



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# **RAPPORT 4, LA SURVEILLANCE DE LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES, DES RAPPORTS DE L'AUTOMNE 2016 DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA**

**Rapport du Comité permanent  
des comptes publics**

**Le président  
L'hon. Kevin Sorenson**

**MAI 2017**

**42<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION**

---

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

### **PERMISSION DU PRÉSIDENT**

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>



**RAPPORT 4, LA SURVEILLANCE DE LA SÉCURITÉ  
DES VÉHICULES AUTOMOBILES, DES RAPPORTS  
DE L'AUTOMNE 2016 DU VÉRIFICATEUR  
GÉNÉRAL DU CANADA**

**Rapport du Comité permanent  
des comptes publics**

**Le président  
L'hon. Kevin Sorenson**

**MAI 2017**

**42<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION**



# COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

## PRÉSIDENT

L'hon. Kevin Sorenson

## VICE-PRÉSIDENTS

David Christopherson

Alexandra Mendès

## MEMBRES

Chandra Arya

Paul Lefebvre

Shaun Chen

Phil McColeman

T.J. Harvey

Brenda Shanahan

Matt Jeneroux

## AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Vance Badawey

Fayçal El-Khoury

Kelly Block

Brian Masse

## GREFFIER DU COMITÉ

Michel Marcotte

## BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

**Service d'information et de recherche parlementaires**

Édison Roy-César, analyste

Dillan Theckedath, analyste



# **LE COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS**

a l'honneur de présenter son

## **VINGT-SEPTIÈME RAPPORT**

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(3)g) du Règlement, le Comité a étudié le Rapport 4, La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles, des Rapports de l'automne 2016 du vérificateur général du Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :



# « RAPPORT 4 — LA SURVEILLANCE DE LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES — TRANSPORTS CANADA », *RAPPORTS DE L'AUTOMNE 2016 DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA*

---

## INTRODUCTION

Selon le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG), l'industrie automobile canadienne présentait les caractéristiques suivantes en 2014 :

- 25 millions de Canadiens étaient titulaires d'un permis de conduire;
- plus de 23,5 millions de véhicules automobiles étaient immatriculés au Canada, dont plus de 21,7 millions de voitures et de camions légers;
- en ce qui concerne les accidents de la route, Transports Canada (le Ministère) a recensé 149 900 blessés, dont 9 647 blessés graves, et 1 834 morts;
- le taux de blessures a été à son plus bas niveau depuis les années 1970<sup>1</sup>.

Le BVG indique :

Il est primordial de détecter les problèmes de sécurité et les risques émergents, car les véhicules ne cessent de se complexifier. La technologie évolue plus rapidement que les normes et les règlements conçus pour assurer la protection des Canadiens. C'est ainsi que des véhicules semi-autonomes roulent déjà sur nos routes actuellement, alors que les logiciels qui les contrôlent ne sont pas encore réglementés. Les organismes de réglementation devront évaluer à terme les risques pour la sécurité et les avantages de ces technologies, décider s'il faut réglementer ce type de véhicule et, si tel est le cas, déterminer comment les réglementer<sup>2</sup>.

Le BVG explique que le Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles de Transports Canada « consiste à surveiller les véhicules et équipements automobiles réglementés, ainsi que les constructeurs et importateurs d'automobiles, pour veiller à ce qu'ils respectent les exigences de la [Loi sur la sécurité automobile](#) et ses règlements<sup>3</sup> ». Les activités du programme sont, entre autres, les suivantes :

- la promotion de la conformité, notamment la publication d'information par voie électronique et les consultations;

---

1 Bureau du vérificateur général du Canada (BVG), « [Rapport 4 — La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles — Transports Canada](#) », *Rapports de l'automne 2016 — Rapports du vérificateur général du Canada*, paragr. 4.1 et 4.2.

2 *Ibid.*, paragr. 4.3.

3 *Ibid.*, paragr. 4.7.

- la vérification de la conformité grâce à des essais sur véhicule, à des audits et à des enquêtes;
- des mesures d'application de la loi, comme des saisies et des poursuites<sup>4</sup>.

Notons enfin que, en 2011, « les gouvernements du Canada et des États-Unis ont formé le Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation afin de favoriser l'harmonisation et une coopération plus étroite dans ce domaine<sup>5</sup> ».

