dans le cadre du programme sur les pesticides qui relèvent du CCR. La coopération et le partenariat entre les deux organismes durent depuis longtemps et ils continuent de collaborer étroitement sur de nombreuses questions. Les organismes ont mis en valeur leur travail sur les pesticides néonicotinoïde, particulièrement dans le domaine de l'évaluation du risque. Sur ce sujet, les deux pays examinent la science de façon semblable. Ils ont toutefois fait remarquer qu'ils ne suivent pas le même échéancier pour examiner des présentations. La EPA et l'ARLA examinent toujours de près leurs processus de réévaluation et ils collaborent avec leurs homologues de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). En ce qui concerne les nouveaux ingrédients actifs, l'industrie a pris l'habitude de présenter les demandes aux États-Unis et au Canada en même temps, ce qui a mené à des efficacités accrues pour l'industrie et les gouvernements. Les organismes poursuivent aussi leur travail sur l'élaboration de nouvelles méthodes intégrées en matière d'essais et d'évaluations. En ce qui concerne l'harmonisation des exigences des essais sur les résidus de pesticides, la EPA et l'ARLA ont harmonisé leurs exigences des essais en 2017 et en 2018. Les exigences des essais sur les résidus des pesticides déterminent les niveaux de produits chimiques pouvant rester sur les produits et elles représentent un aspect important du processus d'approbation. La EPA et l'ARLA ont aussi travaillé récemment sur l'élaboration de solutions conjointes en matière de technologies de l'information et elles continuent de chercher des façons d'échanger l'information plus efficacement entre les organismes de réglementation.

La EPA et l'ARLA ont manifesté leur intérêt à entendre ce que les intervenants avaient à dire sur ce que devraient être leurs priorités pour le CCR à l'avenir. Elles ont entendu et compris l'importance des examens conjoints et se sont engagées à poursuivre leur travail de collaboration. Elles ont aussi fait remarquer que les limites maximales de résidu (LMR) pour les examens conjoints sont assez bien harmonisées. Elles ont aussi entendu les intervenants dire qu'ils voulaient une meilleure harmonisation sur les biocides.

Les intervenants avaient un certain nombre de suggestions pour poursuivre la coopération entre les États-Unis et le Canada sur les pesticides. Ils ont fait part de leur désir clair d'avoir des échéanciers et des résultats harmonisés. La EPA et l'ARLA ont indiqué que leurs cadres législatifs leur exigent de mener des évaluations différentes, ce qui peut mener à des résultats différents. Les organismes de réglementation ont aussi indiqué que des renseignements différents sont présentés à chaque pays pendant le processus de commentaires publics, ce qui peut mener à des échéanciers différents, même si les évaluations du risque ont été affichées aux fins de commentaires publics en même temps.

Un intervenant a suggéré au Canada de refléter le programme de biopesticides de la EPA, qui donne aux biopesticides un parcours plus court et moins onéreux en vue de l'homologation. Un autre a indiqué qu'il aimerait voir une coopération accrue dans le domaine des biocides, en particulier pour les examens conjoints, et voir le Canada accepter les examens des États-Unis. Les intervenants ont aussi mentionné la dépendance à l'égard du processus de la Coopération économique pour l'Asie-Pacifique et de l'approche à l'égard des LMR.

Ils ont aussi parlé de la technologie émergente (par exemple, les drones). La EPA et l'ARLA ont indiqué qu'elles en ont discuté entre elles et avec l'industrie.

Sécurité automobile et véhicules branchés

Le département des Transports (DOT) des États-Unis et Transports Canada (TC) ont présenté de courtes mises à jour de la situation sur le plan de travail du CCR pour les véhicules branchés (VB) et la sécurité automobile (SA) qui ont été présentées lors des réunions des intervenants du CCR de 2016 et de 2014. Les parties ont renforcé leurs relations de travail étroites et leur intention de poursuivre leur travail sur des thèmes qui comprennent la cybersécurité, l'analyse de la politique du spectre, l'infrastructure, l'élaboration de règlements, les essais de recherche conjoints, les nouveaux règlements et les règlements en place. En ce qui concerne les VB, les deux parties ont insisté sur la nécessité d'harmoniser les codes et les normes sur l'architecture du transport afin de garantir le déploiement et l'interopérabilité des véhicules branchés dans les deux pays. En ce qui concerne la SA, la protection contre les chocs latéraux, l'atténuation de l'éjection et le contrôle électronique de stabilité pour les camions de transport et les autobus étaient des domaines prioritaires où le Canada était harmonisé avec les États-Unis.

