



PROGRAMME DE SURVEILLANCE DE LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES

LIGNES DIRECTRICES SUR LA CONFORMITÉ ET LA MISE EN APPLICATION

Le présent document est offert uniquement à titre d'information. Il ne remplace ni ne modifie d'aucune façon la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) ou le Règlement connexe. En cas de contradiction entre le présent document et la Loi ou le Règlement, la Loi et le Règlement ont préséance.

Transports Canada
Date : Octobre 2015
N° de SGDDI : 10753425

Table des matières

1	OBJECTIF	3
2	POUVOIRS ET COMPÉTENCES	3
	Pouvoirs législatifs	3
	Compétences	3
3	DÉFINITION DE « SURVEILLANCE »	3
4	PRINCIPES DIRECTEURS.....	3
5	RÔLES ET RESPONSABILITÉS.....	4
	Ministre des Transports	4
	Entités réglementées	5
	Direction de la sécurité des véhicules automobiles	5
	Inspecteurs pour l'application des règlements	5
	Enquêteurs sur les défauts	6
	Procureur général et Service des poursuites pénales du Canada	6
	La Cour fédérale	7
6	DÉMONSTRATION DE LA CONFORMITÉ (Régime d'autocertification)	7
	Marques nationales de sécurité	7
	Essais de certification.....	7
	Dossiers/Registres d'essais de certification.....	8
	Importation de véhicules	9
7	PROMOTION DE LA CONFORMITÉ	10
8	PROGRAMME DE SURVEILLANCE.....	11
	Essais de conformité	11
	Vérifications de la conformité.....	12
	Enquêtes sur les défauts des véhicules et rappels	13
9	MESURES (PRISES) EN CAS D'INFRACTIONS.....	15
	Mesures administratives.....	16
	Poursuites	16
10	PEINES ET ORDONNANCES DU TRIBUNAL APRÈS DÉCLARATION DE CULPABILITÉ	17
11	POUR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS	17
	DÉFINITIONS.....	18

1 OBJECTIF

Le transport routier fait partie des activités quotidiennes de la plupart des Canadiens. Les présentes lignes directrices sur la conformité et la mise en application visent à informer les intervenants (industrie, particuliers et autres gouvernements et les employés en sécurité des véhicules automobiles) ayant une responsabilité en matière de sécurité des véhicules et de l'équipement réglementés au sujet des attentes des responsables de Transports Canada qui appliquent la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) et les règlements qui en découlent. De plus, le présent document précise certaines responsabilités des intervenants et ce qu'on attend d'eux.

2 POUVOIRS ET COMPÉTENCES

Pouvoirs législatifs

La [Loi sur la sécurité automobile](#) a été adoptée afin de régir la fabrication et l'importation des véhicules et équipements automobiles en vue de limiter les risques de mort, de blessures et de dommages matériels et environnementaux. La *Loi* s'applique aux catégories réglementaires de véhicules¹, aux pneus et aux appareils de retenue pour enfants et personnes handicapées.²

Compétences

Les ordres de gouvernement fédéral, provinciaux et territoriaux se partagent la responsabilité de la surveillance de la sécurité routière. Le gouvernement fédéral s'occupe des normes de sécurité des véhicules neufs et importés selon les catégories réglementaires, des pneus et des appareils de retenue pour enfants et personnes handicapées. Les provinces et territoires s'occupent de la délivrance des permis de conduire, de l'immatriculation et de la conduite de véhicules.

3 DÉFINITION DE « SURVEILLANCE »

La « surveillance » englobe les activités qui soutiennent la promotion, l'évaluation et l'assurance systématique de la conformité aux exigences des lois et des règlements administrés par Transports Canada concernant la sécurité et la sûreté et qui contribuent aux résultats stratégiques. Le Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles comprend des activités favorisant la promotion, la vérification et la mise en application de mesures visant la conformité en fonction de la *Loi sur la sécurité automobile* et des règlements qui en découlent.

4 PRINCIPES DIRECTEURS

Les principes suivants guident l'approche de la Direction de la sécurité des véhicules automobiles et soutiennent les politiques, les processus et les procédures liés à ses activités de surveillance :

1. *Accent sur la sécurité et la sûreté* – Le Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles est centré sur la protection des Canadiens et des voyageurs contre des événements découlant de l'utilisation d'équipement ou de véhicules qui pourraient occasionner des pertes de vies, des blessures, des dommages matériels ou des dommages à l'environnement.

¹ Voir l'[article 4](#) du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles. Les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada applicables aux catégories réglementées de véhicules et aux pièces associées se trouvent dans l'Appendice III de ce règlement.

² Voir l'Appendice I de la [Loi sur la sécurité automobile](#).

2. *Approche systémique et approche axée sur le risque* – Le Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles examine et analyse les risques de façon systématique et proactive afin de centrer l’attention sur les aspects les plus préoccupants et de maximiser l’efficacité et l’efficacité du programme. L’approche de Transports Canada en matière d’application de la loi est fondée sur le risque, selon un processus clair pour déterminer et évaluer les risques et prendre des mesures pour les réduire. Lorsqu’il y a des raisons de croire qu’il pourrait y avoir des risques à la sécurité ou des impacts environnementaux, des mesures d’application de la loi seront prises même en l’absence d’une certitude complète.
3. *Approche progressive (claire, cohérente et équitable)* – Les interventions en matière d’application de la loi devraient normalement s’intensifier progressivement en sévérité pour obtenir des résultats convenables, en tenant compte de l’évaluation des risques (probabilité et impact) et conformément aux exigences des lois et règlements applicables.
4. *Clarté et uniformité* – Le Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles est géré et exécuté de manière impartiale et uniforme à l’échelle du Canada et est soutenu par des directives claires et cohérentes visant les employés, les superviseurs et les gestionnaires, ainsi que l’industrie et les particuliers.
5. *Équité* : Les mesures administratives et la prise de décisions qui ont une incidence concrète et dommageable sur les droits ou les attentes légitimes de toute personne seront effectuées de façon équitable et cohérente, sans a priori ni parti pris.
6. *Collaboration et mobilisation* – De solides partenariats et une collaboration efficace entre les responsables du Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles et l’industrie, les autorités provinciales, les autres entités fédérales et les organisations non gouvernementales et les États étrangers (NHTSA) font partie de nos activités quotidiennes et sont essentiels pour assurer leur succès.
7. *Amélioration continue* – Le Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles s’appuie sur des processus de gestion de la qualité, sur la mesure du rendement et sur la formation continue pour augmenter l’efficacité, l’efficacité et l’uniformité des activités.
8. *Application prévisible* – Les mesures sont prévisibles et fondées sur des normes bien définies et l’utilisation de procédures et d’outils communs.