À l'automne 2016, le BVG a publié les résultats d'un audit de performance qui visait à déterminer « si le cadre de réglementation de Transports Canada et la surveillance exercée sur les défauts liés à la sécurité des véhicules et sur les rappels effectués par les fabricants étaient adéquats pour répondre en temps opportun aux risques et problèmes émergents en matière de sécurité<sup>6</sup> ».

Le Comité a tenu une audience sur cet audit le 3 avril 2017. Du BVG, il a alors accueilli Michael Ferguson, vérificateur général du Canada, et Richard Domingue, directeur principal<sup>7</sup>. Transports Canada était représenté par Michael Keenan, sous-ministre; Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté; et Kim Benjamin, directrice générale, Sécurité routière et règlements véhicules automobiles<sup>8</sup>.

L'audience servant à étudier cet audit avait d'abord été fixée au 6 mars 2017, mais le sous-ministre – l'administrateur des comptes désigné selon la [Loi sur la gestion des finances publiques](#) – ne s'y est pas présenté<sup>9</sup>. Son absence a été vivement déplorée par le Comité, qui avait pourtant indiqué clairement dans son invitation à Transports Canada que, pour qu'il puisse s'acquitter de sa fonction de surveillance et examiner convenablement les problèmes soulevés dans les rapports du BVG, il devait compter sur la présence de l'administrateur des comptes désigné. Pour cette raison, le Comité a décidé à l'unanimité de reporter l'audience du 6 mars à une date où le sous-ministre serait disponible. C'est ainsi que l'audience s'est finalement tenue le 3 avril<sup>10</sup>.

---

4 *Ibid.*

5 *Ibid.*, paragr. 4.10.

6 *Ibid.*, paragr. 4.12.

7 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature, 3 avril 2017, [réunion n° 50](#).

8 *Ibid.*

9 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature, 6 mars 2017, [réunion n° 47](#).

10 *Ibid.*

## CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS

### Tenue à jour des règlements sur la sécurité automobile de façon proactive et en temps opportun

Le BVG a vérifié si Transports Canada « tenait à jour un cadre de réglementation permettant de répondre en temps opportun aux problèmes et aux risques émergents liés à la sécurité automobile », si le Ministère « avait été à l'affût des nouvelles technologies pouvant améliorer la sécurité automobile et s'il en avait tenu compte lors de l'élaboration des nouveaux règlements », et s'il « avait consulté les constructeurs automobiles au sujet des nouvelles technologies et des risques émergents liés à la sécurité<sup>11</sup> ».

L'examen, par le BVG, de « certaines Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) pertinentes pour l'audit et du processus de réglementation a montré que trois normes importantes étaient désuètes ou ne donnaient pas les résultats escomptés ». Il s'agit des normes suivantes : NSVAC 108 – Système d'éclairage et dispositifs rétro réfléchissants, NSVAC 210.2 – Dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs des ensembles de retenue et des sièges d'appoint, et NSVAC 214 – Résistance des portes latérales<sup>12</sup>.

Le BVG a également « réalisé une analyse sur cinq ans des modifications apportées par Transports Canada au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Pour six des neuf modifications substantielles apportées au *Règlement* (67 %), [le BVG a] constaté que le Ministère avait attendu que la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) des États-Unis élabore de nouvelles normes ou modifie celles qui sont en vigueur avant de proposer des mesures réglementaires au Canada ». Cette approche réactive a occasionné des retards dans la mise en œuvre de nouvelles normes, ce qui signifie que certains véhicules automobiles n'étaient pas équipés des dispositifs de sécurité les plus récents<sup>13</sup>.

Le BVG a aussi observé trois exemples de modifications aux normes qui ont pris de 8 à 13 ans pour être adoptées<sup>14</sup>.

Enfin, le BVG a constaté que le Ministère n'avait pas consulté suffisamment les parties prenantes au sujet de l'élaboration et de la modification des règlements. Par exemple, le BVG a observé que, « lorsqu'il élaborait un règlement en vue de sa publication dans la *Gazette du Canada*, Transports Canada n'avait pas généralement consulté des parties prenantes comme les associations de consommateurs, les groupes faisant la promotion de la sécurité automobile, les équipementiers automobiles, les assureurs, les associations médicales et les forces policières<sup>15</sup> ». Ce constat a amené le

---

11 BVG, « [Rapport 4 — La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles — Transports Canada](#) », *Rapports de l'automne 2016 — Rapports du vérificateur général du Canada*, paragr. 4.26.