Les intervenants ont demandé si le DOT et TC pouvaient mettre en commun et présenter des données en indiquant que l'échange d'information de cette façon pourraient générer des avantages très concrets. TC a indiqué qu'il y a une collaboration accrue sur la sécurité en ce qui concerne les véhicules à hydrogène et les véhicules électriques. En même temps, TC s'emploie à porter un regard neuf sur sa façon de présenter les recherches.

Les intervenants ont aussi soulevé des préoccupations sur l'état des camions lorsqu'ils sont utilisés en circulation en peloton, surtout en ce qui concerne leurs freins.

Les intervenants ont posé des questions sur l'harmonisation des exigences relatives aux dispositifs de protection arrière pour les trains routiers. Les intervenants ont indiqué qu'il y a quelques années, les États-Unis cherchaient à instaurer une exigence à cet égard, mais elle n'aurait pas été harmonisée avec les règles en vigueur au Canada.

En ce qui concerne la sécurité des véhicules automatisés (VA), les intervenants ont posé des questions sur le processus décisionnel utilisé au moment de programmer des VA. On a suggéré de mettre en œuvre une loi afin d'exonérer les entreprises de responsabilité en cas de blessure causée par un VA. TC a indiqué qu'il a élaboré des lignes directrices sur l'évaluation de la sécurité qui seront présentées sous peu.

Les intervenants ont aussi suggéré qu'il faudrait aborder les VA et les VB dans des plans de travail distincts du CCR puisqu'il s'agit de technologies distinctes, même si elles se développent en parallèle.

Les intervenants ont posé des questions sur l'état des exigences canadiennes relatives aux feux de route automatiques sur les automobiles. TC a indiqué qu'il ne s'agit pas d'une exigence réglementaire, mais d'une méthode permise pour se conformer aux exigences relatives au système d'éclairage (NSVAC 108) mises à jour récemment, qui visent à réduire le nombre de cas de véhicules qui circulent la nuit ou lorsque la lumière ambiante est faible sans que tous leurs feux de position ne fonctionnent. Les intervenants ont aussi plaidé en faveur d'une collaboration et d'une synchronisation accrues entre la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) et TC sur les questions liées au système d'éclairage. La NHTSA semble songer à mettre à jour son règlement sur le système d'éclairage (FMVSS 2018) afin de permettre certaines technologies d'éclairage avancé que TC a permises lorsque le NSVAC 108 a été mis à jour.

Sécurité des produits de consommation

Santé Canada a mis l'accent sur le fait qu'il avait collaboré étroitement avec la Consumer Product Safety Commission (CPSC) des É.-U., malgré l'absence d'un plan de travail du CCR sur la sécurité des produits de consommation afin de surveiller le risque et de discuter d'approches à l'égard d'un certain nombre de secteurs de produits de consommation, y compris de nouveaux secteurs dans le cybermarché mondial.

Santé Canada a exposé les points dans le processus où le ministère et la CPSC coopèrent, y compris dans les domaines de l'échange de renseignements; de la surveillance et du tri des produits; des évaluations du risque; et du travail de laboratoire. Depuis 2009, les États-Unis et le Canada ont diffusé conjointement 600 rappels de produits, ce qui témoigne du niveau d'engagement et de coopération en cours.

La CPSC des É.-U. n'a pas pu assister à la séance en petits groupes en raison du Jour de deuil national.

