



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

## **Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités**

---

TRAN • NUMÉRO 073 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 28 septembre 2017**

**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



## Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le jeudi 28 septembre 2017

• (1545)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** Je déclare ouverte la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour l'étude du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 20 septembre 2017.

Veillez nous excuser de notre retard, mais la Chambre se penchait sur un point et nous nous devons de participer au débat. Je donne la parole à quiconque veut passer en premier.

Veillez vous présenter.

**M. Ian Jack (directeur général, Communications et relations gouvernementales, Association canadienne des automobilistes):** Bonjour à tous.

[Français]

Je vous remercie de votre invitation. Je suis heureux d'être devant vous aujourd'hui, afin de discuter du projet de loi S-2.

[Traduction]

Je suis sûr que vous êtes nombreux à connaître la CAA, mais permettez-moi de vous parler brièvement de notre association et de son rôle dans le dossier de la sécurité routière.

La CAA a été fondée en 1913 pour défendre les droits et intérêts des automobilistes et non pour offrir des services de remorquage. Elle compte aujourd'hui 6,2 millions de membres au Canada, et les services qu'elle leur offre dépassent largement le cadre de l'assistance routière. Dès ses premiers jours, elle a milité pour des éléments essentiels du cadre de la sécurité routière en vigueur aujourd'hui au Canada et fait pression pour l'installation de panneaux d'arrêt, le port de la ceinture de sécurité et les coussins gonflables, ou encore les campagnes contre l'alcool ou les distractions au volant. La CAA est au premier rang de la défense des intérêts des voyageurs depuis plus d'un siècle. Aujourd'hui, nous représentons environ un conducteur adulte sur quatre au Canada et notre marque est reconnue comme l'une des plus dignes de confiance au pays.

[Français]

Nous avons remarqué que le régime de protection des consommateurs au Canada accusait un certain retard relativement à celui d'autres pays développés. Nous sommes donc heureux de constater que le projet de loi S-2 comblera plusieurs des lacunes actuelles.

[Traduction]

Aux États-Unis, par exemple, la National Highway Traffic Safety Administration, ou NHTSA, a le pouvoir d'exiger des constructeurs qu'ils rappellent les véhicules qui présentent des défauts de sécurité ou qui ne respectent pas les normes de sécurité fédérales. Depuis sa

création en 1966, plus de 390 millions de voitures, camions, autobus, véhicules récréatifs, motocyclettes et cyclomoteurs, ainsi que 46 millions de pneus, et 42 millions de sièges pour enfants ont fait l'objet d'un rappel pour corriger des vices de sécurité.

Ici même au Canada, la CAA est d'avis que, pour les propriétaires des quelque 23 millions de véhicules légers qui circulent sur les routes, le projet de loi S-2 est un pas en avant qui contribue à raffermir le régime de conformité et d'application de la loi afin de mieux protéger tous les Canadiens. Nous sommes ravis de constater que dans sa version actuelle, il confère au ministre des Transports le pouvoir d'ordonner aux entreprises de corriger un défaut ou un cas de non-conformité et d'infliger des sanctions à celles qui enfreignent la loi.

[Français]

Même si la plupart des constructeurs respectent les normes rigoureuses que nous avons établies pour les véhicules canadiens, il n'en reste pas moins qu'à l'heure actuelle Transports Canada mène 16 enquêtes sur des défauts de sécurité. De ce nombre, 13 datent d'avant 2017. À l'évidence, une intervention des pouvoirs publics pourrait être utile dans certains cas, voire même nécessaire.

[Traduction]

Le 10 novembre 2016, par exemple, Transports Canada a rendu une décision provisoire établissant qu'un défaut de sécurité affectait les freins des camions F-150 2011 et 2012 équipés d'un moteur EcoBoost de 3,5 litres; le Ministère avait reçu plus d'une centaine de plaintes à ce sujet. Lorsqu'il a comparu devant le Sénat l'automne dernier, le ministre Garneau a dit que son gouvernement avait communiqué avec Ford, mais que hélas, le constructeur réfutait ces constatations. Le ministre a souligné de plus que comme la législation en vigueur ne permettait pas de débloquer cette impasse, la population a dû exercer des pressions pendant près de 6 mois avant que le constructeur accepte de publier un avis de défaut le 5 mai dernier. Le projet de loi S-2 multiplierait les outils dont dispose le ministre pour empêcher que ces situations traînent autant en longueur.

Aujourd'hui, la mesure la plus vigoureuse que Transports Canada peut prendre lorsqu'il estime que certains véhicules présentent un danger pour les Canadiens, c'est d'obliger le constructeur à envoyer un avis de défaut aux propriétaires pour qu'ils sachent que leur véhicule pose un risque. Ça se limite à ça. Le gouvernement n'a pas le pouvoir de contraindre un constructeur à ordonner un rappel ou à effectuer des réparations. Cela fait du régime canadien actuel un véritable colosse aux pieds d'argile.

[Français]

Le projet de loi S-2 augmentera les recours possibles. Il confèrera au ministre le pouvoir d'obliger les entreprises à émettre un avis de rappel et à réparer tout véhicule faisant l'objet d'un rappel sans frais pour le consommateur. Le ministre pourra même les empêcher de vendre des véhicules neufs au Canada tant qu'ils n'auront pas été réparés. Ce sera assez semblable à la législation américaine, et cela permettra enfin d'uniformiser les règles du jeu pour les consommateurs canadiens dans ces importants dossiers.

[Traduction]

À l'heure actuelle, le site Web de Transports Canada fournit des renseignements sur les rappels de véhicules et encourage les consommateurs à donner suite au rappel de leur véhicule le plus rapidement possible. Pourtant, nous savons que cela ne dépend pas toujours du consommateur. Le projet de loi S-2 sera un outil indispensable lorsque le ministre estimera qu'il doit intervenir pour qu'un rappel de véhicules ait lieu. Ce projet de loi permettra, en ce sens, de mieux protéger la population.

[Français]

Cela fait trop longtemps que les mesures de protection des consommateurs canadiens sont à la traîne de celles des États-Unis. À notre avis, le projet de loi S-2 contribuera dans une large mesure à rééquilibrer la situation. De plus, il représente un progrès évident pour les consommateurs canadiens.

Je vous remercie de votre attention.

[Traduction]

Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Je vous remercie.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Jack.

Monsieur Iny.

**M. George Iny (directeur exécutif, Association pour la protection automobile):** Bonjour. Je m'appelle George Iny, directeur exécutif de l'Association pour la protection des automobilistes. John Raymond m'accompagne. Il est membre du conseil d'administration de l'Association et un ancien concessionnaire automobile. Il travaille en étroite collaboration avec nous sur plusieurs dossiers, dont la sécurité automobile.

[Français]

L'Association pour la protection des automobilistes, l'APA, est une organisation sans but lucratif. Elle a été fondée en 1969. Elle offre un service de renseignements au public, par l'entremise du téléphone et d'un site Web.

Nous sommes une des sources importantes des plaintes véhiculées à Transports Canada en ce qui concerne la sécurité présumée des véhicules. Nous collaborons également avec des équipes d'enquête universitaires partout au Canada pour favoriser la surveillance du parc automobile.

Nous sommes une petite équipe. Nous travaillons beaucoup avec des gens de l'industrie même parce que nous aimons bien avoir des solutions réalistes, mais toujours en représentant les intérêts des consommateurs.

• (1550)

[Traduction]

Je suis ici pour passer en revue une partie des mesures proposées dans le projet de loi S-2. J'essayerai de vous donner un peu de nuance ou de contexte. Une base de données permet de voir les rappels de véhicules. C'est une très bonne base de données. Elle est

vieille, et elle n'est pas en temps réel. Ainsi, vous saurez s'il y a eu un rappel pour votre véhicule, mais pas si celui-ci a été réparé et nous aimerions avoir cette fonctionnalité.

Entre le dépôt du projet de loi S-2 et aujourd'hui, comme il s'agit d'une exigence des États-Unis, la plupart des fabricants ont pris le pas et font exactement cela. Le projet de loi permettrait de rattraper les retardataires. Il permettrait aussi au gouvernement d'établir un minimum de renseignements qu'il serait possible d'obtenir, parce que les sites Web ne sont pas tous faciles à consulter et ne donnent pas tous des renseignements complets sur le rappel.

C'est une condition préalable importante, si nous voulons que les défauts des véhicules usagés soient corrigés avant la revente. Le problème est important, et les détaillants de même que les ministères provinciaux se plaignent de l'absence d'un moyen normalisé pour trouver facilement ces renseignements. J'ajouterais qu'une inspection de la sécurité en vertu des régimes provinciaux ne comporte pas une vérification des rappels, contrairement à ce que les gens supposent. Les deux systèmes ne se parlent pas. Si ce problème était corrigé, autrement dit, si nous disposions au minimum de renseignements normalisés de bonne qualité en temps réel, cela pourrait faire partie du processus d'inspection.

Des sanctions administratives pécuniaires seraient un outil plus expéditif que le recours aux tribunaux. Le gouvernement ne va pas très souvent en cour et lorsqu'il le fait, il perd. Ce serait donc un mécanisme qui, nous l'espérons, pourrait être utilisé davantage. C'est un peu difficile, parce que vous offrez essentiellement un abonnement au gym à une personne sans savoir si elle va vraiment l'utiliser et devenir plus forte, mais c'est ce que nous espérons. Le projet de loi créerait un outil que le gouvernement pourrait utiliser, et le cas échéant, cela lui donnerait un peu plus de poids auprès des fabricants automobiles qui ne sont pas très conciliants.

Les sanctions administratives pécuniaires devraient être assorties d'une disposition importante, soit une réserve pour la recherche dans le domaine de la sécurité automobile ou de la réduction des blessures. Pour la plupart, vous avez appris il y a déjà un bon bout de temps que Volkswagen avait triché aux tests d'émission de ses moteurs diesel, mais ceux qui ont découvert cette tricherie travaillaient dans le cadre d'une bourse d'études, une subvention de recherche, provenant d'une enquête antérieure dans laquelle un autre fabricant de véhicules automobiles ou de camions avait été déclaré coupable de tricherie. Autrement dit, une partie de ces sommes, si elles étaient perçues, devraient être réservées à la cause de la sécurité automobile.

Quant au pouvoir d'ordonner la correction de défauts, le pouvoir existe aux États-Unis depuis le début des années 1970 ou la fin des années 1960. C'est une faille dans notre loi originale que, selon le libellé de la loi, l'envoi d'une lettre par la poste était ce qui semblait raisonnable d'un point de vue politique, ou peut-être, d'un point de vue pratique. Depuis, essentiellement, les événements ont pris le pas sur notre loi, de sorte que plus de 99 % des rappels, soit environ 600 par an, sont annoncés et, je dirais qu'il y en a facilement 98 % environ qui sont traités selon un mécanisme volontaire. La réparation est faite par le fabricant, soit parce qu'il croit qu'il devrait le faire, soit parce qu'il est tenu de le faire aux États-Unis.

Nous pensons qu'il y a trois, quatre, cinq ou six rappels par an à l'égard desquels le gouvernement a vraiment besoin de dispositions plus musclées. Par rapport à la situation actuelle, ça ne change pas vraiment la donne.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Je suis désolée de vous interrompre, mais je suis sûre que vous pourrez intervenir plus tard.

**M. George Iny:** Merci.

**La présidente:** Monsieur Raymond, aviez-vous quelque chose à ajouter?

• (1555)

**M. John Raymond (directeur, Toronto, Association pour la protection automobile):** Ça va, merci.

**La présidente:** Monsieur Lobb.

**M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC):** Je vous remercie.

Monsieur Iny, je vais prendre le cas des F-150 et le problème touchant le servofrein. Du point de vue du consommateur, si un concessionnaire Ford a acheté un camion de cet âge — je crois que c'était 2011 ou 2012 — à un encaissement et que le problème n'a pas été corrigé, serait-il avisé quelque part de ce rappel? Est-ce que cela apparaîtrait dans l'ordinateur?

**M. George Iny:** Cette personne achèterait probablement un véhicule certifié et inspecté par le concessionnaire. Dans certaines provinces, le véhicule pourrait même devoir subir une inspection provinciale, mais il n'y aurait aucune vérification du rappel.

Si un concessionnaire Ford vendait le véhicule, s'il pouvait être payé pour le travail de remise en état, il le ferait. S'il s'agit d'un concessionnaire indépendant, ou d'un concessionnaire GM, Chrysler ou autre, les travaux ne seraient pas faits.

**M. Ben Lobb:** Avec ce projet de loi, le concessionnaire ne corrigerait pas encore le problème.

**M. George Iny:** C'est exact, ce serait une question provinciale, mais au moins, quand nous nous adresserions aux acteurs de l'industrie —, et nous l'avons fait plusieurs fois — ils ne pourraient pas nous dire qu'il n'y a pas d'endroit normalisé pour le vérifier et qu'ils ne seront pas disposés à poireauter au téléphone pour parler à quelqu'un qui ne serait peut-être pas intéressé à leur répondre.

**M. Ben Lobb:** De nos jours, beaucoup de concessionnaires des États-Unis viennent ici à des ventes aux enchères et achètent des camions et des voitures pour les ramener aux États-Unis. Je suppose qu'ils pourraient acheter un F-150 avec un servofrein, le ramener au Texas, et avoir encore le même problème, n'est-ce pas?