5 RÔLES ET RESPONSABILITÉS

Ministre des Transports

Le ministre des Transports est chargé de l’administration et de l’application de la *Loi sur la sécurité automobile*, et il a aussi le pouvoir d’ordonner à une entreprise de produire un avis de non-conformité ou de défaut de la manière spécifiée dans l’arrêté.

La *Loi* ne confère aucun pouvoir discrétionnaire au ministre des Transports ou à d’autres représentants du gouvernement fédéral pour annuler des exigences prévues par la loi.

Entités réglementées

La *Loi sur la sécurité automobile* s'applique aux entreprises qui fabriquent des véhicules ou de l'équipement réglementés au Canada, qui distribuent des véhicules ou de l'équipement provenant de ces fabricants à des personnes à des fins de revente, qui importent des véhicules ou de l'équipement réglementés au Canada à des fins de vente et qui importent des véhicules réglementés vendus au détail aux États-Unis, et réglemente l'importation temporaire de véhicules et d'équipement non conformes.

Direction de la sécurité des véhicules automobiles

La Direction générale de la sécurité des véhicules automobiles est chargée de l'administration et de l'application de la *Loi sur la sécurité automobile*. La Direction de l'Application des règlements sur la sécurité des véhicules effectue la surveillance des entités réglementées, après la mise en marché, par l'entremise de programmes d'inspection de la conformité et d'essais, de vérifications des sociétés et d'enquêtes sur de présumés défauts liés à la sécurité et s'occupe de la surveillance des rappels.

Inspecteurs pour l'application des règlements

Les inspecteurs sont désignés par le ministre et portent un insigne et un certificat attestant de leur qualité qu'ils doivent présenter sur demande. Ils sont les gens qui sont le plus souvent et le plus régulièrement en contact avec les entités réglementées par la *Loi sur la sécurité automobile*. Leur rôle se définit comme suit :

- promouvoir la conformité à la *Loi sur la sécurité automobile* en fournissant de l'information sur les règlements et les normes de sécurité (comme préciser les exigences d'une norme ou d'une méthode d'essai particulière). Vérifier la conformité aux règlements en menant des programmes sélectifs (basés sur l'analyse du risque) d'inspection et d'essais de véhicules, de pneus et d'appareils de retenue pour enfants et personnes handicapées;
- effectuer des vérifications et des examens des documents d'autocertification d'entreprises et d'autres documents pertinents;
- assurer que les entreprises se conforment à leurs obligations statutaires et réglementaires dans l'éventualité d'un défaut lié à la sécurité ou d'une non-conformité;
- prendre des mesures pour empêcher l'entrée sur le marché de véhicules ou d'équipement non conformes ou présentant des manquements liés à la sécurité;
- utiliser des méthodologies prescrites d'évaluation des risques et une approche progressive pour orienter les mesures d'application de la loi liées à des non-conformités à la *Loi* ou aux règlements;
- mener des enquêtes administratives ou pénales pour obtenir des preuves, colliger la documentation requise et formuler des recommandations si cela est jugé approprié;
- préparer la documentation et les rapports recommandant que le ministre exige, par arrêté, qu'une entreprise produise un avis de non-conformité de la manière indiquée dans l'arrêté;
- préparer un rapport de cas pour recommander une poursuite auprès du Service des poursuites pénales du Canada (SPPC), si l'entreprise omet de produire un avis de non-conformité, conformément au paragraphe 10.1; aider le SPPC dans la préparation d'instances devant les tribunaux et témoigner au tribunal le cas échéant.

Les inspecteurs n'agissent pas en qualité de conseillers auprès des importateurs, des fabricants canadiens ou étrangers, relativement aux exigences d'autocertification de la *Loi sur la sécurité automobile*, ni ne donnent d'avis particuliers sur des produits, sauf dans le rôle qu'ils exercent à des fins de vérification et d'application des règlements.

Un inspecteur ne peut être contraint sans l'autorisation écrite du ministre à témoigner dans une poursuite civile concernant des renseignements qu'il a obtenus dans l'exercice de ses fonctions.

Enquêteurs sur les défauts

Certains inspecteurs ont pour mandat de documenter des plaintes reçues du public et de mener des enquêtes administratives au sujet de présumés défauts portant atteinte à la sécurité. Leur rôle est le suivant :

- documenter les plaintes reçues du public et recueillir l'information provenant de diverses sources au sujet de présumés défauts portant atteinte à la sécurité et liés à la conception, la construction ou le fonctionnement des véhicules ou des équipements réglementés;
- informer les entreprises des plaintes reçues et des résultats de leur enquête administrative au sujet de défauts;
- lorsqu'un défaut lié à la sécurité est confirmé, veiller à ce que les entreprises produisent un avis de défaut et qu'elles le fassent selon la procédure établie par règlement;
- mener une enquête administrative afin de déterminer si l'entreprise était au courant du défaut et a omis d'agir dans les délais prescrits;
- préparer la documentation et les rapports recommandant que le ministre exige, par arrêté, qu'une entreprise produise un avis de défaut de la manière indiquée dans l'arrêté;
- préparer un rapport de cas pour recommander une poursuite auprès du Service des poursuites pénales du Canada (SPPC) si l'entreprise omet de produire un avis de défaut conformément à l'article 10 ou n'a pas agi dans les délais prescrits; aider le SPPC dans la préparation d'instances devant les tribunaux et témoigner au tribunal le cas échéant.

Les inspecteurs n'interviennent pas ni ne négocient auprès des entreprises pour le compte de consommateurs particuliers au sujet de l'entretien, des garanties ou d'autres différends.