Vu l'étendue des sujets qui relèvent du thème de la sécurité des produits de consommation, les intervenants ont posé un certain nombre de questions disparates. Il y avait un intérêt particulier à l'égard de l'Internet des objets et des façons d'intégrer des produits « intelligents » au marché en toute sécurité. On a posé des questions sur les normes internationales, le nombre d'incidents de produits de consommation mettant en cause ces produits et la façon dont les États-Unis et le Canada peuvent coopérer davantage dans l'espace mondial afin d'échanger les leçons retenues et les pratiques exemplaires. Les intervenants ont aussi parlé de l'importance d'avoir des identificateurs uniques dans le marché mondial, surtout en ce qui concerne les rappels, et s'assurer que les rappels visent les bons produits dans le plus grand nombre de marchés possible. Les intervenants ont également soulevé un certain nombre de questions au sujet des approches relativement aux produits ayant un effet sur la santé et la sécurité des enfants (par exemple, les couvre-fenêtres, les pyjamas d'enfant, et les sièges d'auto) et sur la façon dont ces approches diffèrent aux États-Unis et le Canada malgré une coopération en matière de réglementation dans d'autres domaines.

Sécurité ferroviaire

La Federal Railroad Administration (FRA) des É.-U. et Transports Canada (TC) ont insisté sur le fait que leur collaboration est continue et positive. La FRA a mentionné qu'il existe une possibilité de modifier les normes américaines sur le système de freinage afin de les harmoniser à celles du Canada. TC a parlé de l'importance des enregistreurs de locomotive pour la sécurité, mais aussi pour la reconstitution d'accidents. Un règlement provisoire à cet égard est en cours d'élaboration au Canada et devrait être présenté à l'été 2019; le règlement définitif devrait être présenté au printemps 2020. En ce qui concerne la gestion de la fatigue, TC a publié un avis d'intention en novembre 2017 et entend apporter des changements au cadre réglementaire en ce qui concerne les absences et les périodes de repos pour les opérateurs ferroviaires.

Les intervenants ont posé des questions au sujet de l'état du dialogue sur les technologies émergentes (par exemple, l'infrastructure Hyperloop). La FRA et TC ont reconnu que des discussions sur les nouvelles technologies sont en cours. Les intervenants ont aussi posé des questions sur l'éventuelle harmonisation sur le Système positif de commande des trains de sorte que les exigences des É.-U. et du Canada soient interexploitables. La FRA et TC ont indiqué que des dialogues ont lieu continuellement sur le Système positif de commande des trains et le Canada traîne légèrement de la patte par rapport aux États-Unis. Un troisième domaine d'intérêt était la possibilité de coopération dans le domaine du transport combiné. Même si le transport combiné n'a pas été un point de mire de la coopération à ce jour, il est possible, à l'heure actuelle, de mener des inspections conjointes dans des domaines de transport combiné.

Gestion des produits chimiques et produits chimiques en milieu de travail

Produits chimiques en milieu de travail

La Occupational Safety & Health Administration (OSHA) des É.-U. et Santé Canada ont présenté une mise à jour du plan de travail sur les produits chimiques en milieu de travail du CCR. Les deux pays mobilisent activement les parties intéressées. Ils ont toujours entretenu une relation positive, mais le CCR leur a offert une plateforme pour accroître leur coopération. À titre d'exemple, la OSHA et Santé Canada ont mis en œuvre avec succès le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) et continuent d'harmoniser leur interprétation technique du système, en collaborant sur des positions communes et en les présentant à l'échelle mondiale. Les deux organismes cherchent à harmoniser leur mise à jour de la 7^e édition du SGH. Les États-Unis et le Canada se rencontrent régulièrement afin de discuter de cette question et ils s'emploient à créer des documents d'orientation conjoints dans les domaines suivants : la comparaison des exigences d'étiquetage pour les produits dangereux; le pictogramme d'étiquetage pour les dangers n'étant pas autrement classifiés; et le document de comparaison des processus réglementaires. Ils seront présentés aux intervenants sous peu.

La OSHA et Santé Canada ont aussi annoncé que leur protocole d'entente sur la santé et la sécurité au travail, en ce qui concerne l'élaboration et la mise en œuvre du SGH, a été renouvelé.