12 *Ibid.*, paragr. 4.27.

13 *Ibid.*, paragr. 4.28.

14 *Ibid.*, paragr. 4.29.

15 *Ibid.*, paragr. 4.32.

BVG à soupçonner que « les constructeurs automobiles avaient peut-être exercé une influence disproportionnée sur les décisions prises concernant la réglementation et entraîné des retards dans la mise à jour des règlements<sup>16</sup> ».

Pour toutes ces raisons, le BVG a recommandé que Transports Canada publie « régulièrement des comptes rendus sur l'état d'avancement de ses plans en matière de réglementation<sup>17</sup> ». Dans son plan d'action, le Ministère a indiqué qu'il acceptait cette recommandation et que les « renseignements [...] sur les modifications réglementaires prévues en matière de sécurité automobile, y compris l'état de la situation et les avis sur le moment où le Ministère sera prêt à demander de la rétroaction visant l'élaboration d'ébauches de règlements, ainsi que les coordonnées seront publiés. La liste sera mise à jour tous les six mois<sup>18</sup>. »

En dépit des précisions ci-dessus, le Comité formule la recommandation suivante :

### **RECOMMANDATION 1**

**Que, d'ici le 31 octobre 2017, *Transports Canada* confirme par écrit au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes qu'il publie régulièrement des comptes rendus sur l'état d'avancement de ses plans en matière de réglementation.**

Le BVG a aussi recommandé que Transports Canada prenne les mesures suivantes :

- annoncer publiquement son intention de préparer ou d'actualiser des règlements et solliciter des commentaires sur la faisabilité technique et d'autres considérations dans un délai raisonnable;
- demander l'avis d'experts concernés, notamment des représentants de l'industrie de l'assurance, des associations médicales et des forces policières;
- rendre public un résumé de tous les commentaires des parties prenantes, y compris les éléments techniques et autres considérations, dans un délai raisonnable<sup>19</sup>.

Le Ministère a accepté cette recommandation et s'est engagé, dans son plan d'action :

---

16 *Ibid.*

17 *Ibid.*, paragr. 4.35.

18 Transports Canada, *Plan d'action détaillé*, p. 1.

19 BVG, « [Rapport 4 — La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles — Transports Canada](#) », *Rapports de l'automne 2016 — Rapports du vérificateur général du Canada*, paragr. 4.36.

- à demander des commentaires portant expressément sur la liste élargie des modifications réglementaires;
- à chercher activement à obtenir les commentaires des intervenants experts;
- à publier un sommaire des commentaires reçus des intervenants au cours de la période de consultation préalable<sup>20</sup>.

Michael Keenan, sous-ministre de Transports Canada, a donné la réponse suivante lorsque le Comité lui a posé des questions sur le sujet :

En réponse au rapport du vérificateur général, nous mettons en place quelques changements clés pour rectifier cela. Nous allons premièrement publier sur un site Web notre plan de réglementation des trois prochaines années. Je pense que nous allons couvrir trois années à la fois. Tous les Canadiens pourront alors voir où nous concentrerons nos efforts pour resserrer la réglementation sur la sécurité des véhicules automobiles au cours des trois années à venir. Cela leur donnera l'occasion de voir la réglementation qui les importe et de nous faire part de leur point de vue.

En plus de cela, à l'étape préréglementaire, nous allons veiller à joindre de façon proactive les types de parties prenantes que vous avez mentionnés dans votre question. Nous leur dirons : « Nous travaillons à cette question. Avez-vous des points de vue sur cela en particulier? Dans l'affirmative, veuillez nous les faire connaître. »

Nous déployons donc des efforts pour mettre en place un régime selon lequel, dès le début du processus réglementaire – parce qu'il y a du travail à faire avant qu'on obtienne un projet de règlement –, nous disons à tout le monde ce que nous faisons<sup>21</sup>.

Compte tenu de l'importance de maintenir une bonne communication avec les parties prenantes et de bien prendre en considération l'apport de ces dernières, le Comité formule la recommandation suivante :

## **RECOMMANDATION 2**

**Que, d'ici le 31 octobre 2017, *Transports Canada* présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport décrivant la mise en œuvre d'un processus de consultation élargi et normalisé, destiné à obtenir en temps opportun les commentaires d'intervenants experts sur les initiatives de réglementation de la sécurité des véhicules automobiles.**

### **Exhaustivité des données sur les collisions et les blessures**

Le BVG a vérifié « si Transports Canada avait recueilli des données canadiennes suffisantes et fiables pour mettre à jour les règlements ». Il a constaté que le Ministère « possédait seulement des données partielles sur les collisions et les blessures dans la

20 Transports Canada, [Plan d'action détaillé](#), p. 1.

21 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature, 3 avril 2017, [réunion n° 50](#).