Un inspecteur ne peut être contraint sans l'autorisation écrite du ministre à témoigner dans une poursuite civile concernant des renseignements qu'il a obtenus dans l'exercice de ses fonctions.

Procureur général et Service des poursuites pénales du Canada

Le procureur général du Canada est chargé de tous les litiges qui se rapportent à la *Loi sur la sécurité automobile*. Le Service des poursuites pénales du Canada (SPPC) assume les fonctions de procureur général du Canada dans l'exécution de son mandat dans le domaine du droit pénal en poursuivant les infractions criminelles relevant de la compétence du gouvernement fédéral. Les agents d'exécution de la loi de Transports Canada présentent de l'information au SPPC et lui formulent des recommandations pour intenter des poursuites judiciaires; le SPPC décide ensuite s'il y a lieu d'intenter des poursuites.

La Cour fédérale

La Cour fédérale rend les décisions définitives dans le cas de poursuites intentées pour des infractions à la *Loi sur la sécurité automobile*, y compris la peine à imposer. La Cour fédérale peut également examiner la décision du ministre d'émettre un arrêté.

6 DÉMONSTRATION DE LA CONFORMITÉ (Régime d'autocertification)

Marques nationales de sécurité

Les marques nationales de sécurité (MNS) servent à indiquer la conformité d'un véhicule ou d'un équipement à la *Loi*, aux règlements et aux normes de sécurité connexes. Les marques nationales de sécurité (MNS) sont définies aux [l'article 2](#) et [l'article 3](#) de la *Loi sur la sécurité automobile*. Le ministre des Transports en autorise l'utilisation et toute entreprise qui désire utiliser une MNS doit en demander la permission au ministre³.

L'attestation de conformité aux normes et règlements applicables demeure à la charge du fabricant du véhicule ou de l'équipement (régime d'autocertification). Le fabricant appose une étiquette de conformité⁴ sur ses véhicules pour confirmer qu'ils sont conformes aux normes pertinentes. Les véhicules neufs fabriqués au Canada et expédiés d'une province à une autre doivent porter un dessin de la marque nationale de sécurité (MNS) sur l'étiquette de conformité ou à côté de celle-ci. Sur les véhicules importés, on peut apposer un énoncé réglementaire sur l'étiquette de conformité à la place de la marque nationale de sécurité. Il n'est pas nécessaire d'apposer une étiquette de conformité sur les pneus fabriqués au Canada et expédiés d'une province à une autre, mais une marque nationale de sécurité doit y être moulée. Les pneus importés doivent être accompagnés d'une déclaration écrite de leur fabricant ou son représentant dûment autorisé selon laquelle le pneu est conforme aux normes prescrites pour un pneu de cette catégorie au moment de sa fabrication. Une marque nationale de sécurité et une fiche de produit doivent être apposées aux appareils de retenue et sièges d'enfant, que les produits soient importés ou fabriqués au Canada en vue d'une expédition d'une province à une autre.

Essais de certification

Les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) prescrivent les niveaux minimaux de rendement que les véhicules et les équipements doivent atteindre. Chaque norme comprendra directement en elle-même ou indirectement par renvoi à un autre document les exigences en matière de rendement en fonction desquelles les véhicules et les équipements réglementés devront être évalués et la conformité déterminée. Ces autres documents pourraient comprendre une méthode d'essai approuvée par Transports Canada pour la vérification de la sécurité des véhicules automobiles, des documents portant sur des normes techniques ou d'autres méthodes d'essai publiées par une tierce partie. Ces documents sont essentiels pour préciser les essais et méthodes d'essai prescrits qui doivent être utilisés dans les essais de certification.

³ Voir [l'article 3](#) de la *Loi sur la sécurité automobile*.

⁴ Voir [l'article 6](#) du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles.

Les études techniques, les simulations par ordinateur et d'autres méthodes sont des instruments utiles dont on se sert pour la conception et la mise au point de véhicules et d'équipements. Elles ne peuvent cependant remplacer les essais et méthodes d'essai prescrits. Les entreprises devraient s'assurer que leurs essais de certification sont effectués à des niveaux légèrement supérieurs à la norme pour tenir compte des variables d'essai et des tolérances de fabrication.

Transports Canada considère que les résultats obtenus au cours des essais de certification effectués selon les essais et méthodes d'essai prescrits sont la seule façon de prouver sans équivoque la conformité des véhicules et des équipements aux normes prescrites. Par ailleurs, les essais de certification effectués selon des essais et méthodes d'essai autres que ceux prescrits ne sont pas considérés comme suffisants pour permettre à un inspecteur de Transports Canada de déterminer si un véhicule ou un équipement est conforme.

Les entreprises doivent pouvoir démontrer la conformité de tous les véhicules ou équipements qu'ils fabriquent ou importent. Toutefois, cela n'exige pas nécessairement la mise à l'essai de tous les produits. Par exemple, on peut démontrer la conformité de divers modèles de véhicules construits sur une plate-forme commune et dotés de caractéristiques essentielles identiques en mettant à l'essai un ou des échantillons représentatifs de l'un des modèles. Les résultats du ou des essais peuvent ensuite être étendus aux autres modèles pourvu que l'entreprise puisse démontrer un lien clair, logique et sans équivoque entre le ou les véhicules mis à l'essai et les autres modèles fabriqués sur la même plate-forme. On peut utiliser la même approche pour les différents modèles fabriqués au cours des années si l'entreprise peut établir le même lien. Dans tous les cas, c'est l'entreprise qui a fabriqué ou importé le produit qui doit prouver que les résultats des essais s'appliquent aux autres modèles dont on démontre la conformité.

Dossiers/Registres d'essais de certification

En vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, il est interdit à une entreprise d'apposer une marque nationale de sécurité à tout véhicule ou équipement, de vendre un véhicule ou un équipement sur lequel une marque nationale de sécurité a été apposée, ou d'importer au Canada un véhicule ou un équipement de catégorie réglementaire sauf si, entre autres exigences, des dossiers sont tenus à jour et fournis selon la forme et la manière prescrites en relation avec la conception, la fabrication, les essais et le rendement en exploitation du véhicule ou de l'équipement. Ces dossiers doivent permettre à un inspecteur de déterminer si le véhicule ou l'équipement est conforme à toutes les normes prescrites applicables à ce véhicule ou cet équipement et faciliter l'identification et l'analyse des défauts liés à la sécurité.