À l'avenir, la OSHA et Santé Canada poursuivront leur coopération afin de mettre en œuvre les mises à jour apportées au SGH dans leur administration respective. Voici le travail proposé pour la prochaine ronde de plans de travail du CCR :

- élaboration continue de documents d'orientation conjoints;
- coordination des positions communes et participation à des discussions internationales sur le SGH;
- maintien de l'harmonisation entre les deux pays à mesure que les mises à jour au SGH sont mises en œuvre.

Gestion des produits chimiques

La Environmental Protection Agency (EPA) des É.-U., Environnement et Changement climatique Canada et Santé Canada ont présenté une mise à jour sur le plan de travail pour la gestion des produits chimiques, qui comprend les deux volets de travail suivants : l'évaluation du risque et les dispositions relatives à la nouvelle activité (NAC) et les règles sur les nouvelles utilisations (SNUR). Dans le volet de travail sur l'évaluation du risque, Santé Canada et la EPA ont mené une

analyse comparative des cadres d'évaluation du risque; elles ont collaboré sur les produits chimiques prioritaires pour les deux pays; et elles ont élaboré un cadre d'évaluation concertée en vue d'accroître l'harmonisation. Ce cadre, élaboré de 2016 à 2018, permettra de mieux harmoniser les évaluations des risques liés aux produits chimiques, y compris l'identification des priorités de l'évaluation du risque, la collecte et l'échange de renseignements, les méthodes d'évaluation du risque, le partage du travail et les évaluations conjointes. Ce cadre est maintenant mis en œuvre par l'intermédiaire d'un plan de travail continu.

Dans le volet de travail sur les NAc et les SNUR, les organismes de réglementation ont organisé des réunions du groupe de travail technique afin d'aider à élaborer une analyse comparative des aspects liés à la compétence, à la réglementation, aux politiques et aux programmes. Des entrevues ont aussi été menées auprès d'intervenants afin de mieux comprendre les différences entre les administrations et les défis avec lesquels ceux-ci sont aux prises. Ce travail a mis en évidence la nécessité de poursuivre la coopération afin de faire ce qui suit :

- Faciliter et améliorer la communication entre les organismes de réglementation;
- Concevoir des documents et des approches en vue d'améliorer la compréhension;
- Améliorer la communication dans la chaîne d'approvisionnement.

Principaux thèmes soulevés par les intervenants

Les intervenants ont fait part de leur appui à l'égard du travail fait continuellement sur la gestion des produits chimiques et les produits chimiques en milieu de travail.

Produits chimiques en milieu de travail

Un intervenant a posé une question sur la mise à jour de la 8^e révision du SGH, qui est actuellement mise au point. Santé Canada a mentionné qu'il prévoit mettre en œuvre la 7^e révision en mars et qu'il ne veut pas la retarder davantage. Une autre question soulevée est celle de la protection accrue des travailleurs qui utilisent des antimicrobiens aux États-Unis.

Gestion des produits chimiques

Les intervenants ont exprimé leur désir de voir un plan de travail sur la gestion des risques liés aux produits chimiques. Les organismes de réglementation ont fait remarquer que le Canada et les États-Unis se trouvent à des étapes différentes sur ce point.

Les intervenants ont mentionné que la mauvaise harmonisation des processus liés aux renseignements commerciaux confidentiels (RCC) constituait un obstacle, particulièrement le

processus de revendication du Canada, qui comporte des frais. Un membre de l'industrie des parfums a mentionné que ce processus est particulièrement dispendieux pour cette industrie puisque les parfums contiennent de nombreux produits chimiques. Santé Canada a mentionné que les RCC représentent un obstacle important à l'accroissement de leur coopération avec les États-Unis et il prendra en considération les commentaires entendus. Le ministère a aussi indiqué qu'il mène actuellement des consultations sur la forme du nouveau programme sur les substances, qui comprendrait une question visant à savoir s'il pourrait échanger les RCC avec les États-Unis et avec l'Agence européenne des produits chimiques.

Parmi les autres questions soulevées, notons la nomenclature des produits chimiques et les solutions de rechange aux tests sur les animaux.