Base nationale de données sur les collisions<sup>22</sup> ». Précisons toutefois que, si la base de données est incomplète, c'est en partie parce que « Transports Canada ne peut obliger les provinces et les territoires à transmettre ces renseignements<sup>23</sup> ».

Le BVG a également observé que le Ministère « n'avait pas accès à des données complètes provenant de compagnies d'assurance, d'hôpitaux, de forces policières et d'autres intervenants dans le domaine de la sécurité automobile<sup>24</sup> ». Or, le fait de ne pas disposer de renseignements exhaustifs « entrave la capacité de Transports Canada de dégager les tendances liées aux collisions et aux blessures, de définir des objectifs en matière de sécurité automobile et d'établir la priorité des activités de recherche<sup>25</sup> ».

Ces constats ont amené le BVG à recommander que Transports Canada prenne les mesures suivantes lors de l'élaboration ou de la modification de normes de sécurité :

- évaluer si ses données sur les collisions et les blessures peuvent étayer adéquatement des décisions fondées sur des éléments probants compte tenu de leur qualité, de leur fiabilité et de leur pertinence;
- prendre des mesures appropriées, y compris la collaboration avec les provinces, les territoires et d'autres parties prenantes, comme les secteurs public, privé et institutionnel et le milieu de la recherche, afin d'améliorer la qualité et l'étendue des données nécessaires pour éclairer les décisions<sup>26</sup>.

Le Ministère a accepté cette recommandation et s'est engagé :

- à évaluer le caractère adéquat des données sur les collisions et les blessures;
- à travailler avec les intervenants, les provinces et les territoires à qui appartiennent les données sur les collisions et les blessures (et qui les fournissent) à l'élaboration d'un plan d'action pour en améliorer la qualité<sup>27</sup>.

Pour ce qui est de la collecte et de l'utilisation des données en temps opportun, M. Keenan a fourni les explications suivantes :

Le ministère évalue ces données par rapport à ses besoins réglementaires et prépare une proposition de plan d'action pour améliorer la qualité et l'actualité des données. Transports Canada s'est aussi engagé à augmenter la transparence relativement à l'utilisation des données dans l'élaboration des règlements. Le processus de codification

---

22 BVG, « [Rapport 4 — La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles — Transports Canada](#) », *Rapports de l'automne 2016 — Rapports du vérificateur général du Canada*, paragr. 4.41 et 4.42.

23 *Ibid.*

24 *Ibid.*, paragr. 4.43.

25 *Ibid.*

26 *Ibid.*, paragr. 4.44.

27 Transports Canada, [Plan d'action détaillé](#), p. 2.

de cette transparence a été mis en œuvre, et un résumé officiel de l'évaluation des éléments de preuve et des activités de recherche sera plus clairement énoncé dans les résumés de l'étude d'impact de la réglementation publiés dans la *Gazette du Canada* dans le cadre du processus réglementaire<sup>28</sup>.

Le Comité juge prioritaire d'insister sur l'importance de recueillir et d'utiliser des données de qualité. Il formule donc la recommandation suivante :

### **RECOMMANDATION 3**

**Que, d'ici le 31 juillet 2018, *Transports Canada* présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport indiquant comment il met en œuvre son plan d'action visant à améliorer la qualité des données sur les collisions et les blessures.**

### **Manière dont la recherche a guidé l'élaboration des règlements**

Le BVG a vérifié si *Transports Canada* « avait mené des recherches et utilisé des éléments probants pour réviser les normes ou élaborer des règlements<sup>29</sup> ».

Le BVG a constaté que le Ministère ne rendait pas systématiquement publique la façon dont ses recherches avaient guidé l'élaboration de normes de sécurité<sup>30</sup>. En outre, il a observé « que le Ministère suivait généralement l'exemple d'autres pays, le plus souvent les États-Unis, lorsqu'il modifiait les normes canadiennes au lieu d'utiliser ses propres recherches ». Cette approche pose problème, selon le BVG, « car cela pourrait avoir retardé la mise à jour du cadre de réglementation canadien<sup>31</sup> ». Rappelons aussi que « certains facteurs propres au Canada comme le climat, des heures de clarté très variables, l'infrastructure routière et un parc automobile distinct doivent être pris en considération lorsqu'il s'agit de modifier les règlements<sup>32</sup> ».