[L'article 10](#) du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, [l'article 9](#) du Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, et [l'article 106](#) du Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles) exigent qu'une entreprise tienne des dossiers qui démontrent que les véhicules et équipements qu'elle fabrique ou importe sont conformes aux normes réglementaires qui lui sont applicables, et les conserve pour une période d'au moins cinq ans suivant la date de fabrication ou d'importation. Ces dossiers doivent, sur demande, être présentés à un inspecteur pour lui permettre de vérifier la conformité.

Importation de véhicules

Véhicules achetés au niveau du commerce de détail aux États-Unis

La *Loi sur la sécurité automobile* exige que tous les véhicules importés au Canada soient conformes au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles du Canada et aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) connexes. Toutefois, le [paragraphe 7\(2\)](#) de la Loi prévoit une exception en vertu de laquelle les véhicules achetés au détail aux États-Unis qui ne sont pas entièrement conformes aux NSVAC peuvent être importés au Canada, pourvu que les véhicules aient été initialement fabriqués en conformité avec toutes les lois fédérales des États-Unis applicables et qu'ils puissent être modifiés pour les rendre conformes aux NSVAC. En 1995, Transports Canada a mandaté une entreprise privée en vue d'élaborer et d'exploiter le programme du Registraire des véhicules importés (RVI). Une fois modifiés, les véhicules doivent être inspectés par le RVI, qui est chargé d'inspecter et de vérifier que toutes les modifications nécessaires pour rendre le véhicule conforme aux normes NSVAC ont été effectuées dans le cas des véhicules importés au Canada des États-Unis.

Le site Web du Registraire des véhicules importés www.riv.ca et la page Web [Importation de Transports Canada](#) contiennent des renseignements détaillés sur le processus d'importation, une foire aux questions et une liste des véhicules admissibles en provenance des États-Unis.

Normalement, les véhicules fabriqués et conçus pour la vente dans d'autres pays ne sont pas construits pour répondre aux normes nord-américaines ni ne peuvent être modifiés en conformité des exigences canadiennes. Un fabricant doit certifier un véhicule au moment de son assemblage principal. Ceci étant, il est impossible pour une entreprise de modifier un véhicule et de recertifier la conformité après la date de fabrication.

Véhicules fabriqués dans des pays étrangers pour répondre aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada : Programmes d'autorisation préalable de TC/ASFC – Annexe F et Annexe G

Les programmes d'autorisation préalable de l'[Annexe F](#) et l'[Annexe G](#) de Transports Canada permettent aux importateurs commerciaux canadiens et aux fabricants étrangers d'origine qui posent peu de risque de non-conformité d'utiliser un processus simplifié lors de l'importation au Canada de véhicules neufs entièrement conformes aux normes canadiennes, en faisant transiter les envois par la frontière canadienne avec un minimum d'inspection et d'examen. L'autorisation préalable s'applique aux véhicules importés achetés directement d'un fabricant d'origine, mais qui n'ont jamais été vendus au détail (n'ayant jamais été la propriété d'un particulier ni immatriculés), et le fabricant d'origine doit certifier que ces véhicules respectent les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) applicables.

Le programme de l'Annexe F s'adresse aux importateurs commerciaux canadiens qui importent au moins 2 500 véhicules par année. Les importateurs figurant à l'Annexe F ne sont pas restreints à une catégorie de véhicules particulière et peuvent importer tous les véhicules réglementés par la *Loi*. Ces importations commerciales de véhicules sont documentées conformément aux protocoles d'importation commerciale établis de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et d'autres ministères.

Le programme de l'Annexe G s'adresse aux importateurs commerciaux canadiens qui importent moins de 2 500 véhicules par année. Seuls les véhicules de fabricants d'origine et les catégories de véhicules qualifiés pour une autorisation préalable peuvent être importés sous le régime de l'autorisation préalable. L'autorisation préalable n'est pas accordée aux véhicules de catégories réglementaires provenant des fabricants d'origine ne figurant pas à l'Annexe G, et les importateurs doivent alors recourir au processus d'importation au cas par cas.

Les objectifs du processus d'autorisation préalable sont les suivants :

- Faciliter le passage efficace des véhicules conformes à la frontière.
- Confirmer que les véhicules sont importés par une entité commerciale en conformité avec les exigences de la *Loi sur la sécurité automobile*.
- Fournir à Transports Canada une documentation précise et à jour sur la conformité des véhicules importés et favoriser une surveillance efficace de ces véhicules.
- Permettre un processus d'importation qui s'intègre de façon transparente avec l'initiative à guichet unique (IGU) de l'ASFC.
- Permettre à Transports Canada de suivre en temps réel les opérations d'importation, au besoin.

Même si l'ASFC reconnaît les importateurs non-résidents (INR), la *Loi sur la sécurité automobile* est une loi nationale qui ne s'applique qu'au Canada. Les importateurs non-résidents ne sont donc pas admissibles aux programmes d'autorisation préalable de Transports Canada. Les importateurs de véhicules participant au programme d'autorisation préalable doivent exploiter une entreprise au Canada. Il importe de reconnaître que le programme de l'Annexe G est un processus administratif.

La *Loi* ne définit pas le terme « importateur ». Aux fins de l'application de la *Loi sur la sécurité automobile* et de la prise de mesures d'application, TC considère que l'importateur est celui désigné par l'ASFC.

Importation au cas par cas

Une entreprise qui ne participe pas au programme d'autorisation préalable peut quand même importer des véhicules réglementés en fournissant une preuve de conformité selon la méthode du cas par cas expliquée dans le site Web de Transports Canada à la rubrique « [Importation de véhicules "cas par cas"](#) ».