Petits réacteurs modulaires

La Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN) et la Nuclear Regulatory Commission (NRC) des États-Unis ont fait une présentation à un petit groupe d'intervenants sur l'environnement réglementaire actuel qui régit les petits réacteurs modulaires (PRM) et la voie à suivre.

La CCSN réglemente toutes les activités nucléaires, y compris l'exploitation minière, le transport, la dosimétrie, les déchets et le traitement. Aux États-Unis, l'autorisation de l'utilisation des matières radioactives, incluant par les réacteurs commerciaux dans les applications médicales, est géré par la NRC, un organisme indépendant.

Les PRM sont différents des réacteurs à eau de génération II et III en ce qui concerne les technologies et le liquide de refroidissement utilisés, ainsi que la sécurité dans la conception. Il existe aussi de nouvelles approches à l'égard du déploiement des PRM en ce qui concerne la propriété, l'exploitation de la centrale (c'est-à-dire, la dotation en personnel ou l'exploitation autonome) et les réacteurs transportables rechargés en usine. Une feuille de route canadienne pour les PRM dirigées par les intervenants a été présentée en novembre 2018 et le gouvernement du Canada examine actuellement ses conclusions et ses recommandations.

Les Laboratoires Nucléaires canadiens (LNC) consultent les fournisseurs de PRM en vue d'accueillir un PRM sur un site des LNC d'ici 2026. Ils s'emploient à mieux comprendre la demande du marché en PRM, y compris les fournisseurs, l'utilité et l'intérêt des gouvernements provinciaux. La CCSN consulte actuellement des fournisseurs afin qu'ils présentent des conceptions aux fins d'examen pour mieux comprendre les règlements canadiens et le processus de délivrance de permis. À l'heure actuelle, 10 examens de conceptions par des fournisseurs sont en cours.

La CCSN a consulté des parties intéressées sur l'intérêt public grandissant à l'égard des PRM et sur le besoin éventuel d'apporter des changements au cadre de réglementation nucléaire. En 2017, elle a publié un rapport « Ce que nous avons entendu » qui exposait les prochaines étapes pour clarifier la réglementation des PRM, qui comprennent : d'éventuelles modifications au *Règlement sur la sécurité nucléaire*; clarifier l'approche d'attribution de cote aux examens des fournisseurs; et préciser le processus de délivrance de permis pour les PRM.

La CCSN coopère actuellement avec d'autres pays afin de mener des analyses comparatives et d'échanger des renseignements avec des pays qui se trouvent dans une situation semblable. Cette coopération comprend de consulter l'Agence internationale de l'énergie atomique, les groupes de travail de l'Agence de l'OCDE pour l'énergie nucléaire, le programme multinational d'évaluation de la conception et le groupe sur la sécurité des réacteurs avancés. En outre, des ententes bilatérales avec le département de l'Énergie (DOE) des É.-U. ont donné lieu à une formation sur les réacteurs à sels fondus à l'échange de renseignements sur les réacteurs refroidis au gaz.

La présentation a exposé le processus lié à chacune de ces étapes et a conclu que le cadre de réglementation actuel est adéquat pour délivrer des permis pour cette technologie de pointe. La CCSN continuera de présenter son approche et son travail d'établissement des priorités afin de donner une plus grande clarté en matière de réglementation sous le leadership de la haute direction de la Commission.

Les intervenants ont demandé à quoi ressemblait le niveau d'acceptation actuel des PRM et de l'énergie nucléaire en général dans les nouvelles administrations et se sont demandé s'il serait difficile de vendre la possibilité des PRM aux citoyens. La CCSN a répondu que certaines régions du Canada ont manifesté leur intérêt à l'égard de cette technologie, mais qu'elles attendent que les conceptions des fournisseurs arrivent à maturité avant de s'engager.

