



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

Comité permanent de l'environnement et du développement durable

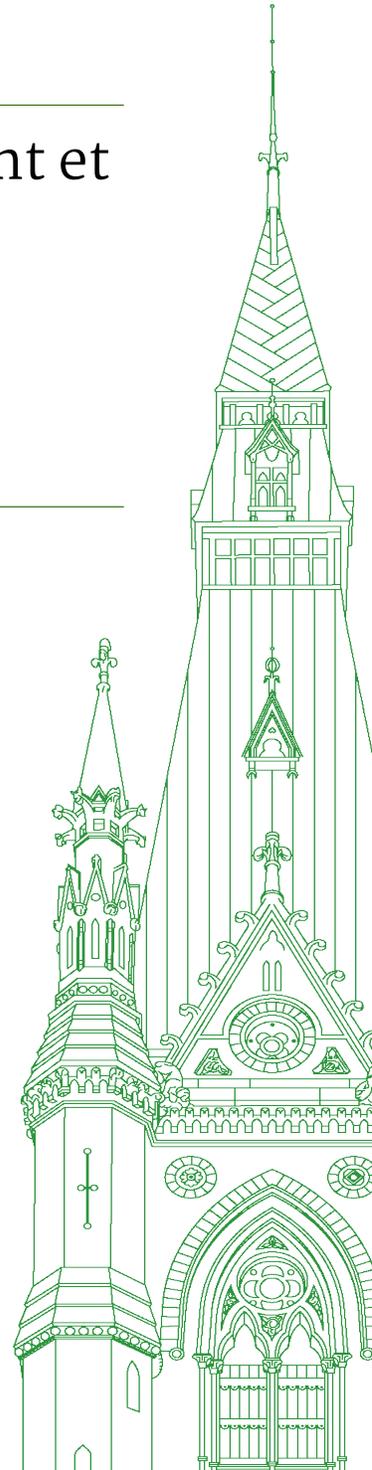
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 010

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le mercredi 9 décembre 2020

Président : M. Francis Scarpaleggia



Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le mercredi 9 décembre 2020

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.)): Bonjour. Soyez les bienvenus à cette séance qui sera la première consacrée à l'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Mais avant, je veux seulement vous lire le deuxième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure pour que notre comité l'adopte, parce qu'il prépare essentiellement le terrain pour la séance d'aujourd'hui.

Votre sous-comité s'est réuni le jeudi 3 décembre 2020 pour discuter des travaux du Comité et a convenu de faire les recommandations suivantes:

Que, pour sa réunion du mercredi 9 décembre 2020 dans le cadre de son étude sur l'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, le Comité invite M. Amir Attaran de l'Université d'Ottawa, Muhannad Malas d'Environmental Defence et un troisième témoin à la discrétion du président.

Nous avons trois témoins. On m'informe que M. Attaran a été empêché, mais nous entendrons MM. David Wright, Muhannad Malas et Ben Sharpe, respectivement: retraité et ancien procureur de la Couronne de l'Ontario; gestionnaire du programme des substances toxiques à Protection environnementale Canada; chercheur principal et responsable de la région canadienne à l'International Council on Clean Transportation.

[Français]

Comme à l'habitude, vous pouvez utiliser la langue officielle de votre choix.

Lorsque vous n'êtes pas en train de vous adresser au Comité, s'il vous plaît, veuillez vous mettre en sourdine.

[Traduction]

M. Dan Albas (Central Okanagan—Similkameen—Nicola, PCC): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

N'avons-nous pas approuvé le rapport du Sous-comité qui nous permettrait d'entendre les témoins aujourd'hui?

Le président: Oui, bien sûr. Je devine qu'il y a consensus, mais...

M. Dan Albas: Dans ce cas, je le propose.

Le président: Ah, oui. Mon erreur. Recevez mes excuses.

M. Dan Albas: Si vous demandez notre consentement unanime, je suis certain que vous l'obtiendrez.

Le président: Oui. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: Oui.

Le président: Comme personne ne semble s'y opposer, le deuxième rapport est adopté.

Merci, monsieur Albas.

Nous commençons par M. Wright, qui dispose de cinq minutes. Allez-y.