Enfin, le BVG a constaté que « *Transports Canada* avait élaboré certaines normes avec très peu de données à l'appui » et que le Ministère « n'avait pas systématiquement utilisé les résultats de ses propres recherches concertées à l'échelle internationale lors de l'élaboration des normes canadiennes<sup>33</sup> ».

---

28 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature, 3 avril 2017, [réunion n° 50](#), 1540.

29 BVG, « [Rapport 4 — La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles — Transports Canada](#) », *Rapports de l'automne 2016 — Rapports du vérificateur général du Canada*, paragr. 4.41.

30 *Ibid.*, paragr. 4.45.

31 *Ibid.*, paragr. 4.46.

32 *Ibid.*

33 *Ibid.*, paragr. 4.47 et 4.49.

Par conséquent, le BVG a recommandé que Transports Canada communique clairement « la façon dont il a utilisé les éléments probants et la recherche scientifique pour guider l'élaboration ou la modification de normes de sécurité automobile<sup>34</sup> ».

Transports Canada a accepté cette recommandation et a indiqué, dans son plan d'action, qu'il a déjà mis en place un « nouveau processus réglementaire permettant de fournir de l'information sur la manière dont les éléments probants et la recherche scientifique serviront à guider l'élaboration et la modification des normes de sécurité automobile<sup>35</sup> ». M. Keenan a fait valoir, pour sa part, que la « prochaine fois que Transports Canada proposera une modification réglementaire liée à la sécurité des véhicules automobiles, [le public trouvera] dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, publié dans la *Gazette du Canada*, une description des données et des recherches qui ont été utilisées<sup>36</sup> ».

Le Comité formule néanmoins la recommandation suivante :

#### **RECOMMANDATION 4**

**Que, d'ici le 31 octobre 2017, *Transports Canada* présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport exposant les progrès réalisés dans la mise en place du nouveau processus réglementaire et montrant comment les éléments probants et la recherche scientifique servent à guider l'élaboration et la modification des normes de sécurité automobile.**

#### **Plan opérationnel à long terme pour la Direction générale de la sécurité des véhicules automobiles**

Le BVG a observé que la Direction générale de la sécurité des véhicules automobiles ne possédait aucun plan opérationnel à long terme pour ses activités. Elle n'avait donc pas non plus de « financement stable lui permettant de s'acquitter de son mandat de recherche et de réglementation<sup>37</sup> ». Il en a résulté des décisions budgétaires à court terme qui ont eu des conséquences négatives<sup>38</sup>. En particulier, le BVG a constaté que la Direction générale :

- avait acheté des véhicules en prévision de restrictions budgétaires, mais que certains d'entre eux n'avaient pas été utilisés pour des essais pendant plusieurs années après leur achat;

---

34 *Ibid.*, paragr. 4.50.

35 Transports Canada, [Plan d'action détaillé](#), p. 3.

36 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature, 3 avril 2017, [réunion n° 50](#), 1630.

37 BVG, « [Rapport 4 — La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles — Transports Canada](#) », *Rapports de l'automne 2016 — Rapports du vérificateur général du Canada*, paragr. 4.51.

38 *Ibid.*

- avait réduit son budget de fonctionnement, mais avait tout de même procédé à un vaste projet d'infrastructure;
- avait annulé des réunions avec des parties prenantes et sa participation à des conférences;
- avait annulé des programmes de sensibilisation qui fournissaient de l'information essentielle aux enquêteurs de Transports Canada sur les collisions<sup>39</sup>.

Pour cette raison, le BVG a recommandé que Transports Canada élabore « un plan opérationnel à long terme pour la Direction générale de la sécurité des véhicules automobiles. Ce plan devrait définir les activités prévues, le budget et le niveau d'effort nécessaire pour remplir son mandat<sup>40</sup>. » Le Ministère a accepté cette recommandation et s'est engagé à prendre la mesure suivante :

Transports Canada examinera les liens entre la planification ministérielle, les activités de recherche et de réglementation, pour mettre à jour le processus de planification à long terme. La Direction générale de la sécurité des véhicules automobiles aura un plan pluriannuel relatif à la sécurité automobile<sup>41</sup>.