7 PROMOTION DE LA CONFORMITÉ

Transports Canada prend diverses mesures pour promouvoir la conformité à la *Loi sur la sécurité automobile*. Les mesures visant à promouvoir la conformité comprennent :

- la communication et la publication de renseignements sur les sites Web de Transports Canada, du Registraire des véhicules importés (RVI) et de l'Agence des Services frontaliers du Canada (ASFC);
- la transmission d'informations aux entreprises et aux particuliers sur des questions techniques (par exemple préciser les exigences d'une norme ou d'une méthode d'essai particulière) pour les aider à respecter leurs obligations en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*.

Pour aider à mieux comprendre les règlements concernant l'importation de véhicules en provenance des États-Unis, le Registraire des véhicules importés (RVI) exploite un système téléphonique sans frais (1-888-848-8240) et un site Web (www.riv.ca) à partir desquels des importateurs éventuels peuvent obtenir de l'information sur l'importation de véhicules. Le Registraire est exploité par une entreprise privée ayant passé une entente avec Transports Canada.

Des agents d'information de Transports Canada traitent les demandes relatives à l'importation en provenance d'autres pays ou d'autres sujets de nature générale sur la sécurité routière par une ligne téléphonique sans frais (1-800-333-0371). De l'information est aussi offerte sur la page Web de la [Sécurité des véhicules automobiles de Transports Canada](#).

8 PROGRAMME DE SURVEILLANCE

La surveillance et le contrôle d'application des responsabilités de l'industrie en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, de ses règlements et d'ententes conclues avec l'industrie (par exemple des ententes volontaires ou des protocoles d'entente), se font par l'exercice de trois activités distinctes qui permettent de vérifier la conformité :

- essais de conformité : inspection et mise à l'essai de véhicules, pneus et appareils de retenue réglementés pour enfants et personnes handicapées;
- vérifications de la conformité : vérification d'entreprises, notamment l'examen des documents de certification, des procédures de contrôle de la qualité, de la capacité de production, des opérations de travail en série, ainsi que des produits;
- enquêtes sur les défauts et rappels : documentation et analyse de plaintes reçues du public au sujet de présumés défauts portant atteinte à la sécurité, examen des procédures suivies par les entreprises pour la communication d'avis de défaut et des mesures correctives prévues (rappels).

Une partie essentielle du Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles consiste à promouvoir la conformité. Pour ce faire, on s'assure que l'industrie et le public ont accès à l'information nécessaire pour comprendre les rôles et responsabilités des entités réglementées et les exigences qui leur sont imposées en vertu de la *Loi* et des règlements connexes. Cette information est offerte par téléphone (ligne sans frais) ou publiée sur la page Web de la [Sécurité des véhicules automobiles de Transports Canada](#). Des agents d'information peuvent aussi aider les interlocuteurs en leur fournissant des précisions ou en les orientant vers la source d'information pertinente.

Essais de conformité

Les véhicules et les équipements soumis aux inspections et essais de conformité sont choisis parmi les produits vendus au détail pour s'assurer que les échantillons représentent bien les produits offerts sur le marché. La sélection des produits repose sur des critères divers : pénétration du marché, nouvelle technologie ou nouvelle ligne de produits, précédentes plaintes relatives aux défauts, résultats d'essais antérieurs.

Les essais de conformité de Transports Canada sont effectués à des niveaux équivalents ou légèrement inférieurs aux exigences énoncées dans les normes de sécurité, de manière à ce qu'ils ne dépassent pas les exigences réglementaires, compte tenu des variables d'essai. Par exemple, les essais de conformité comprenant une collision avec une barrière se font à une vitesse de 55,5 à 55,9 km/h, et non de 56 km/h comme l'exige la norme.

Remarque : Les essais menés par le fabricant pour démontrer la conformité de ses produits sont appelés essais de certification. Les entreprises devraient effectuer leurs essais de certification à un niveau légèrement supérieur aux exigences réglementaires pour tenir compte des variables d'essai.

Un échec à un essai de conformité ne signifie pas nécessairement qu'il existe un cas de non-conformité. Il y a toujours la possibilité d'erreur dans le programme d'essai ou dans la préparation du véhicule, de l'équipement ou de la pièce. Lorsqu'un échec survient, on revoit et analyse le cas et on en discute avec l'entreprise visée afin de déterminer la cause de l'échec avant de déclarer qu'il y a bel et bien non-conformité.

En règle générale, tout résultat qui dépasse une variation statistique normale est considéré comme une preuve suffisante d'échec. En cas d'échec marginal, on effectue habituellement un deuxième essai dans les mêmes conditions que le premier. Un deuxième échec confirme les résultats du premier essai. Encore une fois, les deux essais sont soumis à un examen pour déterminer la cause de l'échec. Il est pratique courante d'inviter des représentants de l'entreprise visée à assister aux essais de confirmation.

Si, à l'issue de l'examen sur un échec, il y a divergence d'opinions entre les représentants de l'entreprise et ceux de Transports Canada au sujet de la non-conformité, les représentants du Ministère peuvent recommander que le ministre exige, par arrêté, que l'entreprise produise un avis de non-conformité de la manière indiquée dans l'arrêté. Sinon ou parallèlement, un dossier peut être préparé et présenté au Service des poursuites pénales du Canada (SPPC) et on recommandera d'intenter une poursuite contre l'entreprise pour avoir certifié, importé ou vendu un produit non conforme aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC).

Vérifications de la conformité

La *Loi sur la sécurité automobile* exige la tenue et la fourniture, conformément aux règlements, de dossiers relatifs à la conception, à la fabrication, aux essais et au rendement sur le terrain du véhicule ou de l'équipement en vue de permettre à un inspecteur de procéder aux vérifications de conformité. En outre, dans le cas d'équipements, l'entreprise doit tenir un système d'enregistrement, conformément aux règlements, permettant d'identifier tout acheteur de l'équipement fabriqué, importé ou vendu par l'entreprise qui souhaite y être identifiée. Le règlement exige la tenue de ces dossiers pendant une période d'au moins cinq ans. Le défaut de tenir ces dossiers constitue une infraction.