Les intervenants ont demandé s'ils avaient le droit d'approcher le gouvernement américain afin de proposer des conceptions qui se situent possiblement à l'extérieur de la réglementation actuelle. Les États-Unis ont indiqué que les conceptions doivent se fonder sur la réglementation; il y a toutefois une certaine marge de manœuvre et des solutions de rechange acceptables qui ont été prévu dans la réglementation de la NRC. Le processus des É.-U. n'intègre pas l'option d'examen de la conception du fournisseur avec la même flexibilité que le Canada parce que le CNRC approuve les certifications de conception standard que les titulaires de permis peuvent adopter, plutôt que des propositions de projet au cas par cas. Les approches réglementaires des États-Unis et du Canada en matière d'énergie nucléaire diffèrent mais sont généralement complémentaires. La CCSN et la NRC partagent l'expertise acquise grâce à leurs expériences respectives.

Un intervenant a demandé si l'on avait songé à intégrer le Canada, les États-Unis et le Mexique à un cadre de réglementation nucléaire panaméricain. Les représentants ont indiqué que des conversations avaient eu lieu avec le Mexique par le passé, mais aucune discussion sérieuse n'a été menée depuis les cinq à sept dernières années.

Transport de marchandises dangereuses

Le département des Transports (DOT) des États-Unis a insisté sur les liens continus et solides entre le DOT et Transports Canada (TC) (par exemple, la réciprocité pour les inspections et les réparations des wagons-citernes et la reconnaissance mutuelle des permis spéciaux et des approbations). TC a insisté sur la collaboration de longue date avec le DOT et la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA) des É.-U., par exemple, par l'harmonisation des exigences relatives aux cylindres. TC a aussi parlé de la coopération à l'extérieur du CCR, par exemple par l'intermédiaire des comités sur l'élaboration de normes pour les wagons-citernes. Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada et le DOT ont indiqué qu'ils avaient hâte d'entendre les intervenants parler des défis au sein de leur industrie, ainsi que des réussites des organismes de réglementation fédéraux et des points à améliorer. TC espérait aussi profiter de cette séance pour faire un suivi auprès des intervenants sur certains des messages qu'il avait entendus dans le cadre de consultations menées récemment.

Les intervenants ont posé des questions sur l'exigence de mener de nouveaux tests sur les petits paquets après cinq ans, ainsi que la période pour mener des tests sur les paquets de taille moyenne (par exemple, les conteneurs pour vrac intermédiaires). TC s'est engagé à examiner ces exigences et à y répondre dans les jours suivant la séance. Les intervenants ont suggéré que les États-Unis devraient songer à modifier l'échéancier pour mener de nouveaux tests sur l'emballage unique d'au moins tous les 12 mois à cinq ans.

Les intervenants ont indiqué la possibilité d'adopter la technologie de registre distribué (par exemple, une chaîne de blocs), à utiliser pour assurer un transport sécuritaire grâce à l'utilisation de marchés intelligents. TC a répondu qu'il a songé à la chaîne de blocs dans son plan stratégique quinquennal, mais on ignore toutefois à quoi cela pourrait ressembler dans le contexte du transport des marchandises dangereuses.

Les intervenants ont demandé si le Canada avait des recherches actuelles sur l'utilisation possible des documents d'expédition électronique. TC a indiqué qu'il cherche à collaborer avec le DOT sur ces recherches. TC cherche aussi à collaborer avec la PHMSA en vue d'étudier des façons novatrices de remplacer les documents sur papier par des documents électroniques, que les intervenants d'urgence pourraient consulter et qui assureraient un niveau de sécurité équivalent. En ce qui concerne l'innovation, TC cherche aussi à explorer des approches novatrices à l'égard des documents d'expédition électroniques, des permis spéciaux et des exemptions, de l'emballage transparent, ainsi que des étiquettes et des pancartes.

Les intervenants ont mentionné que les anciens wagons-citernes utilisés pour les liquides inflammables (par exemple, le pétrole brut) sont éliminés progressivement plus rapidement au Canada qu'aux États-Unis et ont demandé si ces échéanciers accélérés allaient s'appliquer pour

d'autres liquides inflammables. TC a reconnu que l'élimination progressive des wagons DOT 111 se déroule plus rapidement au Canada, mais que l'élimination progressive des wagons utilisés pour transporter l'éthanol est harmonisée avec les dates indiquées par les É.-U.