**M. George Iny:** En théorie, avant qu'un véhicule soit importé aux États-Unis ou qu'un véhicule des États-Unis arrive ici, les rappels sont censés être à jour. Cependant, il se pourrait qu'après l'arrivée du véhicule au Canada, il soit retiré de la liste des véhicules rappelés aux États-Unis sans être ajouté à la liste des véhicules visés par d'éventuels rappels canadiens. Dans un tel cas, il disparaîtrait. Je ne sais pas s'il s'agit d'un problème qu'il faut régler dans une loi ou un règlement, mais le problème existe. Je pense qu'il n'y a rien ici qui vise vraiment ce problème.

Quand nous avons libéralisé les échanges par rapport aux véhicules usagés, l'idée était que nous ne voulions pas importer les problèmes de quelqu'un d'autre. Ils ont soulevé le problème du certificat de conformité, mais n'ont pas pris en compte ce qui se produit après l'arrivée du véhicule au Canada. Ils ne se sont pas aperçus qu'à ce stade, le véhicule est pris dans le registre des États-Unis et n'est pas forcément ajouté par le fabricant canadien.

**M. Ben Lobb:** En ce qui concerne le servofrein, les États-Unis ont le pouvoir d'ordonner un rappel. L'ont-ils fait?

**M. George Iny:** Je n'ai pas suivi le dossier, mais l'enquête a été menée par le Canada. Ce n'était pas un dossier actif aux États-Unis, à ma connaissance. Faute d'outils, je suppose qu'ils se sont fiés au

prestige du ministre des Transports pour forcer la compagnie à faire son travail, en la mettant dans l'embarras, ce qui a fonctionné. Je sais qu'il a parlé de six mois, mais c'est plutôt rapide dans un dossier où une compagnie ne veut pas agir. Si M. Garneau menait personnellement les enquêtes sur des rappels, les résultats seraient très positifs, mais c'est évidemment impossible. Le projet de loi conférerait au ministre des Transports, à son personnel, des pouvoirs qui leur permettraient d'être plus efficaces.

**M. Ben Lobb:** À la page 3 de votre exposé, au bas de la première disposition, l'article 10.3, votre dernier point est qu'il faut inclure les rappels liés aux émissions. Nous en avons parlé à notre dernière séance. Volkswagen est probablement le pire contrevenant de l'histoire moderne, et ce n'est pas inclus. Je crois comprendre qu'il faudrait qu'Environnement Canada lance ce rappel, mais je ne crois pas qu'il a le pouvoir de le faire non plus. Renseignez-nous sur comment nous pouvons tenir en bride des types comme Volkswagen et les forcer à agir au Canada.

**M. George Iny:** Au Canada, nous avons environ 600 rappels liés à la sécurité par an et environ 30 rappels liés aux émissions. À une certaine époque, les deux étaient inscrits dans la même base de données et étaient traités plus ou moins de la même façon. Lorsque les responsabilités relatives aux émissions ont été dissociées de la sécurité des occupants, pendant de nombreuses années, les rappels étaient encore publiés dans la même base de données. La responsabilité resterait quelque part au ministère de l'Environnement et du Changement climatique, ou je ne sais trop où. Nous pensons qu'il faudrait faire un certain ménage. Il ne faut pas forcément que cela soit incorporé dans le projet de loi. Nous soulignons que les deux ministères devraient se parler et partager la même base de données.

• (1600)

**La présidente:** Je vous remercie.

Monsieur Fraser, vous avez cinq minutes.

**M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.):** Merci beaucoup pour votre témoignage et votre présence.

Avant de passer aux questions, pour le bénéfice de mes collègues autour de la table, je tiens à les avertir que je compte présenter un amendement. Je n'ai pas le texte de la proposition aujourd'hui, mais je tiens à ce que vous en saisissiez l'esprit.

Dans son témoignage, le ministre a expliqué que le ministère et les parties concernées discutaient de l'article 10.52 proposé. Il s'agit de l'amendement du Sénat. Essentiellement, je proposerai de supprimer la disposition actuelle — et merci au Sénat de m'avoir forcé à y réfléchir — et de la remplacer par un libellé qui ferait deux ou trois choses. Je tiens à ce que le nouveau libellé réitère sans équivoque que les mêmes recours offerts aux consommateurs seront aussi offerts aux concessionnaires en ce qui concerne la réparation, le remboursement ou le remplacement de véhicules défectueux, si un rappel est ordonné, mais aussi qu'il soit clair que rien de cela ne porte préjudice aux recours qui peuvent être négociés d'un point de vue commercial. Quand j'aurai une version traduite du libellé, je la ferai distribuer aux membres du Comité.

Je m'interroge sur les éléments de l'amendement du Sénat du point de vue de la protection des consommateurs.

Monsieur Jack, vous êtes peut-être bien placé pour en parler. À mon sens, l'une des conséquences potentielles de l'amendement était que si les concessionnaires avaient droit à un paiement d'intérêt de 1 %, cela pourrait motiver un fabricant à réparer les véhicules si le défaut de le faire engendrerait des conséquences financières, avant de réparer les véhicules qui sont sur la route aujourd'hui et que des consommateurs conduisent.

Avez-vous une position ou peut-être des réflexions sur cette asymétrie, laquelle serait susceptible de créer une étrange situation qui mettrait des Canadiens en danger?

**M. Ian Jack:** Je crois que vous soulevez un point intéressant. Cela pourrait bien être le cas. Nous nous sommes gardés, comme association, de nous ranger d'un côté ou de l'autre sur les relations commerciales entre les concessionnaires et l'usine, les fabricants d'équipement d'origine. Notre position a été que nous tenions à ce que ce projet de loi soit adopté. Comme nous l'avons dit, et comme l'APA l'a souligné, nous sommes à la traîne derrière les États-Unis et ce, depuis longtemps par rapport aux pouvoirs de rappel. Nous pensons qu'il est temps d'agir. C'est la position que nous avons défendue au Sénat, sachant que l'amendement en question, à ce moment précis, risquait fort probablement de ralentir le processus. Cela ne veut pas dire que nous ne pensions pas que les concessionnaires avaient de bons arguments. Nous pensions simplement que cela ne devait pas forcément faire partie de cette discussion à ce moment-ci.

**M. Sean Fraser:** Dans votre témoignage, vous avez eu de bons mots sur le mécanisme de conformité. Aujourd'hui, avons-nous des données sur le taux d'exécution des fabricants par rapport aux véhicules visés par un rappel volontaire, ou une analyse de la façon dont la nouvelle sanction administrative pécuniaire pourrait augmenter le taux de réparation des véhicules visés?

**M. Ian Jack:** Bien sûr, nous ne pouvons qu'espérer que ce sera le cas. Je suis sûr que George aurait quelque chose à ajouter sur ce point. Les chiffres, c'est plus son rayon que le mien en ce qui concerne les taux de conformité.

Je dirais aussi que l'imposition de taux d'exécution est l'une des choses dont le projet de loi ne traite pas, et à l'égard de laquelle nous espérons que le gouvernement agisse. Il ne l'a pas fait, et ces taux varient vraiment beaucoup. Parfois, ils varient selon la visibilité d'un problème et le fait que les médias en parlent ou non. La communication de données à ce sujet est un peu lente. Il y a une exigence, soit de communiquer des données à une fréquence trimestrielle, mais ces chiffres peuvent être assez difficiles à trouver.

Il reste du travail à faire dans ce domaine, et nous sommes favorables aux sanctions administratives pécuniaires prévues dans ce projet de loi. Les niveaux restent à déterminer par le gouverneur en conseil, mais nous croyons que nous avons besoin de ce genre de bâton.

**M. Sean Fraser:** Dans le temps limité que nous avons, monsieur Iny, avez-vous des renseignements sur ce point?

**M. George Iny:** Le taux de correction des rappels est de 70 à 75 %, donc environ un problème sur trois n'est pas corrigé. Cela varie selon l'âge du véhicule et combien de temps la compagnie a attendu avant le rappel. Dans les deux ou trois premières années, le taux dépasse amplement les 90 %. S'il s'agit d'un véhicule de six ou sept ans, et qu'il est entre les mains d'un deuxième ou d'un troisième propriétaire, il pourrait tourner autour de 50 %

**M. John Raymond:** Ou moins.

**M. Sean Fraser:** Je me demande aussi si vous croyez qu'il y a place à une campagne d'éducation publique ou quelque chose de cet ordre. Je crois que la plupart des propriétaires de véhicules rappelés de plus de deux ou trois ans risquent de ne jamais savoir qu'il y a un défaut. Y a-t-il un autre angle, mis à part le processus législatif, que nous pourrions emprunter pour compléter les mesures de sécurité prévues dans la loi?

**M. George Iny:** Les compagnies pourraient prendre plusieurs mesures pour joindre plus efficacement leurs clients. De toute évidence, l'envoi d'une lettre à la dernière adresse au dossier, qui est probablement la première adresse du propriétaire original, n'est pas la façon la plus efficace. Les compagnies pourraient faire plus. Le grand public a aussi un rôle à jouer, et certains propriétaires n'amènent pas leurs voitures.

Nous sommes capables de percevoir les contraventions de stationnement, non? On place un sabot sur le véhicule ou on suspend le renouvellement de l'immatriculation. Je n'en fais pas une proposition officielle aujourd'hui, mais je dis que si nous le voulions, si nous accordions une priorité plus élevée aux rappels qu'aux contraventions de stationnement, nous aurions un taux de correction plus élevé.

• (1605)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Iny.

À vous la parole, monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Merci, madame la présidente.

Messieurs, je vous remercie d'être avec nous.

Ma première question s'adressera à M. Iny, mais que les autres témoins se sentent bien à l'aise de compléter sa réponse si le cœur leur en dit.

Monsieur Iny, dans un témoignage passé au Sénat, vous avez parlé abondamment de l'utilité ou de l'importance d'investir davantage dans la recherche sur la sécurité routière. Vous en avez parlé de nouveau tout à l'heure. Plus tôt cette semaine, nous avons reçu le vérificateur général. Je vous dirais que son témoignage était assez inquiétant à ce sujet.

Vous avez soumis une proposition d'amendement, selon laquelle une partie ou la totalité des sommes perçues en amendes seraient redirigées vers la recherche. Quelle incidence cela aurait-il? Voudriez-vous que ce soit une portion ou la totalité des amendes qui soient investies dans la recherche?

**M. George Iny:** Nous n'avons pas décidé si cela devrait être la totalité des sommes perçues, mais nous aimerions qu'un montant soit mis de côté pour subventionner la recherche universitaire et la recherche sur le terrain, afin d'aider les gens à Transports Canada qui doivent attendre parfois des années pour obtenir des preuves ou l'argent nécessaires.

**M. Robert Aubin:** Quelle différence y a-t-il entre la recherche universitaire et les tests de collision ou les recherches faites à Transports Canada?

**M. George Iny:** Idéalement, la recherche universitaire devrait porter sur des aspects que Transports Canada n'examine pas ou n'aurait même pas pensé à examiner. Par exemple, la validation de l'efficacité d'une réglementation est faite par Transports Canada, mais peut-être une équipe externe aurait-elle une vision plus large et découvrirait des problèmes ayant peut-être échappé à l'autorité réglementaire.

Cela pourrait aussi viser plus que l'automobile seule. On pourrait examiner le comportement des conducteurs ou autre chose, dans le but de réduire les blessures et les décès.

**M. Robert Aubin:** Je vais poursuivre sur le sujet des amendes.

Le montant des amendes n'est pas prévu dans le projet de loi. Il sera établi dans un règlement ultérieur. Avez-vous une idée de l'importance des amendes pour qu'elles soient vraiment dissuasives par rapport aux moyens des constructeurs?

**M. George Iny:** Il y a deux théories à cet égard.

Selon la première théorie, une amende à sept chiffres serait nécessaire parce que les constructeurs ne font attention aux amendes que lorsqu'elles sont de l'ordre de millions de dollars. Selon la deuxième théorie, la publicité aurait un rôle à jouer puisqu'elle peut ternir la réputation d'une entreprise. Nous croyons plus à la deuxième.

Quand les amendes sont trop élevées, elles ne sont pas appliquées. Les entreprises refusent systématiquement de les payer.

Ce n'est pas dans la culture de Transports Canada d'appliquer les amendes. L'idéal est de rendre cela le plus doux possible pour que cela devienne un outil.

**M. Robert Aubin:** Un autre élément du témoignage du vérificateur général m'a particulièrement surpris — vous serez peut-être au courant. Il nous a parlé d'un ancrage pour siège d'enfant qui comportait des lacunes et qui aurait dû être modifié. Or il semble qu'il ne l'ait pas été parce que cela aurait nui au commerce.

Est-ce que le commerce peut avoir préséance sur la sécurité automobile? Est-ce plutôt une illustration de la disproportion entre le pouvoir de lobbying des grands constructeurs et le pouvoir que peuvent avoir les associations d'automobilistes et de consommateurs, les policiers ou tout autre organisme davantage orienté sur la sécurité que sur le commerce?

**M. George Iny:** C'était plus vrai à une autre époque. Aujourd'hui, je vous dirais que c'est autre chose et que parfois, les gens n'y pensent pas. Il faut qu'il y ait un équilibre.

En effet, la façon dont la loi est rédigée n'exige pas qu'on fasse de calcul avant de demander la rectification d'un problème commercial.

Il y a beaucoup de débats entourant la sécurité à bord des autobus scolaires, mais dans les faits, pas même un décès n'est survenu depuis plusieurs années. Les décès surviennent aux alentours de l'autobus et c'est là qu'on devrait consacrer le plus d'efforts. C'est un peu la même chose en ce qui concerne l'ancrage pour siège d'enfant.