M. David Wright (procureur de la Couronne à la retraite en Ontario, à titre personnel): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour.

Je me nomme David Wright. Retraité de fraîche date, j'ai été procureur adjoint de la Couronne au ministère du Procureur général pendant 32 ans. Je plaide pour Ecojustice, une organisation écologiste basée à Vancouver.

Le 10 mars 2017, à Détroit, au Michigan, Volkswagen a reconnu sa culpabilité de trois chefs d'accusation criminelle et s'est vu infliger une amende de 2,8 milliards de dollars pour avoir falsifié les résultats de tests d'émissions prescrits par l'agence de protection de l'environnement des États-Unis pour 590 000 véhicules à moteur diesel. L'amende revenait à 4 745 \$ par véhicule.

Le 22 janvier 2020, l'industriel a reconnu sa culpabilité d'infractions de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et s'est vu infliger une amende de 196,5 millions, pour avoir installé un logiciel de réduction frauduleuse des émissions dans 128 000 véhicules, soit 1 535 \$ par véhicule.

Le constructeur automobile a bénéficié d'un traitement procédural particulier.

Permettez que j'explique brièvement le processus normal qui suit le dépôt d'accusations fédérales. À noter que le Code criminel s'applique aux poursuites en droit de l'environnement.

Trois ou quatre semaines après que les accusations ont été portées contre lui, l'accusé comparait une première fois en justice. Le délai permet à la Couronne de préparer la divulgation, qui est communiquée à l'avocat de la défense à la première comparution.

L'étape suivante est une rencontre officielle avant procès entre la Couronne et la défense. Si l'affaire est grave, il faut une conférence préparatoire au procès entre un juge, la Couronne et la défense, pour déterminer si on peut trancher l'affaire ou si on peut réduire le nombre de points litigieux pour faire gagner du temps au tribunal. On tranche ensuite la question ou on fixe une date au procès. Si l'affaire est tranchée, on prévient la victime avant le début de la plaidoirie. Normalement, il faut de trois à cinq mois pour trancher ce genre d'infractions.

Qu'est-il arrivé dans le cas de Volkswagen?

Le 9 décembre 2019, on a porté contre lui 60 chefs d'accusation sous le régime de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. La première comparution a eu lieu le 13 décembre, quatre jours plus tard.

L'accord conclu entre la Couronne et la défense prévoyait que Volkswagen reconnaisse sa culpabilité et soit condamné le même jour, comme l'atteste la transcription du débat judiciaire du 13 décembre.

Contrairement à l'usage auquel doit se plier tout autre accusé au Canada, Volkswagen a évité les comparutions répétées, la divulgation publique de la preuve, l'organisation, en public, d'une conférence préparatoire au procès avec la Couronne et d'une autre avec un juge et la Couronne.

Rien, dans le dossier du tribunal, ni d'autres renseignements judiciaires ne montre que Volkswagen ait reçu divulgation de la preuve, qu'il ait même assisté à une conférence préparatoire au procès avec un juge et la Couronne. Obligatoirement, le dossier ou l'information judiciaires doivent conserver la trace de ces faits, pour constituer un compte rendu officiel de tout ce qui suit le dépôt d'une accusation.

Il est inconcevable que Volkswagen ait reconnu sa culpabilité et ait accepté l'infliction d'une amende de 196 millions sans qu'on lui ait divulgué la preuve. Comme seulement 5 jours séparent l'accusation et la fixation de la date de la plaidoirie, la seule explication est que l'entreprise a reçu communication de la preuve avant que les accusations n'aient été portées le 9 décembre. Voilà une entorse majeure au protocole.

C'est important de le comprendre parce que, avant le 9, la Couronne avait encore le choix des chefs d'accusation, le cas échéant. Plus précisément, c'était sa prérogative de porter des accusations de conspiration, sous le régime du Code criminel, comme aux États-Unis, et non les accusations moins graves prévues dans la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Il est également inconcevable que la plaidoirie n'ait été précédée d'aucune conférence préparatoire au procès avec la Couronne ou avec un juge et la Couronne. Les dossiers judiciaires n'en conservent pas trace, mais il a fallu que les deux aient eu lieu, sinon les deux parties auraient fait preuve de négligence en ne les organisant pas. Vu la chronologie des faits, la deuxième conférence peut avoir eu lieu avant le dépôt des accusations.