Le Comité formule par conséquent la recommandation suivante :

#### **RECOMMANDATION 5**

**Que, d'ici le 31 octobre 2017, *Transports Canada* présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport décrivant son plan opérationnel à long terme pour la Direction générale de la sécurité des véhicules automobiles.**

#### **Connaissance des enquêtes menées par les constructeurs sur des problèmes de sécurité critiques**

Le BVG a observé que Transports Canada communiquait fréquemment avec les constructeurs « pour discuter de présumés défauts liés à la sécurité faisant l'objet de plaintes ou détectés lors de ses propres enquêtes [et] que le Ministère avait demandé aux constructeurs de lui fournir de l'information sur ces défauts liés à la sécurité<sup>42</sup> ». Parmi les renseignements demandés, notons les suivants :

- les listes des numéros de toutes les pièces visées;
- le nombre de plaintes reçues jusqu'à présent;

---

39 *Ibid.*

40 *Ibid.*, paragr. 4.63.

41 Transports Canada, *Plan d'action détaillé*, p. 3.

42 BVG, « [Rapport 4 — La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles — Transports Canada](#) », *Rapports de l'automne 2016 — Rapports du vérificateur général du Canada*, paragr. 4.85.

- les réclamations au titre des garanties;
- des renseignements sur l'installation, comme l'étape à laquelle une pièce est assemblée dans la chaîne de production;
- l'évaluation des défaillances faite par le constructeur;
- si le constructeur menait lui-même une enquête ou un examen lié à un problème non réglé précis<sup>43</sup>.

Le BVG a remarqué par ailleurs que « les constructeurs avaient fourni l'information demandée, mais qu'ils n'avaient pas communiqué à Transports Canada les renseignements liés à d'autres enquêtes de sécurité internes. Les constructeurs disposaient donc de beaucoup plus d'information que le Ministère sur des défauts liés à la sécurité possibles<sup>44</sup>. » Par exemple, entre 2010 et 2015, « les constructeurs ont enquêté sur des problèmes de sécurité potentiels et envoyé des avis de rappel sans en informer le Ministère au préalable » dans environ le tiers des rappels diffusés pendant cette période<sup>45</sup>.

En outre, le BVG a observé que Transports Canada ne demandait pas « d'information sur d'autres enjeux importants ou cruciaux liés à la sécurité cernés par les constructeurs et faisant l'objet d'une enquête<sup>46</sup> ». S'il le faisait, le Ministère pourrait, de l'avis du BVG, « présenter les plaintes pertinentes aux constructeurs dès qu'elles sont reçues. Cela est important parce que cette mesure favoriserait la détection et l'analyse rapides des défauts liés à la sécurité<sup>47</sup>. »

Enfin, selon le BVG, l'adoption du [projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence](#)<sup>48</sup>, permettrait « de corriger la disparité entre l'information détenue par Transports Canada et celle des constructeurs<sup>49</sup> ». En effet, le projet de loi propose :

- de conférer de nouveaux pouvoirs de réglementation pour établir des exigences de déclaration qui aideraient Transports Canada à cerner plus rapidement les défauts liés à la sécurité<sup>50</sup>;

---

43 *Ibid.*

44 *Ibid.*, paragr. 4.87.

45 *Ibid.*, paragr. 4.88.

46 *Ibid.*, paragr. 4.89.

47 *Ibid.*, paragr. 4.89.

48 Au 4 mai 2017, le projet de loi avait été adopté par le Sénat. Il a été présenté à la Chambre des communes le 9 février 2017. Source : [LEGISInfo](#).

49 BVG, « [Rapport 4 — La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles — Transports Canada](#) », *Rapports de l'automne 2016 — Rapports du vérificateur général du Canada*, paragr. 4.90.

50 *Ibid.*, paragr. 4.90.

- d'exiger que les entreprises en exploitation au Canada soient mieux informées des défauts et des questions de non-conformité touchant les véhicules vendus à l'extérieur du pays qui sont similaires à ceux vendus au Canada<sup>51</sup>.