• (1610)

**M. Robert Aubin:** Je vous remercie.

[Traduction]

**La présidente:** Vous avez 20 secondes.

Allez-y, monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Monsieur Iny ou monsieur Raymond, je suis préoccupé par le fait que, bien souvent, nous voyons surgir un enjeu de consommation: le rendement d'un véhicule n'est pas fiable et il fait des choses qui entraînent des visites fréquentes à l'atelier, etc.

À votre avis, les enjeux de consommation font-ils l'objet d'un suivi assez minutieux pour garantir que s'ils se transforment en enjeux de sécurité, ils sont signalés à Transports Canada?

**M. George Iny:** Il y a des zones grises, mais je dirais qu'il y a beaucoup plus de discipline dans la culture et la surveillance de la sécurité. Il y a un organe de réglementation fédéral, tandis que s'il s'agit de performance d'un produit, c'est de ressort provincial, et les provinces, même si elles ont, théoriquement, de bonnes lois pour les produits défectueux, elles n'ont pas vraiment de moyens musclés et elles n'interviennent pas auprès des fabricants automobiles. C'est pourquoi nous avons malheureusement des recours collectifs. Une des raisons pour lesquelles il faut attendre d'avoir des milliers de gens mécontents, c'est parce que les gardiens dans le processus ne sont pas vraiment efficaces.

Je dirais que dans la plupart des cas, oui, il y a des zones grises. Le servofrein en est une. Ford avait pour argument que si vos freins fonctionnent mal, allez les faire réparer. Le véhicule s'arrêtera quand même. C'est seulement le servofrein. Le problème ne touche pas les freins. C'est seulement le servofrein. Transports Canada avait un autre point de vue, tout comme certains propriétaires de véhicules.

**M. Ken Hardie:** La surveillance est difficile. Il y a littéralement beaucoup de pièces mobiles en cause, dans les différents véhicules et dans le parc automobile dans son ensemble.

Nous devons nous préoccuper du rendement des différents organes de réglementation. Vous avez évoqué le niveau provincial, qui est hors de notre portée, mais au sein de Transports Canada lui-même, j'ai été préoccupé par le rapport du vérificateur général. Il cite un incident se rapportant à la résistance des portières à des impacts latéraux. Les États-Unis ont mis en oeuvre une norme en 2007. Il a fallu neuf ans au Canada pour faire de même. Monsieur Jack, vous avez peut-être des commentaires à faire sur ce sujet. Est-ce un dossier que la CAA a suivi?

**M. Ian Jack:** Oui. L'une des raisons pour lesquelles nous croyons que c'est un bon projet de loi, c'est à cause de son message. Nous espérons et nous croyons qu'il envoie aussi le signal aux responsables de la sécurité routière à Transports Canada qu'ils sont appréciés. Nous espérons que cela stimulera leur moral, pour parler franchement, en leur disant qu'on s'attend à ce qu'ils soient sur un pied d'égalité avec leurs homologues américains.

Historiquement, nous avons eu un système au Canada où nous attendons que les Américains décident, puis nous disons: « Nous aussi ». Nous examinons la question pour la forme afin que nous puissions prétendre l'avoir fait de façon indépendante au Canada, puis nous disons: « Nous aussi ».

Si les Américains n'agissent pas dans un dossier, nous avons tendance à ne pas agir non plus. Je crois que nous devons changer cette culture et cette attitude. Le rapport du vérificateur général a sonné le réveil sur ce point. Je crois que ce projet de loi envoie un message très positif au sein du ministère, également, qu'ils ont l'appui du Parlement et de leurs maîtres politiques pour être un peu plus rigoureux.

**M. George Iny:** Si vous voulez obtenir le même résultat, vous avez besoin de plus de ressources dans bien des cas. Une partie des délais s'expliquent par le fait qu'ils n'ont simplement pas l'effectif de réserve nécessaire. J'aimerais aussi croire que les personnes qui ont attendu toutes ces années savaient qu'elles obtenaient les mêmes portières ici qu'aux États-Unis, parce que la production est continentale. C'est notre souhait. Lorsqu'il y a de ces délais, au moins quelqu'un a cru que nous obtenions le bénéfice sans avoir la loi, et je crois que cela se produit parfois.

**M. Ken Hardie:** Ça me rassure, en fait.

Toutefois, par rapport à Transports Canada, on présumait au contraire plutôt qu'un manque d'effectif de réserve, c'était surtout une question d'ordre de priorité, ce à quoi ils consacraient leur temps, qui cadrait peut-être mal avec leurs fonctions fondamentales. C'est une affirmation plutôt générale, mais est-ce bien ce qui a été observé?

**M. George Iny:** Oui, nous nous demandons parfois ce qui se passe au sommet. Je dirais aussi que du côté des enquêtes, l'équipe est très petite. Elle n'a pas beaucoup d'argent. Elle ne peut pas faire beaucoup. Ce qu'elle fait avec ce qu'elle a est très impressionnant, et c'est ce qui est aussi ressorti du rapport du vérificateur général.

Je crois qu'en donnant plus d'outils au gouvernement et un jour, faut-il l'espérer, les ressources qui vont avec, qu'au lieu de nous concentrer sur les sanctions, ces modifications nous permettraient de nous concentrer sur les bonnes pratiques ou les pratiques exemplaires, et il faudrait aussi alors un changement au sein du gouvernement, un dialogue différent avec les fabricants.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je veux analyser un peu plus en profondeur certaines solutions. Nous avons parlé des rappels. M. Lobb a parlé de l'achat d'un véhicule, que ce soit dans un encan à l'extérieur du pays... Il y a maintenant un mécanisme, du moins en Ontario, qui vous permet d'obtenir l'historique complet du véhicule que vous achetez. Vous obtenez une page complète de l'historique du véhicule. Est-ce une possibilité pour déterminer les véhicules visés par un rappel?

La deuxième possibilité, bien sûr, c'est à l'achat d'un véhicule. Vous faites aussi la plupart du temps une vérification de sécurité, à savoir si le véhicule a déjà eu une vérification de sécurité... Il y a aussi une autre possibilité, en saisissant le NIV, de déterminer et de voir qu'un rappel s'applique.

Selon vous, ces deux mécanismes peuvent-ils être utilisés ou avez-vous d'autres idées qui permettraient de savoir qu'un rappel s'applique lorsqu'un véhicule est vendu, que ce soit dans un pays ou en provenance d'un autre pays?

•(1615)

**M. George Iny:** Je crois qu'il serait plus juste de parler de deux possibilités manquées, parce que les gouvernements ont tendance à s'ignorer les uns les autres. Ce n'est que récemment que l'Ontario a révisé son certificat de conformité, mais sans inclure une recherche de rappels ou sans même s'asseoir à une table avec l'industrie et le gouvernement fédéral, à notre connaissance, pour voir ce qui pourrait être fait à ce sujet. La solution viendra probablement du secteur privé, malheureusement. Une fois qu'il y aura une base de données largement accessible dans laquelle vous pourrez faire des recherches, je soupçonne qu'un agrégateur, comme un CarProof ou un CARFAX, envisagera de faire ce que les gouvernements n'ont pas fait.

**M. Vance Badawey:** Au sein du processus que nous avons, avez-vous d'autres idées que nous pourrions envisager?

**M. George Iny:** Bien sûr. Il devrait y avoir un devoir positif à un certain niveau, mais je ne crois pas que nous puissions le faire ici. Une fois qu'un outil permet une recherche en temps réel, ce processus fait partie de la transaction de vente d'un véhicule usagé.

**M. Ian Jack:** Je tiens à ajouter que nous croyons comprendre que le ministère a un outil de recherche de NIV, sauf que si vous utilisez

cet outil, il vous mène au lien du fabricant, et la dernière fois que nous avons vérifié, il n'y avait que 14 des 28 fabricants automobiles. Nous croyons comprendre qu'on s'emploie à améliorer cet outil. Nous voyons cela d'un bon oeil.

Ils peuvent le faire en vertu de la réglementation en vigueur, cet élément ne doit donc pas figurer dans ce projet de loi. À notre sens, ils devraient absolument en faire une priorité, parce que cela répondrait aussi un peu à la préoccupation de M. Lobb. Si nous avions un bon outil de recherche de NIV au Canada, nous pourrions dire dans une campagne d'éducation publique que lorsque vous achetez un véhicule, vous devriez visiter ce site Web et taper le NIV pour voir s'il y apparaît ou non. Pour le moment, c'est un projet à moitié achevé, mais il doit être mené à terme. Je crois que cela aiderait beaucoup de gens.

**M. Vance Badawey:** Merci.

Je vais partager mon temps avec M. Hardie.

**M. Ken Hardie:** Voilà une occasion de publicité gratuite, monsieur Jack. Si j'amène mon véhicule dans un centre de la BCAA pour obtenir un examen complet avant de l'acheter, vérifieront-ils s'il y a des rappels en instance?

**M. Ian Jack:** C'est une bonne question. Je devrai vous revenir sur la question de savoir si la BCAA offre ce service, puisque nous sommes une fédération de huit clubs indépendants, dont chacun offre sa propre gamme de services. Voilà pour la partie publicitaire. Honnêtement, je ne sais pas. Je vérifierai pour vous.

**M. Ken Hardie:** Y a-t-il le germe d'un problème ici? Huit organismes distincts,  $x$  nombre de provinces différentes, chacune ayant son propre régime et tout le reste, notre bon vieux et étrange Canada présente une mosaïque de règlements et tout le reste. Il est donc très, très difficile pour les consommateurs à la grandeur du pays d'avoir confiance que tout se passe comme il le faudrait.

Avec cette observation, j'ai probablement utilisé le reste du temps de M. Badawey, n'est-ce pas?

**La présidente:** Il lui reste une minute.

**M. Ken Hardie:** Parlez-moi des garanties cachées. J'en ai fait l'expérience avec des véhicules que j'ai possédés. J'allais chez le concessionnaire pour un problème et le préposé au service me prenait à part et me disait: « Hé, il y a une garantie pour ça dont ils ne voulaient pas que je vous parle. » Est-ce qu'on voit encore ce genre de situations?

**M. George Iny:** Oui. Nous avons fait notre mission de les exposer.

Pour être précis, en théorie, un problème de garantie n'arrive pas au rang d'un enjeu de sécurité. Ils attendent que vous alliez les voir pour vous en informer. Avec un enjeu de sécurité, ils ont le devoir d'aller vous chercher, sans attendre que le problème se pose. À l'occasion, il y a un chevauchement, parce que des compagnies essaieront de faire disparaître un problème en apportant des correctifs à la pièce au lieu de lancer un programme en bonne et due forme. Je crois que les compagnies se comportent beaucoup mieux qu'elles le faisaient il y a, disons, 10 ans.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Chong.

**L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC):** Merci, madame la présidente.



Ma question s'adresse à M. Jack. Je veux me pencher sur les véhicules autonomes sans chauffeur. Il est évident que la technologie existe déjà. Il est aussi évident qu'il n'y a pas de cadre réglementaire en la matière. Quelle est la position de votre organisation sur les véhicules sans chauffeur? Avons-nous besoin d'un cadre réglementaire? Ou l'approche retenue ces dernières années, c'est-à-dire de ne rien faire et de laisser l'industrie mener la charge, est-elle la bonne?

• (1620)

**M. Ian Jack:** Cela dépend du genre de cadre auquel nous pensons. Comme vous le savez, dans le projet de loi S-2, certaines dispositions permettraient au ministre d'autoriser l'essai de véhicules autonomes sur les routes canadiennes. Nous y sommes très favorables.

Nous avons besoin d'un cadre, parce qu'il se passe déjà des choses qui seraient techniquement illégales, comme l'essai de véhicules autonomes. Si nous tenons à ce qu'il y ait des activités de recherche et développement au Canada, nous devons évidemment pouvoir tester ces véhicules à un moment donné. Je ne peux m'imaginer que ceux qui ont rédigé le projet de loi à l'origine avaient l'intention de nous interdire ce genre d'activités. Nous sommes très favorables à cette partie du cadre.

Par ailleurs, absolument, il faut un cadre plus étoffé. Nous avons témoigné devant le comité du Sénat, qui a examiné cette question en long et en large. Nous avons fait un sondage sur cette question. Nous savons à peu près où les Canadiens se situent: ils croient que l'arrivée de véhicules autonomes est imminente, mais ils en ont un peu peur, donc il faut plus de discussion, d'éducation publique et d'élaboration de politiques. Nous croyons comprendre qu'un comité de directeurs généraux provenant d'une brochette de ministères se penche sur quelques-uns de ces enjeux qui toucheront inévitablement différents ministères.

La réglementation de l'assurance est très intéressante, et le ministère des Transports aura évidemment un rôle à jouer à cet égard, tout comme le ministère de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique. C'est véritablement un enjeu interministériel.

La confidentialité des données nous préoccupe beaucoup à la CAA. Le Commissariat à la vie privée s'est aussi penché sur la question. Qui contrôle les données que votre véhicule collectera sur vous, ou qu'il collecte peut-être déjà sur vous, tandis que nous entrons dans l'ère du téléphone intelligent sur roues? La question se pose avant même l'arrivée des véhicules autonomes. C'est pour les 10 à 20 prochaines années, avant que nous nous promenions tous dans un véhicule autonome; nous aurons des véhicules qui collecteront une quantité énorme de renseignements sur nous.

**L'hon. Michael Chong:** Quand ce cadre réglementaire devrait-il être publié?

**M. Ian Jack:** Je n'ai pas de date en tête.

**L'hon. Michael Chong:** Des gens de l'industrie ont dit que nous sommes très en retard dans ce dossier et que l'administration américaine a publié des lignes directrices il y a un an. Plusieurs États ont déjà des mécanismes de délivrance de permis pour des véhicules sans chauffeur. Nous n'avons encore aucun cadre réglementaire ou lignes directrices en vigueur à l'échelon fédéral. D'ici à ce que ce projet de loi soit adopté, il faudra peut-être attendre encore 10 ans avant d'en avoir. Le vérificateur général...