Deux intervenants ont demandé si le Canada avait un formulaire de déclaration d'incident semblable à celui de la PHMSA. TC a répondu que le Canada a des exigences de déclaration d'incident semblables à celles de la PHMSA. TC remet un formulaire de suivi sur l'incident après 30 jours qu'il n'est pas obligatoire de remplir afin d'aider les intervenants à s'acquitter de leurs exigences en matière de déclaration d'incident. TC n'a pas de système de déclaration électronique à l'heure actuelle, mais le Canada cherche à améliorer ce point.

Les intervenants ont fait part de leur intérêt à en savoir plus sur le règlement proposé à venir de TC sur la formation sur le transport de marchandises dangereuses. TC a indiqué qu'il élabore actuellement une formation axée sur les compétences et une norme d'évaluation en partenariat avec l'Office des normes générales du Canada.

Les intervenants ont aussi demandé d'en savoir plus sur l'interprétation par TC de la « réexpédition » (par exemple, lorsqu'une entreprise qui reçoit des marchandises dangereuses doit produire un nouveau document d'expédition avant de les distribuer) et sur les limites de celle-ci.

Santé des animaux, médicaments vétérinaires et inspection des viandes

Santé des animaux

L'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) et le département d'Agriculture (USDA) des É.-U. ont donné une vue d'ensemble de leurs travaux récents en matière de santé des animaux.

Le travail sur le zonage continue de progresser et l'arrangement de zonage bilatéral, ainsi que son cadre d'orientation connexe ont été revus en fonction des leçons retenues pendant la mise en œuvre initiale et les commentaires des intervenants. En août 2018, l'arrangement a été mis à jour, révisé et signé de nouveau par les deux pays. Une entente conjointe proposée a été élaborée afin de permettre le déplacement d'animaux vivants entre les deux pays en cas d'urgence. Cette proposition fait actuellement l'objet d'un examen juridique, mais les deux organismes de réglementation espèrent qu'elle pourra être conclue dans un avenir rapproché. L'élaboration et la mise en œuvre de l'homologation électronique se poursuivent, tout comme des projets pilotes qui ont permis de réduire considérablement le temps requis pour obtenir et échanger des certificats.

Les intervenants ont fait part de leurs préoccupations sur la peste porcine africaine et sur ce que les organismes de réglementation faisaient à cet égard. Les deux organismes de réglementation ont répondu que les mesures d'atténuation en place à l'heure actuelle sont solides et qu'ils collaborent entre eux et avec le Mexique afin d'adopter une approche nord-américaine. Les autres questions soulevées par les intervenants portaient sur le zonage, la surveillance conjointe et la traçabilité. Un intervenant voulait mieux comprendre ce qui est fait au chapitre de l'harmonisation de la certification.

Médicaments vétérinaires

Les médicaments vétérinaires sont l'un des domaines de coopération du CCR depuis sa première phase; on vise à mener des examens simultanés qui mèneront à un accès simultané. Depuis 2012, Santé Canada et la Food and Drug Administration (FDA) des É.-U. ont mené 10 examens simultanés (six pour des animaux de compagnie et quatre pour des animaux destinés à l'alimentation). Dix-huit examens simultanés supplémentaires sont en cours (11 pour des animaux de compagnie et sept pour des animaux destinés à l'alimentation). Les organismes de réglementation explorent aussi des mécanismes internes afin de s'assurer de traiter et de gérer rapidement les demandes et ils consultent les entreprises pharmaceutiques afin de garantir que ces mécanismes leur conviennent. La possibilité de soumettre les demandes aux deux organismes de réglementation au moyen d'un portail électronique unique est également à l'étude. En réponse aux suggestions des intervenants pour harmoniser les limites maximales de résidus (LMR), les dosages et les périodes de retrait, Santé Canada et la FDA ont indiqué que les médicaments vétérinaires approuvés à la suite d'examen simultanés ont des conditions d'utilisation semblables étant donné l'examen scientifique concerté. Santé Canada a aussi

indiqué que le ministère a apporté des changements réglementaires en mai 2018 sur la qualité et la supervision de l'importation d'ingrédients pharmaceutiques actifs pour l'utilisation pour fabriquer des médicaments vétérinaires, ce qui lui a permis d'être mieux harmonisé avec les normes internationales.