S'appuyant sur ces constatations, le BVG a recommandé que Transports Canada demande « aux constructeurs automobiles de lui fournir de l'information sur leurs enquêtes internes en cours concernant des problèmes critiques liés à la sécurité de leurs véhicules<sup>52</sup> ». Le Ministère a accepté cette recommandation et s'est engagé à élaborer un règlement pour mettre en œuvre les nouveaux pouvoirs, dans le cas où le projet de loi est adopté<sup>53</sup>.

En réponse à des questions sur des dispositions du projet de loi et des nouveaux pouvoirs proposés, M. Keenan a tenu les propos suivants :

Si ce projet de loi reçoit la sanction royale, Transports Canada disposera de pouvoirs beaucoup plus étendus pour obliger les constructeurs à lui transmettre de l'information. Il nous suffira de mettre en place les règlements nécessaires à cette fin. À titre d'exemple, le projet de loi S-2 prévoit un nouveau régime de sanctions administratives pécuniaires. Un constructeur qui refusera de nous transmettre l'information demandée s'exposera à des sanctions semblables de la part du ministère une fois la réglementation en place<sup>54</sup>.

Par conséquent, le Comité formule la recommandation suivante :

## **RECOMMANDATION 6**

**Que, dans le cas où le projet de loi S-2 reçoit la sanction royale, Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, dans les 180 jours suivant la sanction royale, un plan indiquant comment les nouveaux pouvoirs prévus par le projet de loi seront mis en œuvre au sein du régime réglementaire de sécurité automobile.**

Le BVG a recommandé également que Transports Canada demande aux constructeurs automobiles de lui fournir de l'information « sur leurs processus internes servant à cerner et à signaler les défauts liés à la sécurité<sup>55</sup> ». Le Ministère a accepté cette recommandation et a indiqué dans son plan d'action que, à la fin de janvier 2017, il avait élaboré un « processus visant à appuyer l'ajout d'une nouvelle disposition à la [*Loi sur la sécurité automobile*] afin d'obliger les grands constructeurs automobiles à fournir de l'information sur leurs sources de données et leurs processus internes pour cerner et

---

51 *Ibid.*, paragr. 4.90.

52 *Ibid.*, paragr. 4.91.

53 Transports Canada, [Plan d'action détaillé](#), p. 3-4.

54 Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature, 3 avril 2017, [réunion n° 50](#), 1650.

55 BVG, « [Rapport 4 — La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles — Transports Canada](#) », *Rapports de l'automne 2016 — Rapports du vérificateur général du Canada*, paragr. 4.94.

signaler les défauts liés à la sécurité<sup>56</sup> ». Le Ministère n'a cependant pas donné de renseignements plus précis sur ce nouveau processus.

Par conséquent, le Comité formule la recommandation suivante :

### **RECOMMANDATION 7**

**Que, d'ici le 31 octobre 2017, Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport exposant son processus visant à appuyer l'ajout d'une nouvelle disposition à la *Loi sur la sécurité automobile* qui obligerait les grands constructeurs automobiles à fournir de l'information sur leurs sources de données et leurs processus internes pour cerner et signaler les défauts liés à la sécurité.**

### **AUTRES OBSERVATIONS**

Il est à noter que, pour certaines questions qu'il a examinées, le BVG a constaté que Transports Canada faisait un bon travail. Il n'a ainsi fait, dans son rapport d'audit, aucune recommandation concernant les questions ci-dessous :

- maintien de processus internes pour cerner les défauts et dégager les tendances en matière de sécurité et communication avec les constructeurs de façon appropriée<sup>57</sup>;
- besoin de s'assurer que les avis de défaut lié à la sécurité étaient complets et donnés en temps opportun<sup>58</sup>;
- suivi des taux de réparation des véhicules visés par un rappel et examen de moyens de les accroître<sup>59</sup>.

### **CONCLUSION**

Le BVG a conclu, dans son rapport d'audit, que « Transports Canada n'avait pas tenu à jour un cadre de réglementation qui répondait aux risques émergents et aux nouveaux enjeux technologiques en matière de sécurité. Sa stratégie n'a donc pas permis de garantir que les véhicules automobiles immatriculés au Canada soient équipés des meilleurs dispositifs de sécurité disponibles et des technologies de pointe<sup>60</sup>. » En outre, même s'il a assuré une surveillance adéquate des défauts liés à la sécurité et des rappels, le Ministère « connaissait peu les problèmes critiques liés à la sécurité des véhicules qui

---

56 Transports Canada, [Plan d'action détaillé](#), p. 4.

57 BVG, « [Rapport 4 — La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles — Transports Canada](#) », *Rapports de l'automne 2016 — Rapports du vérificateur général du Canada*, paragr. 4.72.