**M. Ian Jack:** Eh bien non, ce ne serait pas acceptable pour nous.

**L'hon. Michael Chong:** Qu'envisagez-vous? Y a-t-il un sentiment d'urgence à cet égard? Devons-nous avoir un cadre en vigueur d'ici 6 mois, 12 mois ou 24 mois?

**M. Ian Jack:** Je ne voudrais pas m'avancer sur un échéancier précis. Je crois comprendre que le comité du Sénat doit présenter son rapport, avec un peu de chance, d'ici Noël. Nous espérons que le gouvernement prendra ce rapport très au sérieux, comme je suis sûr qu'il le fera, et qu'il donnera suite à certaines des recommandations. Ainsi, cela établira un échéancier avant la prochaine élection, faut-il l'espérer, en 2019.

**L'hon. Michael Chong:** Monsieur Iny, avez-vous des questions à poser par l'entremise de la présidence?

**M. George Iny:** Tout d'abord, deux réserves.

Premièrement, cela implique aussi les provinces, parce que véhicule roule sur les routes à l'intérieur des provinces, donc la réponse ne sera pas entièrement fédérale.

Deuxièmement, nous ne devrions pas hésiter à emprunter ce qui se fait ailleurs, au lieu de réinventer la roue, parce que nous sommes un acteur de taille moyenne. Si nous pouvons trouver un vaste ensemble de règles qui fonctionnent, que ce soit aux États-Unis ou en Europe, nous pourrions envisager de regarder ailleurs.

Troisièmement, quand les choses changent aussi rapidement, la réponse n'est peut-être pas de nature législative pour le moment, mais nous devons être prêts, avoir un cadre prêt, afin que nous puissions y insérer les règles par la suite.

**L'hon. Michael Chong:** Je ne dis pas que légiférer est la solution. Ce projet de loi, à l'article 11 si je ne m'abuse, autorise le ministre à déroger à la réglementation en vigueur ou à prendre un règlement aux fins de l'innovation. Ce que je sens dans l'industrie, c'est que nous sommes à la traîne derrière l'Europe et les États-Unis en ce qui concerne la création de lignes directrices qui guideraient les provinces pour établir ces cadres réglementaires.

**M. George Iny:** La première chose à faire serait d'essayer d'emprunter ce qui a été fait ailleurs si nous le pouvons, en particulier si nous voulons rattraper le train.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Et maintenant, madame Block.

**Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC):** Ma première question s'adressera aux représentants de la CAA. Vous avez dit dans votre témoignage qu'il y a 16 enquêtes de Transports Canada en cours et qu'il y en a 13 pour 2017. Je me demande si vous croyez que ce projet de loi trouve le juste équilibre entre la protection des consommateurs et les bonnes pratiques commerciales. De plus, croyez-vous que les lois des États-Unis offrent plus de protection aux consommateurs et que les rappels y ont une priorité plus élevée qu'au Canada?

•(1625)

**M. Ian Jack:** C'est très intéressant. Il y a là quelques éléments. Je crois que ce projet de loi fera un bon bout de chemin pour redresser le déséquilibre que nous avons avec les États-Unis à cet égard. À mon avis, ce serait normal, comme pratique commerciale, de régler un problème dans l'administration où vous êtes exposé à la responsabilité la plus importante et de vous soucier moins de l'administration où votre responsabilité est moins grande, donc ce facteur a peut-être une incidence. Je ne suis pas dans l'industrie, et nous pensons que c'est raisonnablement équilibré, mais bien sûr, nous ne parlons pas pour le milieu des affaires. Notre rôle est de parler pour le consommateur dans ce dossier et de nous assurer qu'il est traité équitablement.

Il est prévu que nous rencontrions régulièrement Transports Canada. Est-ce que ce projet de loi renferme tout ce que nous souhaiterions? Bien sûr que non, mais je crois qu'il représente enfin un pas en avant et, bien sûr, l'ancien gouvernement avait aussi tenté de le faire, de nous donner des pouvoirs de rappel égaux à ceux des États-Unis. L'essentiel pour nous, c'est simplement que nous voyons le projet de loi d'un très bon oeil et que nous sommes impatients de nous engager dans le prochain cycle d'améliorations de la législation, quelle qu'elle soit.

**Mme Kelly Block:** Bien, je vous remercie.

**La présidente:** Monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie:** D'autres questions, c'est bien. Nous avons entendu de la part de notre dernier groupe de témoins que le fait d'être si étroitement liés aux États-Unis, ou de devoir harmoniser nos exigences avec les leurs, nous empêche d'adopter des nouveautés que nous voyons chez des manufacturiers automobiles étrangers. Ils inventent de nouvelles technologies qui pourraient améliorer la sécurité, mais nous semblons hésiter à adopter ces nouvelles technologies de notre propre chef sans que la réglementation complémentaire soit en vigueur aux États-Unis.

Verriez-vous l'inverse des pouvoirs que ce projet de loi conférerait au ministre des Transports d'approuver de nouvelles technologies, qui pourraient être introduites au Canada avant les États-Unis et qui amélioreraient la situation ici? Est-ce faisable d'un point de vue technique, vu notre proximité du marché américain?

**M. George Iny:** C'est faisable d'un point de vue technique et souhaitable dans la mesure où cela ne compromet pas la sécurité publique. Les phares sont définitivement un exemple. Les Européens étaient loin devant les États-Unis et le Canada pendant un bon moment. Certains fabricants commercialisent déjà des véhicules en Europe. Nous aurions pu autoriser une norme européenne comme solution de rechange à la norme canado-américaine.

C'est une bonne idée et il en a été question à des paliers relativement élevés. Des représentants du Canada sont allés en Europe et ont siégé à des organismes où il en est question. À savoir si nous avons besoin de plus — l'inquiétude est toujours que nous diluons les protections, mais je ne crois pas que le risque est réel, que quelqu'un va magasiner pour trouver une norme dans un pays aux normes peu rigoureuses si nous le faisons.

**La présidente:** Notre temps est écoulé pour ce groupe.

À vous tous, merci d'être venus.

Je suspends la séance pour permettre à notre prochain groupe de s'installer.

•(1625)

(Pause)

•(1630)

**La présidente:** Nous reprenons nos travaux. Bienvenue à notre nouveau groupe de témoins.

Nous avons la Corporation des associations de détaillants d'automobile, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules et les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

Bienvenue à tous. Lequel de ces messieurs aimerait lancer les témoignages?

Ne dépassez pas vos cinq minutes pour que les membres du Comité puissent poser beaucoup de questions.

**M. Mark Nantais (président, Association canadienne des constructeurs de véhicules):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Bonjour à tous.

Je représente Fiat Chrysler, Ford et General Motors, mes compagnies membres. Au Canada, ces compagnies exploitent cinq usines d'assemblage, plusieurs usines de pièces et de composantes et chacune a des installations de recherche et d'ingénierie qui ont des mandats de développement de technologies automobiles de pointe, y compris des partenariats pour le développement de logiciels connexes.

Les membres de l'ACCV demeurent résolus à créer et fabriquer des automobiles sûrs, à améliorer de façon proactive les technologies de protection des occupants en cas d'accident, ainsi que de nombreuses technologies d'assistance à la conduite nouvelles et innovatrices de pointe pour améliorer la sécurité en aidant le conducteur à éviter des accidents en premier lieu.

Nous souscrivons au projet de loi S-2. Nous continuons de partager l'objectif du gouvernement d'accroître la sécurité des Canadiens et de fournir la souplesse réglementaire supplémentaire à l'appui des technologies de pointe en matière de sécurité et des autres innovations, en accord avec le projet de loi.

Dans nos observations écrites, nous avons cerné quatre domaines ayant des implications pratiques et commerciales qui doivent être revus, surtout étant donné que le projet de loi prévoit la possibilité de déléguer une partie des pouvoirs ministériels actuels et proposés. Nos recommandations ne compromettent en rien les objectifs du projet de loi liés à la sécurité.

Nous formulons les recommandations suivantes qui visent simplement à améliorer la clarté et, ce faisant, à permettre la mise en oeuvre de politiques plus efficaces et d'une administration efficiente.

La première concerne le nouvel article 10.61 proposé, Interdiction d'offrir en vente — défaut ou non-conformité. Les constructeurs vendent, en gros, de nouveaux véhicules à des concessionnaires qui sont des entreprises privées indépendantes; les constructeurs ne vendent pas de véhicules à des consommateurs, au détail. Le libellé proposé tient à tort le constructeur ou l'importateur de véhicules, qui ne vend pas de véhicules aux consommateurs, criminellement et administrativement responsables des actions d'une autre entité commerciale indépendante, en l'occurrence le concessionnaire, qui vendrait des véhicules visés par un ordre de rappel et d'arrêt de vente aux consommateurs.

Les constructeurs et les importateurs de véhicules ne devraient pas être tenus criminellement ou administrativement responsables des actions de concessionnaires de véhicules neufs détenus et exploités de façon indépendante. Le libellé proposé pour interdire l'offre en vente de véhicules défectueux ou non conformes devrait viser à plus juste titre les concessionnaires, qui sont les entités qui vendent des véhicules aux consommateurs. Un tel libellé serait plus compatible avec les responsabilités et les exigences imposées aux États-Unis.

Nous recommanderions de revoir cette disposition afin de conférer le pouvoir d'ordonner aux constructeurs et aux importateurs de véhicules d'envoyer un avis aux concessionnaires afin qu'ils rendent les véhicules conformes avant la première vente.

La deuxième recommandation concerne le nouvel article 8.1 proposé, Pouvoir d'ordonner des tests, analyses ou études. Nous sommes conscients que ce pouvoir propre au Canada est proposé afin de recueillir rapidement des renseignements afin de vérifier la non-conformité ou les défauts lorsque ces renseignements ne sont pas fournis volontairement. Néanmoins, dans sa forme actuelle, la formulation est très vague et cette disposition pourrait être appliquée de façon plus large que ne le souhaite le législateur, le résultat potentiel étant que des tests, des analyses ou des études pourraient être ordonnés dans n'importe quel scénario, ce qui risquerait de transférer les responsabilités de Transports Canada en matière de conformité et de vérification aux compagnies, au lieu que le ministre exerce ses responsabilités en matière de surveillance.

Ce libellé doit être modifié afin de préciser que l'intention est d'ordonner des tests, analyses ou études afin de vérifier la non-conformité, et d'inclure la notion de du « caractère raisonnable ».

Notre troisième recommandation concerne le nouveau paragraphe 10.4(1) proposé, Date de correction. Les membres de l'ACCV s'efforcent de transmettre aux propriétaires de véhicules les renseignements les plus exacts et à jour sur les rappels. La Loi en vigueur exige qu'un premier avis de rappel soit envoyé aux propriétaires de véhicules au plus tard 60 jours après l'avis donné à Transports Canada. Si les pièces nécessaires pour réparer le véhicule ne sont pas immédiatement disponibles au moment du premier avis, un deuxième avis est envoyé lorsque les pièces sont disponibles.

À cette étape préliminaire du rappel, l'information sur la disponibilité des pièces nécessaires pour les réparations n'est peut-être pas disponible et les estimations de la date de disponibilité des pièces peuvent être révisées plusieurs fois. Ainsi, il se pourrait que plusieurs avis soient envoyés aux consommateurs. Ces derniers ont tendance à devenir moins sensibles, ou désensibilisés, à ces avis. Le message perd son importance et ils ont tendance à fermer les yeux sur l'importance de l'avis en premier lieu. Cela mine la confiance de la population envers le système. Ce n'est pas ce que nous voulons, et nous croyons que ce n'est pas ce que Transports Canada veut.

Le fait d'imposer l'exigence dans la Loi empêche aussi l'exploitation des technologies de communication qui peuvent être mieux adaptées pour transmettre l'information de façon plus opportune, par exemple les outils de recherche des rappels dans le site Web du fabricant que nos membres ont déjà mis en place.

Cette exigence supplémentaire n'est pas nécessaire dans la Loi et elle peut être prise en compte dans l'article 15 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, qui définit tous les renseignements devant figurer dans la notification adressée au ministre et la notification adressée aux propriétaires de véhicules.

Notre dernière recommandation concerne l'indemnisation des concessionnaires. D'après la description que M. Fraser a donnée du

projet d'amendement qu'il compte déposer, nous verrions d'un bon oeil cet amendement qui répond aux préoccupations des concessionnaires et des fabricants d'équipements d'origine, les FEO. Les membres de l'ACCV traitent l'indemnisation relative aux nouveaux véhicules visés par un rappel avec leurs concessionnaires indépendants d'une façon juste et équitable, tant au Canada qu'aux États-Unis. Nous continuerons de le faire, et nous demeurons ouverts à d'autres discussions pour donner suite à leurs préoccupations.

Madame la présidente, voilà ce que j'avais à dire. Je serais heureux de répondre à vos questions. J'espère que nous pouvons obtenir un certain appui à nos recommandations dans ce dossier précis.

• (1635)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Adams, à vous la parole.

**M. David Adams (président, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada):** Madame la présidente, honorables députés, je suis reconnaissant de l'occasion qui m'est donnée d'être parmi vous pour discuter de l'importante question de la sécurité des véhicules et des modifications proposées à la Loi sur la sécurité automobile, telles qu'elles sont envisagées dans le projet de loi S-2. Je ne vais pas vous ennuyer avec les détails du discours promotionnel sur notre association, mais qu'il suffise de dire que nous représentons les constructeurs automobiles étrangers sur le marché canadien, essentiellement tous ceux qui ne sont pas membres de l'association de Mark.