Des vérifications sont menées auprès de grandes entreprises qui fabriquent et assemblent ou importent des véhicules ou des équipements en grande quantité, et aussi auprès de petites entreprises qui fabriquent et assemblent ou importent des véhicules ou des équipements en plus petite quantité, parfois à l'unité. Les inspecteurs n'approuvent pas les produits ni ne certifient qu'ils sont conformes. Cette responsabilité incombe à l'entreprise.

Dans le cas des grandes entreprises, les vérifications sont généralement axées sur l'examen des dossiers de certification, des procédures de contrôle de la qualité, des données et d'autres documents connexes. Des échantillons représentatifs des véhicules et des équipements peuvent être inspectés visuellement sur place pour en déterminer la conformité, si cela est possible. Si une inspection visuelle ne convient pas, des essais peuvent être exécutés pour vérifier la conformité. Par exemple, on peut vérifier visuellement le nombre de feux requis sur un véhicule et leurs emplacements, mais l'intensité lumineuse et l'orientation (photométrie) de ces feux doivent faire l'objet d'essais en laboratoire.

Dans le cas des petites entreprises, la vérification se fait principalement par l'examen des dossiers de l'entreprise sur les essais visant à établir la conformité. On accorde une plus grande importance à l'inspection des véhicules de l'entreprise, étant donné que l'on constate davantage de différences d'un modèle à l'autre dans les petites entreprises.

Le Canada exige que la preuve de conformité soit établie par des essais selon les normes. Les analyses et jugements d'ingénieurs, si étayés soient-ils, ne suffisent pas à confirmer la conformité des produits aux termes de la LSA et doivent se fonder sur des résultats d'essais pertinents. Les fabricants et les importateurs commerciaux doivent être en mesure de produire sur demande des dossiers concernant la conception, la fabrication, les essais et le rendement sur le terrain des véhicules.

Normalement, les inspecteurs de Transports Canada communiquent à l'avance avec les entreprises et prennent rendez-vous. Ils peuvent cependant faire des vérifications ponctuelles. Les entreprises doivent être prêtes à fournir les renseignements requis, à rendre les véhicules et équipements disponibles aux fins d'inspection, et fournir toute aide raisonnable à l'inspecteur dans l'exercice de ses fonctions.

Les inspecteurs peuvent aussi assister à des foires commerciales où de nombreux produits sont présentés à la fois et utiliser l'information recueillie pour planifier une vérification. Ces événements commerciaux peuvent aboutir à une visite subséquente à l'entreprise.

Tous reconnaissent que les essais de conformité coûtent cher et que la mise au point d'un nouveau produit exige souvent plusieurs essais. Transports Canada est prêt à accepter des essais de conformité représentatifs d'un groupe d'entreprises formé en consortium ou sous les auspices d'une association de l'industrie. Un produit représentatif peut être mis à l'essai et les résultats des essais utilisés par toutes les parties, à condition qu'il soit prouvé que le produit de l'entreprise comporte les mêmes caractéristiques fondamentales que le produit échantillon mis à l'essai. Ce type de programme s'est avéré efficace en fonction des coûts pour certains fabricants de limousines, de véhicules accessibles par fauteuil roulant, de camions et de remorques à freins pneumatiques.

De façon analogue, dans le cas de véhicules fabriqués en plusieurs étapes, Transports Canada est prêt à accepter des essais de certification effectués par le fabricant de première étape (aussi appelé fabricant de l'équipement d'origine) ou le fournisseur de pièces (comme les lampes, essieux, freins, etc.) à condition que le fabricant de l'étape intermédiaire ou de dernière étape ne modifie pas le véhicule ou la pièce de façon à annuler la certification initiale. Ce serait le cas, par exemple, si le fabricant de l'étape intermédiaire ou de dernière étape finissait le véhicule de manière à ce que le poids brut de celui-ci excède le poids établi par le fabricant de première étape. Il doit être prouvé que le produit fini respecte les paramètres fixés par le fabricant de l'équipement d'origine pour que la certification initiale s'applique. Le fabricant de l'étape intermédiaire ou de dernière étape n'a pas à conserver les dossiers du fabricant de l'équipement d'origine.

Enquêtes sur les défauts et rappels

La *Loi sur la sécurité automobile* exige qu'une entreprise qui fabrique, vend ou importe un véhicule ou un équipement d'une catégorie réglementaire et qui constate un défaut de conception, de fabrication ou de fonctionnement susceptible de porter atteinte à la sécurité humaine est tenue d'en donner avis, selon les modalités réglementaires.

Ni la LSA ni ses règlements connexes ne définissent les défauts susceptibles de porter atteinte à la sécurité. Cependant, les critères ci-dessous ont été élaborés afin de décrire la notion en fonction de l'expérience sur le terrain et de plusieurs décisions des tribunaux au Canada et aux États-Unis. La plus grande partie de la formulation est extraite de décisions réelles des tribunaux.

- « Défaut » s'entend dans le sens du terme, tel qu'il est défini dans les dictionnaires. Autrement dit, il suffit de se demander si le véhicule, l'équipement ou la pièce fait ce qu'il a été conçu pour faire ou s'il présente un défaut susceptible de porter atteinte à la sécurité.
- Le pourcentage de défauts par rapport au nombre total de véhicules n'est pas un facteur prépondérant. Une fois éliminés les cas fortuits et les anomalies, il suffit que le nombre soit assez élevé pour soulever la possibilité réelle de l'existence d'un défaut. Dès lors, il y a menace pour le public qui doit en être avisé selon la loi.
- Un article dangereusement défectueux s'entend d'un article que les personnes raisonnables n'introduiraient pas sur le marché si elles en connaissaient les dangers.
- Un produit doit répondre aux attentes raisonnables du consommateur ordinaire en ce qui a trait à la sécurité.
- Il n'est pas nécessaire qu'une collision ou une perte de vie soit survenue ou survienne à cause d'un défaut. Il faut un niveau de sécurité adéquat pour protéger le public contre les défauts de véhicules qui présentent des risques déraisonnables de dommages corporels ou matériels.
- Le véhicule doit faire partie d'une catégorie à laquelle s'appliquent des normes de sécurité.
- Le problème peut compromettre la sécurité des occupants du véhicule, des autres usagers de la route ou des piétons.
- Le problème ne semble pas se présenter graduellement pour qu'on s'attende à ce que le conducteur moyen prenne des mesures correctives. Autrement dit, le problème ne peut être décelé dans le cours de procédures d'entretien normales.