58 *Ibid.*, paragr. 4.104.

59 *Ibid.*, paragr. 4.111.

60 *Ibid.*, paragr. 4.118.

faisaient l'objet d'enquêtes par les constructeurs ». Cette lacune a limité la « capacité du Ministère de cerner rapidement les défauts liés à la sécurité et d'influer sur les rappels effectués par les constructeurs<sup>61</sup> ».

Pour aider Transports Canada à résoudre ces problèmes, le Comité a formulé sept recommandations destinées à donner au Ministère les moyens d'administrer un régime solide et complet de sécurité automobile, l'objectif consistant à s'assurer que le réseau routier du Canada est plus sûr pour tous.

---

61 *Ibid.*

## SOMMAIRE DES MESURES RECOMMANDÉES ET DES ÉCHÉANCES CONNEXES

Tableau 1 – Sommaire des mesures recommandées et des échéances connexes

Recommandation	Mesure recommandée	Échéances
Recommandation 1 (p. 4)	<i>Transports Canada</i> doit confirmer par écrit au Comité qu'il publie régulièrement des comptes rendus sur l'état d'avancement de ses plans en matière de réglementation.	31 octobre 2017
Recommandation 2 (p. 5)	<i>Transports Canada</i> doit présenter au Comité un rapport décrivant la mise en œuvre d'un processus de consultation élargi et normalisé, destiné à obtenir en temps opportun les commentaires d'intervenants experts sur les initiatives de réglementation de la sécurité des véhicules automobiles.	31 octobre 2017
Recommandation 3 (p. 7)	<i>Transports Canada</i> doit présenter au Comité un rapport indiquant comment il met en œuvre son plan d'action visant à améliorer la qualité des données sur les collisions et les blessures.	31 juillet 2018
Recommandation 4 (p. 8)	<i>Transports Canada</i> doit présenter au Comité un rapport exposant les progrès réalisés dans la mise en place du nouveau processus réglementaire et montrant comment les éléments probants et la recherche scientifique servent à guider l'élaboration et la modification des normes de sécurité automobile.	31 octobre 2017
Recommandation 5 (p. 9)	<i>Transports Canada</i> doit présenter au Comité un rapport décrivant son plan opérationnel à long terme pour la Direction générale de la sécurité des véhicules automobiles.	31 octobre 2017

<p>Recommandation 6 (p. 11)</p>	<p><i>Transports Canada</i> doit présenter au Comité un plan indiquant comment les nouveaux pouvoirs prévus par le projet de loi seront mis en œuvre au sein du régime réglementaire de sécurité automobile.</p>	<p>Dans les 180 jours suivant la sanction royale</p>
<p>Recommandation 7 (p. 12)</p>	<p><i>Transports Canada</i> doit présenter au Comité un rapport exposant son processus visant à appuyer l'ajout d'une nouvelle disposition à la <i>Loi sur la sécurité automobile</i> qui obligerait les grands constructeurs automobiles à fournir de l'information sur leurs sources de données et leurs processus internes pour cerner et signaler les défauts liés à la sécurité.</p>	<p>31 octobre 2017</p>



# ANNEXE A

## LISTE DES TÉMOINS

Organismes et individus	Date	Réunion
<p><b>Bureau du vérificateur général du Canada</b></p> <p>Richard Domingue, directeur principal</p> <p>Michael Ferguson, vérificateur général du Canada</p> <p><b>Ministère des Transports</b></p> <p>Kim Benjamin, directrice générale, Sécurité routière et règlements véhicules automobiles</p> <p>Helena Borges, sous-ministre déléguée</p> <p>Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté</p> <p>Merz Rustom, directeur, Normes, recherches et développement relatifs aux véhicules automobiles</p>	2017-03-06	47
<p><b>Bureau du vérificateur général du Canada</b></p> <p>Richard Domingue, directeur principal</p> <p>Michael Ferguson, vérificateur général du Canada</p> <p><b>Ministère des Transports</b></p> <p>Kim Benjamin, directrice générale, Sécurité routière et règlements véhicules automobiles</p> <p>Michael Keenan, sous-ministre</p> <p>Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté</p>	2017-04-03	50



# DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents ([réunions n<sup>os</sup> 47, 50, 57](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,  
L'hon. Kevin Sorenson