D'emblée, je tiens à dire que la sécurité est extrêmement importante pour chacune des entreprises membres de CMAC. Comme je l'ai dit à vos collègues du Sénat l'automne dernier, nos membres ont toujours été à l'avant-garde de l'introduction de technologies de sécurité avancées, comme les ceintures à trois points d'ancrage, le contrôle électronique de la stabilité et les systèmes d'éclairage de pointe, actuellement visés par la NSVAC 108, que j'ai aussi évoquée dans mon témoignage au Sénat, et à l'égard desquels nous attendons toujours un règlement définitif du ministère.

J'ai été ravi d'assister à une partie de la séance du Comité mardi dernier sur le projet de loi S-2. Plusieurs membres du Comité ont exprimé leurs préoccupations concernant le rythme rapide de l'innovation technologique dans l'industrie automobile. Je suis d'accord avec vous que le rythme est sans précédent et perturbateur. À cet effet, les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada sont favorables à la marge de manoeuvre que le projet de loi S-2 accorde pour prendre en compte les adaptations à ces changements rapides concernant la propulsion, la connectivité et les technologies d'automatisation. Si cette marge de manoeuvre est utilisée avec prudence, elle devrait permettre au Canada de rester à l'avant-garde des percées technologiques et de tout régime réglementaire nécessaire pour les soutenir.

Je tiens aussi à commenter brièvement les articles de la Loi qui visent à permettre au Canada une plus grande harmonisation réglementaire avec les États-Unis. Les membres des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada souscrivent à la reconnaissance des normes américaines dans la région de l'ALENA, puisque nos usines dans les trois pays ont comme objectif de servir le marché américain dans son ensemble et la construction d'un même modèle pour les trois pays a l'avantage de réduire la complexité et de produire des économies d'échelle.

Cela dit, les véhicules qui satisfont aux normes mondiales de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe sont tout aussi sécuritaires et intègrent souvent des avancées qui ne sont pas encore adoptées aux États-Unis. Nous croyons donc que le Canada devrait conserver la marge de manoeuvre nécessaire pour reconnaître d'autres normes avancées, en plus de celles du FMVSS, afin d'offrir les plus grands avantages aux Canadiens et de garantir que nous pourrions satisfaire aux obligations que l'AECG nous impose.

Sans ces considérations, les Canadiens perdent au change. Transports Canada se heurte non seulement à la croissance de règlements non pertinents, mais manque aussi une occasion de jouer un rôle de premier plan dans le cadre réglementaire nord-américain, non pas en adoptant une norme unique au Canada, mais plutôt en évaluant d'un oeil critique les normes en vigueur dans le reste du monde — par exemple les normes de la CEE-ONU, de même que celles des États-Unis — pour faire en sorte que les Canadiens ne soient pas privés des technologies de pointe en matière de sécurité ou d'environnement, pour la simple raison que les États-Unis ne sont pas prêts ou disposés à les adopter. Le Canada peut, et honnêtement devrait, être novateur dans sa réglementation et tirer parti des dispositions de coopération réglementaire en ce qui concerne les règlements et les normes au sein des États-Unis et de l'Union européenne.

Les membres de notre association voient d'un bon oeil les modifications de la Loi sur la sécurité automobile qui procureront des améliorations significatives en matière de sécurité publique. Toutefois, il convient d'éviter d'imposer un fardeau réglementaire supplémentaire qui ne produirait pas d'avantages réels pour les automobilistes.

La question a été soulevée par un membre du Comité mardi à savoir si la collecte d'un plus grand nombre de données améliorerait vraiment la sécurité. Les membres du CMAC ne sont pas contre la disposition concernant la collecte de données supplémentaires, pourvu que cela soit raisonnable et utile et que cela améliore, à terme, la sécurité. L'expérience des États-Unis a montré que l'identification de défaut liée à la sécurité est souvent une tâche très complexe et qu'à elles seules, les données sont insuffisantes pour cette tâche. Les États-Unis rassemblent une quantité énorme de données, mais celles-ci n'ont pas facilité l'identification précoce de certains des défauts liés aux récents cas de rappel largement médiatisés.

Sous ce rapport, nos membres sont préoccupés par le paragraphe 8.1(1) proposé, dont M. Nantais a aussi parlé, qui confère au ministre le pouvoir d'ordonner à une compagnie « d'effectuer des tests, des analyses ou des études [...] qu'il estime nécessaires [...] pour les besoins des vérifications de conformité à la présente loi ». Il s'agit d'un pouvoir discrétionnaire sans réserve, très vaste et unique au Canada, permettant au ministre d'ordonner ces tests sans considération des coûts pour l'entreprise, ni des implications potentielles liées à la Charte, de demander à une compagnie d'effectuer et de payer des travaux que le gouvernement pourrait utiliser un jour contre elle.

Cette disposition pose problème, et si le libellé ne peut pas être resserré dans le texte de loi, nous croyons que des règlements devraient être élaborés afin de donner des orientations sur les conditions justifiant une telle demande, le cadre qui sera utilisé pour normaliser les attentes relatives à la façon dont ces demandes seraient traitées et qui supposeraient les coûts des tests en question.

● (1640)

Il y a, dans ce projet de loi tel que modifié par le Sénat, d'autres dispositions qui préoccupent nos adhérents, mais je vois que j'ai épuisé mon temps de parole. Les conversations que j'ai pu avoir avec des membres du Comité, ainsi que les deux ans consacrés à l'étude de ce projet de loi me porte à penser qu'il est en outre grand temps de procéder à son adoption.

**La présidente:** Je vous remercie, monsieur Adams.

Monsieur Hatch.

**M. Michael Hatch (économiste en chef, Corporation des associations de détaillants d'automobiles):** Merci, madame la présidente, et merci, mesdames et messieurs membres du Comité.

Je m'appelle Michael Hatch, économiste en chef de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, la CADA. Nous sommes une association nationale qui, comme le savent beaucoup d'entre vous, regroupe les concessionnaires franchisés d'automobiles et de camions neufs au Canada. Nous sommes plus de 3 200 répartis dans l'ensemble du pays où nous sommes présents dans, pour ainsi dire, chaque ville, chaque collectivité locale. Cela représente plus de 150 000 emplois bien payés.

Nous apprécions l'occasion qui nous est donnée d'exprimer devant vous le point de vue et les préoccupations de notre réseau de concessionnaires alors que le Comité étudie le projet de loi S-2. J'entends faire ressortir toute l'importance que ce texte revêt pour notre secteur d'activités, tant au niveau des ventes qu'au niveau de la construction automobile.

Permettez-moi de dire d'emblée que la CADA est favorable de ce projet de loi et qu'elle espère le voir adopter sans trop tarder. Nous nous étions déclarés en faveur d'un projet analogue déposé par le gouvernement précédent, et nous sommes heureux de voir qu'il a l'appui de l'ensemble des parties.

Permettez-moi de commencer par dire quelques mots au sujet du rappel de véhicules en général. Précisons, d'abord, qu'il s'agit de quelque chose de plus en plus fréquent, cela n'est un secret pour personne. Il y a, à cela, de multiples raisons. D'abord, le nombre de voitures a beaucoup augmenté. Puis, les systèmes qui entrent dans la construction des nouveaux véhicules sont de plus en plus complexes et le secteur automobile a amélioré les systèmes permettant de repérer les problèmes qui pourraient imposer un rappel. Tout cela me paraît être une bonne chose.

En raison du nombre croissant de véhicules circulant sur les routes, et de leur plus grande complexité, le nombre de rappels est appelé à augmenter et non à diminuer. Dans la vaste majorité des cas, les constructeurs et les concessionnaires font bien leur travail et les problèmes éprouvés par les consommateurs sont réglés rapidement et de manière efficace.

Les amendements que nous souhaiterions voir apporter à ce projet de loi au Sénat portent sur quatre points: il conviendrait d'assurer qu'en matière de rappel, la responsabilité continue à incomber aux constructeurs; il faudrait en outre que la loi n'impose pas de nouvelles obligations aux concessionnaires; il faudrait par ailleurs que lorsqu'un véhicule ne peut pas être réparé, il soit racheté au concessionnaire et, enfin, lorsqu'un rappel semble devoir durer, le constructeur devrait avoir à rembourser au concessionnaire ses coûts de stockage. Sur ce dernier point, je m'étendrai un peu plus dans quelques instants.

L'amendement qui va être proposé dans le cadre de vos délibérations devrait permettre d'atteindre ces quatre objectifs, et je remercie M. Fraser de ce qu'il a dit plus tôt au sujet de cet amendement précis. Nous attendons de voir comment cet amendement sera formulé au juste.

Je précise que le concessionnaire ne vend pas son stock de véhicules en consignation. Dès qu'un véhicule lui est livré, en effet, il en devient propriétaire et c'est donc lui qui doit financer un stock dont la valeur atteint généralement plusieurs millions de dollars. Or, lorsqu'un véhicule est invendable en raison d'un rappel qui se prolonge, et que le problème en cause n'a pas de solution immédiate, le concessionnaire encourt des frais importants. Il lui faut, en effet, continuer à assurer le financement de son inventaire, à l'entretenir et, dans certains cas, qui sont rares certes, le concessionnaire se retrouve pendant des mois, voire plus, avec un stock de véhicules invendables.

C'est un peu comme quelqu'un qui devrait, chaque mois, régler l'hypothèque sur une maison d'un million de dollars, alors qu'il ne peut pas l'habiter, ni la louer, mais qu'il lui faut tout de même acquitter les taxes foncières et régler les factures d'électricité. C'est un peu dans ce genre de situations que se retrouvent les concessionnaires lorsque, en cas de rappels qui perdurent, ils se retrouvent pendant des mois, voire plus longtemps encore, avec un stock de voitures invendables. Cela n'arrive que rarement, mais lorsque cela se produit les concessionnaires sont frappés de plein fouet, étant donné qu'il s'agit essentiellement de petites et moyennes entreprises.

L'amendement que nous proposons permettrait notamment de régler ce problème en prévoyant que lors d'un rappel, le constructeur aurait à rembourser au concessionnaire ses coûts de stockage, calculés selon une certaine formule. Nous avons établi cette formule après consultation avec nos homologues américains puisque, aux États-Unis, une loi fédérale assure à cet égard la protection des concessionnaires.

Vous savez tous sans doute que si le gouvernement a déposé ce projet de loi, c'est en partie pour uniformiser notre législation avec celle des États-Unis. L'amendement que nous proposons répond à ce même motif.

Notre proposition est simple. En cas de rappel de véhicules, le constructeur aurait soit à corriger le problème dans les meilleurs délais, soit à les racheter au prix facturé. Dans les rares cas où la solution est retardée, le constructeur serait tenu de rembourser au concessionnaire les coûts liés à la période de rappel, comme c'est le cas aux États-Unis.

Il y a quelques jours, mardi pour être précis, le ministre a évoqué les discussions que nous avons eues avec le gouvernement. Nous sommes parvenus à une solution de compromis que traduira, espérons-nous, le nouvel amendement qui doit être proposé au Comité. Nous sommes hâte d'assister au débat dont cet amendement va faire l'objet.

Nous souhaitons voir adopter ce projet de loi, car il s'agit d'un texte important pour la sécurité des consommateurs. En tant que concessionnaires et associations de concessionnaires, nous continuerons à rechercher une solution législative au déséquilibre qui marque la relation entre les constructeurs et les concessionnaires, en cas de rappels qui perdurent, mais il ne s'agit pas là d'un problème relevant de ce projet de loi.

Il est clair, en effet, que les rappels sont appelés à se multiplier et le problème que cela pose pour les concessionnaires ne va pas disparaître. Nous sommes partisans de ce projet de loi et nous ne

voulons rien faire pour engêner l'adoption, mais nous entendons continuer à chercher une solution législative qui permettra de protéger les concessionnaires, qui, en cas de rappels qui durent des mois et parfois même des années, se retrouvent avec un stock de voitures qu'ils ne peuvent pas écouler.

Je tiens à remercier les membres du Comité et je me ferai un plaisir de répondre, au mieux de mes capacités, aux questions qu'on souhaitera me poser.

• (1645)

**La présidente:** Je vous remercie.

La parole passe à M. Lobb, qui dispose de six minutes.

**M. Ben Lobb:** Je suis heureux de revoir autour de cette table des visages qui me sont connus.

Je voudrais commencer par poser quelques questions au sujet du projet d'article 8.1, qui concerne les tests, analyses ou études. Voyons un peu ce qui se fait au ministère de l'Environnement et ce que prévoit la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale... On a, dans ma circonscription, attiré mon attention sur le cas de OPG. Le ministère, et le ministre ne cessent de demander à OPG de fournir des renseignements, et chaque renseignement fourni provoque une nouvelle demande de renseignements et de données scientifiques. J'imagine que chacun tente simplement de faire son travail, mais je comprends fort bien ce que vous voulez dire. Quand finit-on par fournir suffisamment de renseignements? À quel point les données fournies suffisent-elles? Qui assume les frais de tout cela? Comment les parties font-elles pour convenir d'une solution?

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à cet égard et nous livrer quelques précisions concernant vos discussions avec le ministère ou le ministre?

**M. David Adams:** Je vais essayer. Les discussions que nous avons eues jusqu'ici ont en grande partie porté sur la notion de raisonnable, de ce que peut être un processus raisonnable. Je veux bien, mais on n'est pas du même avis qu'en a ce que le texte prévoit au juste. Il envisage en effet un élargissement des compétences ministérielles et nous voudrions pouvoir nous assurer qu'il sera fait de ces nouvelles compétences un usage raisonnable.