Transports Canada documente et analyse les plaintes reçues au sujet de présumés défauts liés à la sécurité et veille à ce que l'entreprise respecte les dispositions de la *Loi sur la sécurité automobile* concernant l'avis de défaut, lorsqu'un tel défaut est relevé. Les plaintes proviennent du grand public, de services policiers, d'enquêteurs sur les collisions, de chercheurs et d'inspecteurs de Transports Canada, de coroners, d'associations de consommateurs, et de ministères provinciaux et territoriaux des Transports. Les plaintes peuvent être présentées [en ligne](#) ou par téléphone (ligne directe sans frais pour les plaintes de défauts et les rappels, 1-800-333-0510).

Toutes les plaintes sont examinées et triées afin d'établir la nécessité d'une enquête plus approfondie sur le défaut. Les détails de chaque plainte sont saisis et conservés dans une banque de données électronique. Avec la permission du plaignant, une copie de la plainte est envoyée à l'entreprise visée pour l'informer de la situation. Les résultats de l'enquête sont communiqués sur la page Web de la Division Enquêtes sur les défauts et rappels de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/rappels.

Les plaintes reçues du public et les enquêtes subséquentes sur les défauts sont classées selon six niveaux pour différencier l'effort requis et les ressources à affecter pour la documentation, l'évaluation et l'enquête. L'évaluation, l'analyse ou l'enquête portant sur ces plaintes pourrait aboutir à la conclusion qu'aucun défaut portant atteinte à la sécurité n'existe, à une mesure corrective du fabricant ou à une poursuite judiciaire contre l'entreprise. Transports Canada n'est pas un organisme de défense des consommateurs ni un groupe d'enquête de tierce partie pour les affaires civiles. Seules les questions liées à la sécurité sont traitées.

Les niveaux de dossiers de plaintes du public et d'enquêtes sont les suivants :

- Plainte - information (IC)
 - Analyse de la plainte (CA)
 - Estimation du problème (IA)
 - Évaluation préliminaire (PE)
 - Analyse technique (EA)
 - Arrêté ministériel
 - Dossier de poursuite (PB)
- } Plaintes
- } Enquêtes sur les défauts

En vertu de l'[article 10](#) de la *Loi sur la sécurité automobile*, il incombe à l'entreprise de communiquer l'existence de défauts liés à la sécurité. Les enquêteurs de Transports Canada recueillent de leur côté des éléments de preuve pour aider à établir l'existence d'un tel défaut lié à la sécurité en se fondant sur des plaintes du public et d'autres rapports. Si tout porte à croire qu'il pourrait y avoir défaut lié à la sécurité, Transports Canada confirme sa position par l'inspection du véhicule ou de ses pièces, par des essais et d'autres techniques d'enquête reconnues.

S'il y a divergence d'opinions entre les représentants de l'entreprise et ceux de Transports Canada au sujet de l'existence d'un défaut lié à la sécurité, les représentants du Ministère peuvent recommander que le ministre exige, par arrêté, que l'entreprise produise un avis de non-conformité de la manière indiquée dans l'arrêté. Sinon ou parallèlement, un dossier du cas détaillant la présumée non-conformité selon les dispositions de la *Loi sur la sécurité automobile* concernant les avis de défaut peut être préparé et présenté au Service des poursuites pénales du Canada en recommandant que des poursuites soient intentées devant les tribunaux.

Si l'entreprise donne un avis de défaut (aussi appelé avis de rappel), Transports Canada en avise les autorités provinciales et territoriales, recueille et conserve tous les renseignements nécessaires pour informer le public et met à jour la [Banque de données des rappels de sécurité automobile](#) renfermant les détails au sujet des rappels. Le Ministère peut analyser l'efficacité des mesures correctives en vérifiant un certain nombre de véhicules réparés, la qualité technique de la réparation, les méthodes utilisées pour communiquer avec les propriétaires et les pratiques adoptées par l'entreprise pour fournir des données fiables en conformité avec la *Loi sur la sécurité automobile*.

9 MESURES (PRISES) EN CAS D'INFRACTIONS

Les inspecteurs de Transports Canada examinent chaque infraction présumée à la *Loi sur la sécurité automobile* dont ils sont saisis. Le choix des mesures d'application de la loi s'appuiera sur des méthodes d'évaluation des risques et une approche progressive.

Selon le cas, une infraction à la *Loi sur la sécurité automobile* mènera à une mesure administrative ou à des poursuites.

Mesures administratives

Avertissements

- L'avertissement est normalement donné par écrit et renferme les renseignements suivants : l'article ou les articles de la *Loi* ou du règlement visé, une description de la présumée infraction, le délai, s'il y a lieu, accordé à l'entreprise pour corriger la situation, et le renvoi aux articles de la *Loi* concernant les infractions et les peines.
- Dans des situations présentant un risque élevé ou lorsque la coopération du public est requise, les agents d'exécution de la loi peuvent émettre des avertissements publics sous la forme d'avis aux consommateurs ou d'avis en matière de sécurité et de communiqués de presse. En pareil cas, l'entreprise est avisée avant la publication de l'avertissement public.

Restriction à l'importation – avec la coopération de l'Agence des Services frontaliers du Canada, on peut retenir à la frontière canadienne les véhicules présentés jusqu'à ce que l'entreprise fasse la preuve de leur conformité.

Refus ou annulation de l'immatriculation des véhicules – avec la coopération et sous l'autorité des ministères provinciaux et territoriaux des Transports, l'immatriculation de véhicules non conformes peut être refusée ou suspendue jusqu'à ce que l'entreprise ait pris les mesures correctives indiquées.

Suspension ou révocation des privilèges de l'autorisation préalable d'importation commerciale.

À l'aide des pouvoirs de saisie et de détention, l'inspecteur peut apposer sur les véhicules ou les équipements non conformes un **avis interdisant leur vente ou cession**.