Les intervenants ont fait part de leur appui solide à l'égard du travail réalisé sur les examens simultanés. Les intervenants ont aussi indiqué que les États-Unis en sont aux premières étapes de la réglementation de la modification génétique des animaux destinés à l'alimentation et ils ont demandé quelle était la situation au Canada. Parmi les suggestions de collaboration continue, notons l'évaluation environnementale, les produits vétérinaires biologiques et les modèles conjoints. Les intervenants ont aussi suggéré d'avoir la possibilité de mettre à l'essai la version bêta des modèles. Ils aimeraient aussi voir une meilleure harmonisation des LMR. En vertu du CCR, Santé Canada et la FDA ont examiné des ensembles de données et ont conclu que les écarts dans les LMR, lorsqu'ils existent, sont minimes et qu'ils ne donnent pas lieu à des enjeux commerciaux pour la viande. Santé Canada et la FDA ont aussi mentionné que d'autres organismes internationaux travaillent sur la question des LMR et de la salubrité des aliments.

Inspection des viandes et homologation

L'ACIA et le Food Safety and Inspection Service du USDA ont présenté une mise à jour conjointe, en mettant en valeur leur engagement à travailler de concert et à poursuivre leur collaboration pour régler des problèmes quotidiens et échanger des renseignements sur les avancées en matière de réglementation. Des avancées ont été faites dans l'équivalence des méthodes de test et d'autres travaux seront menés sur la possibilité d'harmoniser le processus de validation pour les méthodes en laboratoire afin de s'éloigner de l'examen méthode par méthode. Le travail réalisé par l'industrie aux côtés du gouvernement sur la bibliothèque d'exportation a été reconnu et on s'est engagé à redynamiser ce travail et à arriver à une conclusion dans un avenir rapproché.

Les commentaires formulés par les intervenants portaient surtout sur la question des nouvelles inspections et des procédures de test à la frontière; certains intervenants plaidaient en faveur d'une augmentation du nombre d'inspections de produits importés tandis que d'autres soutenaient qu'il s'agissait d'un travail en double qui contredisait l'équivalence. Des intervenants ont suggéré de commencer par éliminer petit à petit cette exigence.

Systèmes de données sur le commerce frontalier

La présentation faite par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a mis en évidence l'incidence du commerce électronique sur le traitement à la frontière. Les volumes augmentent, mais surtout pour des articles destinés à des consommateurs individuels. Vu le changement dans le cybermarché mondial, l'ASFC et la Customs and Border Protection (CBP) des É.-U. explorent des façons d'améliorer davantage les systèmes de données et les façons dont l'information est collectée, y compris par l'utilisation de technologies émergentes comme les chaînes de blocs. L'ASFC et la CBP ont toutes deux indiqué que cette technologie sera mise en œuvre par le secteur privé, tandis que le gouvernement devient le catalyseur. On vise à réduire le dédoublement des données et à rendre l'authenticité des expéditions transparente tout en rendant la technologie interexploitable. Des discussions sur la façon de faire évoluer davantage les systèmes de collecte de données sont en cours entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. L'harmonisation est aussi importante au niveau des États et des provinces afin de prévenir le dédoublement et de garantir la sécurité des produits entrants et des renseignements personnels collectés.

Les intervenants reconnaissent l'importance de la technologie comme celle des chaînes de bloc pour l'avenir du commerce frontalier; ils indiquent toutefois que les systèmes actuels, qui ne sont pas entièrement électroniques et pas entièrement intégrés à l'échelle de l'Amérique du Nord, posent des défis continus. Les intervenants ont indiqué que le Canada et les États-Unis devraient explorer des modèles internationaux où les processus et des ententes de prédédouanement intérieurs contribuent à alléger la congestion à la frontière. Les intervenants ont aussi indiqué que des initiatives comme celles du Numéro d'identification de commerce mondial pourraient aussi aider à préparer l'instauration future de la technologie de chaînes de blocs.