Qui en effet en assumera les frais? Si j'ai bien compris, aux États-Unis, après des discussions avec le fabricant, c'est le gouvernement qui paie pour ces tests et ces analyses.

Mark a peut-être mieux saisi que moi le sens de cette disposition. Ce qui nous préoccupe, c'est qu'il s'agit d'un pouvoir qui paraît illimité.

• (1650)

**M. Mark Nantais:** Je tiens à préciser que ce n'est pas tellement le coût qui nous préoccupe, mais l'étendue de ce pouvoir et les abus possibles. Qui les empêcherait en effet de demander des renseignements qui n'ont rien à voir avec le problème en cause?

Et puis, il y a le risque de voir les gens demander toujours plus de renseignements au lieu d'effectuer les essais de conformité qu'ils sont tenus de faire dans le cadre de leur programme de vérification. Nous nous inquiétons davantage des risques d'abus et de l'accroissement progressif de ces pouvoirs plus que des coûts.

Il importe que Transports Canada soit investi de cette fonction de vérification et qu'il la conserve plutôt que de s'en remettre aux entreprises ayant fabriqué l'équipement, ou qu'il en ait, à tout le moins, la possibilité.

**M. Ben Lobb:** Je ne voudrais pas embarrasser David, mais j'ai évoqué cette question lors de nos deux séances précédentes. Or, Volkswagen est sans doute une des entreprises que vous représentez.

**M. David Adams:** En effet.

**M. Ben Lobb:** Le rappel n'a rien à voir avec certains des problèmes que Volkswagen avait éprouvés il y a quelques années avec ses moteurs diesel. S'agit-il, selon vous, de quelque chose auquel devrait s'intéresser l'autre ministère, ou devrions-nous indiquer au ministre qu'il s'agit d'une question dont il doit s'occuper sans tarder? Le ministère devrait-il être habilité à ordonner un rappel si un problème se pose au niveau des émissions que dégage un moteur?

Je sais que cela a nui aux résultats de Volkswagen. Mais alors, que devrions-nous faire pour protéger l'environnement et le consommateur en cas de problèmes dus aux émissions?

**M. David Adams:** Les rappels justifiés par les émissions produites par un moteur font actuellement l'objet de discussions avec Environnement Canada. Nous sommes en pourparlers quant aux dispositions qui s'appliqueront à cet égard. Il n'est pas déraisonnable de dire qu'il devrait y avoir, ainsi que vous l'avez vous-même dit, quelque chose de prévu pour ce qui est des rappels dus aux émissions produites par un moteur.

**M. Ben Lobb:** Bon. Restons-en là. Je comprends votre inquiétude cependant à l'idée de voir le ministère, quel que soit le gouvernement au pouvoir, vous dire « Faites-nous confiance, nous nous montrerons raisonnables », car les personnels changent et, de toute manière, ce n'est pas eux qui en assument les frais. S'ils acceptent d'en assumer les frais, il n'y a pas de problème, mais je vois où se pose la difficulté alors que vous avez déjà corrigé le problème, mais qu'on vous demande continuellement de prouver que vous respectez effectivement les dispositions applicables.

Voilà.

**La présidente:** Bon, je vous remercie.

Monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie:** Je voudrais m'en tenir à ce même sujet. Pourriez-vous nous citer un exemple d'un cas où, d'après vous, Transports Canada au grand dam de votre entreprise, est parti à la pêche à l'aveuglette? Puis-je vous demander, monsieur Adams, de répondre en premier. Vous nous parliez des tests.

**M. David Adams:** Je ne pourrai pas vous citer un exemple précis. Il s'agit en effet, d'un pouvoir nouveau et, comme je l'ai dit dans mon exposé, on envisage de donner au ministre le pouvoir de procéder à ces tests. Or, le Canada est seul à envisager une telle mesure. Il s'agit d'une situation dont nous n'avons encore aucune expérience et ce qui nous préoccupe, c'est la manière dont la disposition est formulée et la recommandation qui consiste soit à modifier le projet de disposition ou, ainsi que je le disais tout à l'heure, à répondre à nos préoccupations en encadrant le nouveau pouvoir ainsi prévu.

**M. Ken Hardie:** Est-ce à dire, que d'après vous, le ministre, par l'intermédiaire de Transports Canada, pourrait vous obliger à effectuer ces tests?

**M. David Adams:** D'après moi, dans son état actuel, le projet de paragraphe 8.1(1) prévoit effectivement que le ministre pourrait obliger la compagnie à effectuer ces tests.

**M. Ken Hardie:** Serait-il, d'après vous, préférable que ces tests soient effectués par Transports Canada?

**M. David Adams:** J'ai fait état, dans mon exposé, également d'une autre préoccupation. Dans la mesure, en effet, où une entreprise doit être forcée d'effectuer des tests et des analyses et d'en assumer les frais, il y a un risque qu'en faisant cela, et en transmettant les résultats, elle finisse par s'incriminer. D'après moi, cela pose un problème au regard de la Charte.

**M. Ken Hardie:** Monsieur Nantais, j'ai l'impression que vous souhaitez ajouter quelque chose.

**M. Mark Nantais:** Oui, j'aimerais faire un bref commentaire. Je crois qu'il faut se rappeler que c'est une disposition qui s'appliquerait lorsqu'une compagnie manque à son obligation de fournir volontairement les renseignements. Je pense que c'est le point principal ici. Cela ne nous pose aucun problème. Bien entendu, si une compagnie manque à son obligation ou décide de ne pas fournir volontairement les informations, le ministre doit avoir la capacité, le pouvoir de réagir à une telle situation. C'est ce qui est important ici. Selon nous, il faut tenir compte des circonstances et du cas particulier concerné. Il faut que les renseignements demandés demeurent raisonnables et axés sur le problème en question, et que la compagnie les fournisse dans les délais requis et de façon compatible avec les exigences du ministre.

• (1655)

**M. Ken Hardie:** Monsieur Hatch, je vais encore vous demander un exemple précis, si vous en avez, de longs délais dans l'application des dispositions de garantie ou dans l'exécution des travaux à la suite d'un rappel, ou encore au niveau de la disponibilité des pièces détachées fournies par un constructeur.

**M. Michael Hatch:** Les deux cas récents dont on a le plus parlé ont été évoqués plus tôt devant le Comité par le ministre et encore aujourd'hui. Il y a bien sûr le cas de Volkswagen, bien que cette anomalie ne relèverait pas des dispositions de ce projet de loi, puisque ce n'était pas un défaut compromettant la sécurité. Il y avait aussi le cas des coussins gonflables Takata qui a touché plusieurs constructeurs différents. Je crois que c'était le cas de cinq ou six constructeurs au Canada, ou peut-être plus. Voilà les deux cas les plus connus et encore, comme je l'ai mentionné dans mes observations préliminaires, ce sont des exemples assez rares de par leur nature même, mais qui peuvent avoir un impact très élevé lorsqu'ils se produisent. Ce sont les deux cas les plus frappants qui me viennent à l'esprit et qui se sont produits au cours des dernières années.

**M. Ken Hardie:** M. Nantais et M. Adams pourraient peut-être commenter le scénario suivant: supposons que je sois propriétaire d'une voiture qui vient de faire l'objet d'un avis de rappel. Le défaut est suffisamment grave pour que je ne puisse plus conduire ma voiture qui sera immobilisée pendant des semaines, voire des mois, avant que les pièces soient disponibles, surtout si elles proviennent de l'étranger. Selon vous, est-ce qu'il faudrait que les propriétaires de ces véhicules soient dédommagés?

**M. Mark Nantais:** Je crois que c'est déjà une possibilité que les constructeurs évaluent au cas par cas.

**M. Ken Hardie:** Est-ce que cela est déjà arrivé?

**M. Mark Nantais:** Je crois bien que oui.

**M. Ken Hardie:** Est-ce que vous pouvez me citer un cas?

**M. Mark Nantais:** Encore une fois, étant donné que ce sont des arrangements qui se négocient entre le constructeur et le consommateur, je ne connais pas assez bien le scénario pour vous donner une réponse adéquate.

**M. Ken Hardie:** Très bien.

Avec le groupe de témoins précédent, nous avons parlé des nouvelles technologies en matière de sécurité dont les nouveaux véhicules commencent à être équipés et qui sont déjà disponibles dans les véhicules de marque étrangère dans leur pays d'origine. Nous avons parlé de l'éclairage. Existe-t-il d'autres nouvelles technologies qui permettraient d'améliorer la sécurité et qui n'ont pas encore été approuvées en Amérique du Nord?

Monsieur Adams.

**M. David Adams:** Oui, il y en a probablement. C'est la question de l'éclairage automobile qui intéresse le plus nos membres. La technologie d'éclairage évoluée existe en Europe depuis une dizaine d'années, mais elle n'a pas encore été adoptée en Amérique du Nord tout simplement parce que les États-Unis n'ont pas mis à jour leurs propres normes en matière d'éclairage et que le Canada a tendance à prendre modèle sur les États-Unis.

**M. Ken Hardie:** Vous ne connaissez donc pas d'autres...

**M. David Adams:** Je suis certain qu'elles existent et je me propose d'en parler à nos membres, puis de vous faire parvenir les informations.

**M. Ken Hardie:** Bien. Merci.

**La présidente:** Monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Je vous remercie, messieurs, d'être avec nous.

Je commencerai par vous, monsieur Hatch, si vous le voulez bien.

Tout à l'heure, dans vos propos, vous avez parlé de cette harmonisation entre les systèmes canadien et américain. Le ministre nous a dit qu'au début il refusait l'amendement pour les concessionnaires, sous prétexte que ce n'était pas une question de sécurité. Il avait décliné cette proposition.

Vous semblez dire qu'il y a eu une entente sur un compromis, dont on a eu un peu l'esprit avec M. Fraser mais dont on n'a pas la lettre. Je ne sais pas si vous avez lu la version anglaise de cette proposition.

**M. Michael Hatch:** Pas encore, non.

**M. Robert Aubin:** D'accord. Voici ma question.

Pourquoi avez-vous besoin d'une solution législative à ce problème? Cela signifie-t-il que, sans solution législative, vous devez amener le constructeur en cour toutes les fois qu'il y a un problème?

[Traduction]

**M. Michael Hatch:** C'est pour des raisons de cohérence que nous demandons et continuerons à demander une solution législative à ce problème. Actuellement, de nombreux constructeurs offrent une compensation financière à certains de leurs clients lorsque la réparation des véhicules rappelés présente des difficultés ou prend du temps. Certains constructeurs font bien les choses et traitent bien leurs concessionnaires, adoptant une vision à long terme.

Lorsque nous avons comparu devant le comité du Sénat, l'an dernier, Mark avait déclaré qu'il n'était pas dans l'intérêt du constructeur de traiter ces relations à la légère. Un constructeur entretient des relations à long terme avec ses concessionnaires. Il ne s'agit pas d'une association sur un an ou deux. Beaucoup de constructeurs agissent de la bonne façon, mais ce n'est pas le cas de tous. Par conséquent, on constate qu'il y a un manque d'uniformité dans l'ensemble. Lorsqu'arrive une telle situation, les concessionnaires ont un stock à gérer et financer et cela représente des coûts importants.

Compte tenu de la nature de la relation entre les constructeurs et les concessionnaires, nous avons conclu qu'une solution législative est nécessaire pour uniformiser le processus et le rendre plus juste pour tous, quel que soit le constructeur avec lequel traite le concessionnaire.

● (1700)

[Français]

**M. Robert Aubin:** Lorsque vous dites que bon nombre de constructeurs font ce qu'il y a à faire, cela inclut-il une compensation pour soutenir l'inventaire quand les délais sont prolongés?

[Traduction]

**M. Michael Hatch:** C'est souvent le cas. Je ne connais pas les détails de ce qu'on appelle les ententes de vente et de services des concessionnaires, le document juridique qui régit les relations commerciales entre le concessionnaire et le constructeur. Mais elles contiennent souvent des dispositions qui prévoient le paiement de certains remboursements. Souvent, ces remboursements sont laissés à la discrétion du constructeur ou à son équipe de direction.

Il n'y a pas d'uniformité. Il semble que les relations entre les concessionnaires et les constructeurs ne sont pas équilibrées, étant donné que les concessionnaires sont des PME, alors que les constructeurs sont de grandes sociétés. Évidemment, cela ne changera pas, mais nous estimons qu'il faut trouver une solution législative à ce problème particulier. En effet, ce problème ne va pas s'améliorer, il va plutôt s'aggraver, puisque les rappels seront de plus en plus fréquents.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Je vous remercie.

Ma prochaine question s'adresse à M. Nantais.

Lors de votre passage devant le Sénat, vous aviez recommandé que le pouvoir du ministre d'interdire la mise en vente soit remplacé par le pouvoir du ministre d'ordonner aux fabricants et aux importateurs de véhicules d'émettre un avis au concessionnaire.

L'ordonnance d'un ministre et l'avis ont-ils pour vous exactement la même force d'obligation à l'endroit du concessionnaire?

[Traduction]

**M. Mark Nantais:** La remarque que j'avais faite à ce moment-là concernait la possibilité de tenir les constructeurs automobiles criminellement et administrativement responsables des actions d'un commerçant sur lequel nous n'avons aucun contrôle. La recommandation que j'avais faite alors donnerait un caractère plus officiel et un peu plus de force au message que nous voulons transmettre aux concessionnaires qui songeraient à vendre un véhicule ayant fait l'objet de ce que nous appelons une « ordonnance d'arrêt de vente ». Nous maintenons toujours cette recommandation. Nous le faisons en tant que constructeurs, mais nous ne pensons pas qu'il serait approprié ou équitable pour nous d'être tenus criminellement responsables. Voilà pourquoi nous avons apporté des précisions à ce sujet dans le mémoire que nous avons présenté.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Je vous remercie.