Arrêté ministériel exigeant que les entreprises produisent un avis de défaut ou avis de non-conformité.

Poursuites

Les inspecteurs de Transports Canada recommandent au Service des poursuites pénales du Canada d'intenter des poursuites contre une entreprise dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- l'entité réglementée contrevient à la *Loi sur la sécurité automobile*, au règlement ou à un arrêté.
En voici quelques exemples :
 - Si un inspecteur croit qu'une infraction à la *Loi sur la sécurité automobile* a été commise et :
 - l'entreprise n'a pas produit un avis de non-conformité ou ne l'a pas fait en temps opportun;
 - l'entreprise possède un dossier de non-conformités répétées.
 - Si un inspecteur croit que l'entreprise n'a pas produit un avis de défaut ou ne l'a pas fait en temps opportun;
 - Les inspecteurs de Transports Canada ont été entravés dans l'exercice de leurs fonctions;
 - L'entreprise présumée en défaut a sciemment fourni des renseignements faux ou trompeurs ou n'a pas fourni l'information demandée à un inspecteur.

Toutes poursuites prévues par la *Loi sur la sécurité automobile* peuvent être intentées, entendues et jugées par un tribunal dans n'importe quel territoire ou n'importe quelle province où l'accusé exerce son activité, indépendamment du lieu de l'infraction.

Une fois que la non-conformité a été résolue, la vente ou la cession du véhicule ou de l'équipement peut aller de l'avant.

10 PEINES ET ORDONNANCES DU TRIBUNAL APRÈS DÉCLARATION DE CULPABILITÉ

Les peines prévues en vertu de l'[article 17](#) de la *Loi sur la sécurité automobile* sont les suivantes :

- a) Personnes morales :
 - Par procédure sommaire – une amende maximale de 200 000 \$
 - Par mise en accusation – une amende maximale de 2 000 000 \$
- b) Personne physique;
 - Par procédure sommaire – une amende maximale de 4 000 \$ et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines.
 - Par mise en accusation – une amende maximale de 20 000 \$ et un emprisonnement maximal de deux ans, ou l'une de ces peines.

11 POUR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS

Si vous avez des questions au sujet des présentes Lignes directrices sur la conformité et la mise en application, ou si vous désirez plus de renseignements au sujet des procédures d'application, veuillez vous adresser au :

Directeur, Application des règlements sur la sécurité des véhicules
Direction générale de la sécurité des véhicules automobiles
Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

DÉFINITIONS

1. **PROMOTION DE LA CONFORMITÉ** : Toute activité qui facilite ou encourage le respect volontaire des exigences de la loi. Elle comprend des activités comme l'éducation, la sensibilisation, l'orientation et la promotion des pratiques exemplaires.
2. **APPLICATION DE LA LOI** : Un ensemble d'activités et de fonctions à l'appui des actions, mesures et interventions en matière d'application de la loi pour s'assurer de la conformité.
3. **INSPECTION** : Examen ou vérification menée par les inspecteurs ayant trait à un lieu, une activité ou un objet, selon un ordre prévu, à des fins de vérification de la conformité avec un régime réglementaire. Les pouvoirs en matière d'inspection sont conférés par les divers règlements et lois administrés par Transports Canada.
4. **INSPECTEUR** : Sous l'autorité de la LSA, le ministre peut désigner comme inspecteur de véhicule automobile toute personne qui, dans l'opinion du ministre, est qualifiée pour vérifier la conformité avec cette *Loi* en vertu de cette désignation. Un inspecteur jouit du droit d'entrée et de fouille dans tout lieu où il a des motifs raisonnables de croire que s'y trouve un véhicule ou un équipement réglementé, toute pièce prévue dans la fabrication d'un véhicule ou d'un équipement réglementé ou des dossiers relatifs à la conception, la fabrication, la mise à l'essai et le rendement sur le terrain d'un véhicule ou d'un équipement réglementé, dans le but de lui permettre de déterminer le niveau de conformité et de faciliter l'identification et l'analyse de défauts. Un inspecteur peut saisir et, sous réserve du Code criminel, détenir tout véhicule ou équipement réglementé au moyen duquel la LSA a été enfreinte ou pour servir de preuve d'une contravention à la LSA. Un inspecteur peut également exiger qu'une entité réglementée présente pour examen tous les documents ou toutes les données entreposées de façon électronique contenant tout renseignement pertinent à l'application de la LSA et peut en faire des copies ou en retirer des extraits.
5. **ENQUÊTE** :
ENQUÊTE ADMINISTRATIVE/POUR ÉTABLIR LES FAITS : Enquête de nature non pénale menée à la suite d'un incident ou de la découverte d'un cas de non-conformité ou de défaut. L'objet de cette enquête est de découvrir les faits qui sont à l'origine de certains cas ou situations de non-conformité, d'en déterminer les causes, de documenter un cas et de régler la situation par la prise de la mesure appropriée d'application de la loi (autre que la poursuite). Ces enquêtes seront en général menées en se fondant sur des pouvoirs d'inspection conférés par la loi. Elles peuvent aussi reposer sur des outils d'enquête pénale tels que des avertissements et des mandats de perquisition, surtout si des poursuites demeurent envisageables.
ENQUÊTE PÉNALE : Il s'agit d'une enquête qui vise principalement à établir une responsabilité pénale (c'est-à-dire recueillir des éléments de preuve d'une infraction particulière dans le but d'étayer des accusations de nature pénale et un procès). En général, les outils nécessaires à l'enquête pénale sont prévus au Code criminel et comprennent les mandats de perquisition, les ordonnances de production et l'énoncé des avertissements.
6. **SURVEILLANCE** : La surveillance englobe les activités qui soutiennent la promotion, l'évaluation et l'assurance systématique de la conformité aux exigences des lois et des règlements administrés par Transports Canada concernant la sécurité et la sûreté et qui contribuent aux résultats stratégiques. Le Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles comprend des activités favorisant la promotion, la vérification et la mise en application de mesures visant la conformité en fonction de la *Loi sur la sécurité automobile* et des règlements qui en découlent.