[Traduction]

**La présidente:** Il vous reste 45 secondes.

[Français]

**M. Robert Aubin:** D'accord.

Cela me pose toujours un peu de difficulté lorsque, dans des projets de loi, on utilise des mots qui portent à interprétation, comme critères « raisonnables ». C'est le cas à l'article 8.1, qui porte sur les tests que le ministre peut imposer.

Avez-vous une définition de ce qui vous apparaîtrait « raisonnable »?

[Traduction]

**M. David Adams:** Pas pour le moment, mais je pense que nous aimerions formuler une définition que nous ferons parvenir au Comité.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

[Traduction]

**M. Mark Nantais:** Selon moi, je crois qu'il existe, dans un contexte juridique, une définition du terme « raisonnable » et les juristes qui se trouvent autour de la table pourraient peut-être nous éclairer à ce sujet.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Fraser.

**M. Sean Fraser:** Pourquoi ne pas poursuivre sur le même sujet? Le « caractère raisonnable » est certainement une expression juridique, mais elle me paraît particulièrement facile à adapter à différentes circonstances et, dans ce domaine, je préfère un peu plus de rigueur.

Examinons cette expression à la lumière des circonstances. Comment s'appliquerait-elle? Quelqu'un peut trouver déraisonnable ce qui paraît raisonnable à une autre personne. Comment peut-on définir ce qui est raisonnable si nous ajoutons ici un amendement précisant que la collecte et l'utilisation de renseignements doivent être raisonnables? Est-ce qu'il faudrait faire appel à un arbitre pour trancher? Devrez-vous faire appel aux tribunaux chaque fois que vous estimerez que le gouvernement outrepassé ses pouvoirs? J'essaie de comprendre comment cela pourrait s'appliquer sur le terrain.

• (1705)

**M. David Adams:** Je pense que le ministre en a peut-être parlé mardi et Mark y a fait également allusion. L'intention serait d'appliquer ces articles particuliers dans les rares cas où les renseignements ne sont pas fournis sur une base volontaire. Cependant, c'est surtout l'expression « qu'il estime nécessaires » qui soulève en partie des inquiétudes. Il faut peut-être séparer cela du caractère raisonnable. Tout dépend des renseignements que le ministre estime nécessaires. Finalement, on peut penser que le ministre procéderait à de nombreux examens factuels avant de se prononcer sur ce qu'il considérerait comme nécessaire et d'exiger l'exécution de tests.

**M. Sean Fraser:** Nous avons consacré beaucoup de temps au caractère raisonnable. J'aimerais passer à autre chose.

Je crois, monsieur Nantais, que la troisième question que vous avez soulevée concernait un message que vos consommateurs vont pendre en note, sous une forme qui ne serait pas trop prescriptive, comme les lettres types auxquelles ils vont finir par prêter attention. Les anecdotes sont utiles pour moi, mais prenez-vous des notes sur les moyens qui se sont avérés les plus efficaces pour communiquer avec vos utilisateurs et, si c'est le cas, qu'avez-vous découvert?

**M. Mark Nantais:** Je crois qu'on peut dire que les sociétés qui veulent soit identifier les clients potentiels, soit vérifier le degré de satisfaction de la clientèle, cherchent à connaître les taux de réponse

et autres détails. Ce que je tiens essentiellement à dire très clairement, c'est que ce ne serait sans doute dans l'intérêt de personne de préciser dans la loi et de définir expressément l'obligation d'envoyer des lettres de façon répétée à nos consommateurs. Nous proposons ici de revenir au règlement. L'article 15 précise tous les renseignements qui doivent être transmis dans l'avis au consommateur. Si nous voulons être plus précis, je pense que nous pouvons alors plus facilement modifier le règlement, mais, surtout — je crois d'ailleurs que quelqu'un en a parlé un peu plus tôt — si nous voulons communiquer avec les consommateurs et augmenter les taux de réponse, quel est le meilleur moyen à notre époque? C'est certainement d'opter pour la voie électronique: les sites Web, les médias sociaux, Facebook. Toutes les entreprises vont actuellement dans cette direction.

**M. Sean Fraser:** Je vais lancer une idée à ce sujet et vous demander à tous les deux de commenter.

Dans un contexte judiciaire, lorsque vous faites parvenir des documents juridiques à quelqu'un et que cette personne se soustrait à la signification ou qu'elle s'avère impossible à rejoindre, le tribunal peut mettre à votre disposition d'autres moyens si vous pouvez prouver que la personne a effectivement pris connaissance des documents ou qu'elle les a reçus. Parfois, il suffit même d'une publicité dans un journal. D'après certains précédents récents, il est même possible de signifier un avis sur Facebook. Seriez-vous prêts à accepter ce type de solution qui vous permettrait de prouver qu'une personne a malgré tout reçu le message? C'est pourquoi vous envoyez cet avis à certaines adresses. Vous avez fait preuve de diligence raisonnable afin de démontrer que cette personne devrait avoir reçu l'avis, selon les informations dont vous disposez.

**M. Mark Nantais:** De notre côté, nous allons encore plus loin. Nous vérifions les dossiers d'immatriculation et les autres documents. Les compagnies dépensent énormément d'argent pour tenter de retrouver le propriétaire du véhicule, que ce soit le premier, le deuxième ou même le troisième propriétaire, dans certains cas. On peut parfois remonter même au moins 10 ans en arrière, mais il y a toujours cette volonté de retracer le propriétaire actuel. Cependant, nous disposons encore d'un meilleur moyen, une approche en pleine évolution.

**M. Sean Fraser:** Il nous reste une minute, si vous voulez ajouter un commentaire.

**M. David Adams:** Je vais faire un bref commentaire. Je sais que nous avons confié au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé la tâche d'amener les provinces à se consulter et à partager davantage les données relatives à l'enregistrement des véhicules. Cette base de données a besoin d'être sensiblement améliorée parce qu'elle fournit beaucoup de renseignements inexacts.

Nous avons également réfléchi — pour revenir à votre commentaire — à d'autres façons de rejoindre les consommateurs. Comme M. Iny l'a mentionné plus tôt, au moment où le consommateur enregistre son véhicule, il ne paraît pas utile de demander aux provinces d'informer le consommateur à ce moment-là que son véhicule a été rappelé et qu'il faut le faire réparer. Il ne faudrait pas nécessairement l'empêcher d'enregistrer son véhicule ou de renouveler son permis, mais on pourrait le lui dire, si le véhicule n'est pas réparé dans trois mois, par exemple...

**M. Sean Fraser:** C'est votre problème.

**M. David Adams:** Oui.

**M. Sean Fraser:** Je crois que nous avons dépassé l'horaire. Je vous remercie.



**La présidente:** Monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Je pense que cette remarque est valide. Nous discutons avec les témoins de la dernière séance qu'il faudrait que les différents paliers de gouvernement communiquent davantage entre eux pour surveiller certaines de ces choses, qui risquent autrement d'être oubliées et ce n'est pas une bonne chose.

J'aimerais revenir encore une fois sur les technologies. Nous avons déjà eu cette discussion; il faut reconnaître que dans cinq ou 10 ans, peut-être même avant, les téléphones intelligents auront des roues et cela soulèvera de nombreuses questions qui touchent la sécurité.

Monsieur Adams, vous avez déclaré dans votre exposé qu'une approche « flexible, utilisée avec prudence, devrait permettre au Canada de rester l'avant-garde des nouvelles avancées technologiques et des régimes de réglementation qui les accompagneront. » Pouvez-vous nous en dire davantage?

● (1710)

**M. David Adams:** Bien sûr. Je pense que le projet de loi S-2a pour but d'introduire une certaine souplesse dans la conception des régimes de réglementation nécessaires, si effectivement ils deviennent nécessaires, pour des choses comme les véhicules autonomes, notamment.

J'ai regardé les audiences précédentes du comité et j'ai constaté que certains membres s'inquiètent du fait que nous ne sommes pas à jour par rapport à ce qui se fait aux États-Unis ou ailleurs. D'une certaine façon, ce n'est peut-être pas une mauvaise chose pour le moment. Il y a toujours le risque de trop réglementer un domaine et d'étouffer ainsi l'innovation, mais parallèlement, nous estimons que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer pour établir un cadre réglementaire canadien pour des choses comme les véhicules autonomes, en sachant qu'en fin de compte, c'est un domaine qui est partagé avec les provinces.

L'Ontario a déjà en place un régime d'essais pour les véhicules autonomes et d'autres provinces examinent cette possibilité, mais cela ne touche que les essais, et non pas la réglementation de l'utilisation de ces véhicules sur la route.

**M. Vance Badawey:** Vous avez également mentionné dans votre dernier paragraphe qu'il y avait « d'autres articles du projet de loi, tel que modifié par le Sénat, qui suscitait certaines inquiétudes parmi nos membres ». Mais votre temps de parole était écopé, alors je vous donne maintenant la possibilité d'expliquer ce commentaire.

**M. David Adams:** Je crois que les commentaires qu'a faits M. Nantais au sujet des préoccupations que suscitait pour lui le projet de loi reflètent assez bien les miens. Il se trouve que nous avons le même point de vue sur le paragraphe 8.1(1) proposé, mais les autres aspects qu'il a soulevés sont également des sujets de préoccupation parmi nos membres.

**M. Vance Badawey:** Vous avez également fait le commentaire suivant: « Le Canada peut, et franchement devrait, innover dans sa réglementation, et tirer profit des dispositions relatives à la collaboration en matière de réglementation qui touchent les règlements et les normes aussi bien aux États-Unis que dans l'Union européenne. » Pouvez-vous nous en dire davantage?

**M. David Adams:** Je pense que traditionnellement, le Canada a toujours adopté dans sa réglementation les normes de sécurité des États-Unis.

L'autre aspect est qu'au début du mois, comme vous le savez, l'AECG a été mis en oeuvre, sur une base provisoire. L'AECG contient une annexe qui traite de la collaboration en matière de réglementation. Les normes sont également une question importante

avec l'AECG, le but étant d'intégrer davantage les autres normes mondiales. Je pense que c'est dans cette optique que j'ai présenté ces commentaires.

**M. Vance Badawey:** Merci.

Monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie:** Merci.

Nous avons entendu hier le témoignage de notre membre du Nunavut, une région où les conditions climatiques sont très différentes. Lorsqu'un véhicule qui se trouve dans cette région est rappelé, il faut littéralement le transporter par bateau à un concessionnaire même s'il existe dans la plupart des collectivités du Nord, ou au moins dans les principales communautés, des mécaniciens brevetés. Les fabricants automobiles ont-ils réfléchi à la possibilité d'autoriser des mécaniciens brevetés, qui ne travaillent pas pour un concessionnaire, à faire ce genre de travail?

**M. David Adams:** Je pourrais peut-être commencer à vous répondre. J'ai trouvé les commentaires de M. Tootoo intéressants. C'est une remarque qui m'a ouvert les yeux, mais elle était intéressante. Bien sûr, les fabricants veulent qu'en cas de rappel, le travail soit effectué correctement par leurs partenaires que sont les concessionnaires. En général, les concessionnaires sont généreusement rémunérés pour le travail qu'ils effectuent en cas de rappel. C'est toutefois une situation unique et je ne peux pas vous fournir une réponse immédiatement; mais je suis tout à fait disposé à en parler à mes membres pour savoir ce qu'ils feraient dans ce genre de situation.

**M. Ken Hardie:** Allez-y, Monsieur Nantais.

**M. Mark Nantais:** C'est un de mes membres et je crois que, dans ce cas précis, cela est tout à fait inhabituel. Qu'il s'agisse de cette société ou d'autres sociétés, dans les régions isolées du pays comme celle-là, ils décident parfois de régler ce problème différemment.

Ils envoient parfois un de leurs mécaniciens brevetés dans la région, mais il est important... Nous confions habituellement les rappels aux concessionnaires, parce qu'ils ont des techniciens certifiés. Il arrive que ces rappels touchent la sécurité du véhicule. En déléguant ce travail à un mécanicien qui ne travaille pas pour un de nos concessionnaires, ou quelque chose du genre... Il s'agit parfois de se conformer à la Loi sur la sécurité automobile et celle-ci ne permet pas que les réparations soient effectuées par un garage autre qu'un concessionnaire. Les fabricants vont envoyer quelqu'un dans cette communauté ou alors, comme vous l'avez mentionné, ils vont faire transporter le véhicule pour l'amener chez un concessionnaire. Je pense que, dans ce cas particulier, c'est Chrysler qui s'en est chargé.

C'est là en fait que réside la question. Il faut confier ce travail à la personne qui convient, en particulier lorsqu'il y a un rappel qui touche la sécurité, et il faut que cette réparation soit certifiée pour qu'elle réponde à tout ce qu'exige la loi et respecte, bien entendu, la façon d'effectuer la réparation à l'origine du rappel.

● (1715)

**La présidente:** Merci.

Monsieur Iacono.

[Français]

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Dans son mémoire, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, l'ACCV, fait part de préoccupations relatives aux pouvoirs du ministre d'ordonner des tests, des analyses ou des études pour obtenir les renseignements qu'il juge nécessaires au sujet des défauts ou de la non-conformité. Le ministre a indiqué que ces pouvoirs étaient similaires à ceux conférés par la Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation.

J'aimerais savoir exactement ce qui vous inquiète au sujet de cette disposition, sachant que cela fonctionne très bien dans le cadre d'une loi ayant des objectifs similaires, soit la Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation.

[Traduction]

**M. Mark Nantais:** Permettez-moi de commencer la réponse. La Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation est fort différente. Autrement dit, cette loi ne prévoit pas un mécanisme de rappel aussi sophistiqué que celui de la Loi sur la sécurité automobile. Il y a toutefois une disposition, parce que cela manque, qui autorise le ministre à, bien évidemment, demander des renseignements.

Dans ce cas particulier, nous ne disons pas que le ministre ne devrait pas posséder ce pouvoir. Nous disons que le ministre devrait se limiter à demander des renseignements vraiment utiles, des renseignements qui concernent le défaut, la non-conformité ou le défaut allégué, plutôt que d'essayer de contourner la fonction de vérification de la conformité qu'effectue Transports Canada ou de s'en décharger, si vous voulez. C'est une protection, si vous voulez. C'est une fonction qui est très importante pour Transports Canada, qui doit s'assurer que les véhicules qui sont vendus respectent les normes que le fabricant doit observer.

Nous craignons simplement que ce pouvoir soit mal utilisé, s'il est imprécis, et nous demandons simplement d'apporter davantage de clarté et de précision à ce libellé.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Avant que les autres invités interviennent, j'aimerais obtenir une clarification. Vous dites que la demande doit être « raisonnable ». Que voulez-vous dire par cela? C'est très ambigu.

[Traduction]

**M. Mark Nantais:** Encore une fois, comme nous l'avons dit, le caractère raisonnable de... et je l'ai dit, je crois qu'il existe certaines directives sur le plan juridique. Il s'agit de l'intention derrière la demande, la nature exacte de la demande faite par le ministre, à savoir si elle est reliée au rappel ou à une enquête en cours. Encore une fois, cela s'adresserait à ces constructeurs. Cela ne concerne pas l'ensemble du secteur industriel, si vous voulez, mais uniquement les sociétés qui ont décidé de ne pas fournir volontairement ces renseignements. Je crois savoir que ce cas est très rare en ce qui concerne les fabricants automobiles, mais il touche plutôt les autres sociétés qui fournissent des produits qui sont visés par la Loi sur la sécurité automobiles, et non pas les véhicules.

**M. Angelo Iacono:** Quelqu'un veut-il ajouter quelque chose?

**M. David Adams:** Je pense que M. Nantais a bien couvert cet aspect.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Est-ce que la souplesse que le projet de loi S-2 donnerait à la Loi sur la sécurité automobile permettrait aux constructeurs de pouvoir innover et prendre plus d'initiatives au

Canada en ce qui concerne les technologies de sécurité des véhicules?

[Traduction]

**M. Mark Nantais:** Encore une fois, je pense que le projet de loi S-2 contient des dispositions qui nous donnent le moyen d'adopter des technologies novatrices au Canada. Nous devons toutefois être prudents. Soyons clairs; ce n'est pas parce qu'une technologie est utilisée ailleurs qu'elle est identique, équivalente ou meilleure que la nôtre; il est possible qu'elle soit moins efficace. Une des questions qui a été posée plus tôt aujourd'hui laissait entendre que les véhicules fabriqués ailleurs étaient meilleurs que les nôtres, mais si vous prenez le processus de certification européen, vous constaterez qu'il est moins strict que le nôtre. Les collisions latérales sont un des exemples qui ont été donnés. Il est évident que le règlement relatif aux collisions latérales que nous avons finalement harmonisée avec celui des États-Unis est plus exigeant que les normes européennes. Il faut être très prudent avec ce genre de chose.

C'est la même chose pour les phares; l'aspect essentiel est de savoir si les États-Unis vont publier bientôt des directives dans ce domaine? Je dois dire, pour être juste envers Transports Canada, que ce ministère a mentionné qu'il y avait un risque d'éblouissement avec ces phares.

Il ne faut pas oublier cela. Je pense que toutes les sociétés veulent introduire des technologies novatrices, en particulier si celles-ci peuvent en fin de compte améliorer la sécurité, mais il faut démontrer qu'elle améliore effectivement la sécurité.

• (1720)

**M. Angelo Iacono:** Y a-t-il quelqu'un d'autre qui voudrait ajouter quelque chose?

**M. David Adams:** Je ne pense pas qu'il faudrait que le compte rendu mentionne que les normes européennes en matière de sécurité sont toujours inférieures aux normes prévues par la Loi fédérale sur la sécurité automobile. Ce n'est pas le cas dans la situation précise à laquelle M. Nantais a fait référence. Cela peut se produire, mais pas de façon générale. Cela touche cependant à une question qui est reliée à ce dossier: bien souvent, nous constatons que les éléments commerciaux sont rajoutés à la discussion sur la sécurité. Je sais que c'est une préoccupation du comité.

**La présidente:** Madame Block, avez-vous des questions?

**Mme Kelly Block:** Je vous remercie d'être venus aujourd'hui. J'ai apprécié les témoignages que j'ai entendus jusqu'ici.

Monsieur Nantais et monsieur Adams, je sais que vous avez déjà signalé pour nous les questions que soulevait le projet de paragraphe 8.1(1), mais j'aimerais avoir vos points de vue au sujet du paragraphe 16.11(1), qui renforce le pouvoir des inspecteurs de Transports Canada de se rendre sur les lieux et d'obliger des employés à fournir des documents et des témoignages. Il s'agit de démontrer le respect de la conformité; ce pouvoir ne serait pas exercé à la suite de plaintes que le ministère peut recevoir concernant un fabricant particulier ou un de ses produits.

J'ai demandé au ministre ce qui pourrait déclencher une visite de ce genre dans les locaux d'un fabricant et je ne suis pas certain d'avoir obtenu une réponse satisfaisante. J'aimerais que vous me disiez si vous posez des questions sur cet aspect du projet de loi.

**M. Mark Nantais:** Encore une fois, s'il se produit une situation où le ministre estime qu'il n'a pas obtenu les bons renseignements, des renseignements demandés dans le cadre d'une enquête, alors cela ne pose aucun problème. Autrement dit, nous avons examiné l'ensemble du projet de loi pour retenir les questions qui nous paraissent les plus pertinentes pour nous. Celle-ci n'en faisait pas partie. Les questions que nous avons identifiées sont celles que j'ai mentionnées ici.

**Mme Kelly Block:** Très bien. Savez-vous si ces pouvoirs sont conformes à ce qui existe aux États-Unis?

**M. Mark Nantais:** Je me trompe peut-être parce que je ne connais pas en détail la situation aux États-Unis, mais je crois que les autorités possèdent ce pouvoir.

**Mme Kelly Block:** Très bien. Merci.

Monsieur Hatch et monsieur Adams, je sais que mon collègue vous a demandé de nous dire si vous avez mentionné d'autres aspects au cours de la période consacrée aux questions. Recommandez-vous que d'autres amendements soient apportés à ce projet de loi, autres que ceux dont M. Nantais a parlé?

**M. David Adams:** De mon point de vue, je crois que les amendements que M. Nantais a proposés nous conviennent tout à fait. Je pense qu'il faut, encore une fois, examiner ce projet de loi et son prédécesseur et aller de l'avant. Comme je l'ai dit au départ, dans l'ensemble nos membres appuient le projet de loi S-2; il est donc important qu'il soit adopté, mais je pense qu'il est également important de savoir que ce projet de loi soulève un certain nombre — pas très nombreuses, mais un certain nombre — de questions qui sont particulièrement problématiques pour tous les fabricants.

**Mme Kelly Block:** Malgré la déclaration préalable qu'a faite mon collègue au sujet de son intention à l'égard de l'amendement qui a été apporté par le Sénat à ce projet de loi, j'aimerais qu'un d'entre vous précise les questions que soulève cet amendement et savoir si elles portent strictement sur le fait qu'elles sont placées dans ce projet de loi particulier, qui traite, bien évidemment, de la sécurité automobile, ou si c'est plutôt que vous ne souhaitez pas qu'une mesure de ce genre soit contenue dans un projet de loi susceptible de régler votre industrie.

**M. Michael Hatch:** Je vais commencer. L'amendement sénatorial ne nous pose aucun problème, parce que c'était l'amendement dont nous demandions l'adoption activement au Sénat, ce qui, comme vous le savez parfaitement, a entraîné une série de discussions avec le ministre, et ses collaborateurs, dont nous espérons qu'elles déboucheraient sur l'amendement auquel M. Fraser a fait référence plus tôt dans la soirée. Encore une fois, nous avons hâte de voir la formulation exacte de cet amendement.

Nous pensons que le ministère, le gouvernement et le ministre vont présenter une formulation qui reprendra la plupart de ce que nous souhaitons obtenir avec l'amendement devant le Sénat, mais nous n'obtiendrons pas tout. Nous le savons et l'acceptons. Nous savons que les compromis constituent une partie importante du processus législatif et donc, encore une fois, nous avons hâte de voir quelle sera la formulation exacte de cet amendement et de participer au débat qui suivra.

• (1725)

**La présidente:** Très brièvement, monsieur Nantais.

**M. Mark Nantais:** Cela nous préoccupe quelque peu, pour la simple raison que ce n'est pas une question qui touche tout le monde. En plus, les fabricants d'automobile — mes membres — se sont déjà engagés à fournir un appui dans ce genre de situation et ils vont

continuer à le faire aux termes des contrats de concession qui ont été conclus entre les fabricants automobiles et leurs concessionnaires.

**La présidente:** Monsieur Aubin, vous avez trois minutes.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Je n'ai qu'une question et je vous avoue ne pas savoir à qui la poser. Toutefois, je vais la poser à M. Adams, puisqu'il représente des constructeurs européens.

Quand on parle d'harmonisation au régime américain, j'ai bien compris qu'on est constamment en train de parler de rattrapage. Je me demande depuis quelques semaines pourquoi nous ne sommes pas en avance dans certains secteurs.

Par exemple, prenez la question des phares, dans le cas desquels la technologie européenne semble plus avancée. Si Transports Canada acceptait cette nouvelle technologie sur son territoire, cela veut-il dire que, si j'achetais cette voiture, je ne pourrais pas la conduire aux États-Unis, à moins qu'il y ait eu une entente avec les États-Unis?

[Traduction]

**M. David Adams:** Par où commencer?

**Des voix:** Oh, oh!

**M. David Adams:** Pour ce qui est de votre commentaire au sujet de la technologie, je pense que, dans la plupart des cas qui touchent les phares, la technologie est déjà utilisée sur les véhicules qui se trouvent au Canada, mais ce programme a été arrêté. Il y a d'autres aspects de cette technologie qui sont conformes aux normes canadiennes, mais certains autres qui pourraient être branchés ne le sont pas; c'est à cause de l'état de nos discussions sur la question des phares.

Techniquement, je crois que vous avez raison. Si le Canada décidait d'adopter cette technologie et qu'un consommateur se rendait aux États-Unis dans un véhicule muni de ces phares qui utilisent une technologie de pointe, en théorie, il pourrait être arrêté à la frontière et on lui dirait que son véhicule ne respecte pas les normes. Que se passerait-il? Je ne pense pas que l'on pourrait trouver quelqu'un capable de décider si le véhicule est conforme aux normes. De toute façon, cette technologie permet de débrancher à nouveau certains dispositifs, de sorte qu'elle ne constituerait aucunement un obstacle aux échanges commerciaux transfrontaliers.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Voici une question plus générale.

Y a-t-il un exemple de situations dans le cadre desquelles Transports Canada a été en avance sur la législation américaine et où les Américains auraient harmonisé leurs décisions à celles du Canada?

[Traduction]

**M. Mark Nantais:** Je pense qu'il faut être très prudent avant de devancer les États-Unis. Le Canada n'est pas un marché suffisamment important pour pouvoir influencer la conception des véhicules. Il y a également la perception que nous sommes en retard par rapport aux autres pays sur le plan de la sécurité. Lorsque nous parlons d'harmonisation et de collaboration dans le domaine de la réglementation et de l'alignement de nos normes sur celles des États-Unis, il faut bien comprendre que nous sommes en train de les harmoniser et de les aligner avec le dénominateur commun le plus élevé, un des plus élevés au monde en matière de sécurité automobile, si ce n'est pas le plus élevé.

Il est bien préférable pour nous d'aligner nos normes sur celles qui existent en Amérique du Nord. Au Canada, les véhicules que nous fabriquons sont principalement destinés au marché des États-Unis. Il y a d'autres technologies qui vont apparaître dans d'autres marchés. Nous souhaitons bien sûr les offrir en Amérique du Nord, mais il faut les examiner dans ce contexte. Si ces technologies sont associées à un niveau de sécurité égal ou supérieur, alors nous devrions peut-être en faire la norme harmonisée pour l'Amérique du Nord.

C'est ainsi que nous procédons, mais si le Canada allait seul... Nous n'avons pas nécessairement pris du retard parce que nous harmonisons déjà nos normes sur celles des États-Unis, qui est le plus fort dénominateur commun. Nous devons également être très prudents. Si nous adoptons des normes particulières au Canada — et

nous sommes déjà passés par-là — nous allons en fin de compte réduire ou limiter la gamme des produits. Notre marché n'est pas suffisamment important pour influencer la conception des véhicules, de sorte qu'en fin de compte, le consommateur n'aura sans doute pas accès à ce genre de véhicules.

**La présidente:** Je vous dis merci à tous.

S'il y a d'autres commentaires, vous pourriez peut-être échanger ces questions et réponses à micro fermé.

Il est 17 h 30 et la séance est terminée.

Je vous remercie encore une fois pour votre contribution.

La séance est levée.

---







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>