Le plaidoyer en réponse aux 60 chefs d'accusation était prévu pour le 13 décembre. Mais il n'a pas eu lieu, parce qu'Ecojustice a demandé que les victimes soient autorisées à communiquer une déclaration des répercussions sur la collectivité, en application de l'article 722.2 du Code criminel.

L'affaire a été reportée au 22 janvier 2020, pour communication des déclarations, plaidoirie et prononcé de la peine.

● (1540)

Qu'est-ce qu'une déclaration des répercussions sur la collectivité?

Même si Environnement Canada a été empêtré pendant des années dans un litige avec Ecojustice, sur la conduite illégale de Volkswagen, il n'a informé aucune des parties intéressées de la date du dépôt des accusations ni qu'un plaidoyer était en suspens le 13 décembre 2019. Aucune organisation écologiste ni organisme de santé n'a eu le temps de préparer quelque type que ce soit de réponse, y compris une déclaration des répercussions sur la collectivité.

Le 22 janvier 2020, contrairement aux dispositions impératives du Code criminel, la Couronne rejetait unilatéralement les déclarations des répercussions sur la collectivité présentées par Ecojustice, sous prétexte que ce témoignage d'expert n'était pas vérifié...

Le président: Merci, monsieur Wright.

Nous avons pris bien plus que le temps prévu. Votre exposé contient beaucoup de matière pour des questions. Je suis sûr qu'il en inspirera beaucoup.

Avant d'entendre le deuxième témoin, je préviens les membres du Comité que, vers 17 h 15, je leur demanderai de nous retirer à huis clos pour examiner le troisième rapport du comité de direction sur le plan de travail en vue du rapport sur les véhicules zéro émission.

Monsieur Malas, vous disposez de cinq minutes.

M. Muhannad Malas (gestionnaire de programme, Substances toxiques, Protection environnementale Canada): Bonjour.

Merci, monsieur le président, de votre invitation à venir témoigner sur cette question importante.

Je me nomme Muhannad Malas. Je suis le gestionnaire du programme des substances toxiques de Protection environnementale Canada.

Cette organisation canadienne de premier plan de défense de l'environnement collabore depuis plus de 30 ans avec le gouvernement, l'industrie et les collectivités pour la sauvegarde de nos eaux douces, la diminution de l'exposition des Canadiens aux substances chimiques toxiques et la construction d'une économie propre.

Les lois en matière d'environnement ne peuvent être efficaces que dans la mesure où on les applique. Dans le cas de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, ça signifie faire rendre des comptes aux pollueurs qui mettent en péril la santé des Canadiens et leur environnement.

En 2015, on a surpris Volkswagen à installer dans plus de 11 millions d'automobiles diesels du monde entier un dispositif qui abaissait les émissions des véhicules pendant les essais, tandis que sur la route, ils émettaient jusqu'à 35 à 40 fois les concentrations autorisées d'oxydes nocifs d'azote, un groupe de polluants associés à de nombreuses morts, d'après Santé Canada, ainsi qu'au cancer et à d'autres maladies.

Pendant sept ans, au Canada, on a importé et vendu 128 000 de ces véhicules truqués.

Contre ce qu'on pourrait qualifier d'un des pires crimes contre l'environnement jamais commis au Canada, le gouvernement s'est montré, peu importe l'échelle de mesure employée, hésitant, faible et inapte.

Après avoir lancé son enquête, en septembre 2015, il lui a fallu plus de quatre ans pour accuser et poursuivre la compagnie, même si Volkswagen avait reconnu sa culpabilité devant les autorités fédérales américaines en janvier 2017, un aveu qui l'empêchait de se rétracter devant d'autres juridictions, même si, également, des vérifications faites dans les laboratoires fédéraux canadiens avaient servi de preuves au gouvernement américain.

En juillet 2017, inquiet de l'absence de progrès publiquement connu du gouvernement dans le dossier, seulement moins de deux ans après qu'il avait lancé son enquête, j'ai présenté une demande sous le régime de l'article 17 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement à la ministre de l'Environnement et du Changement climatique pour qu'elle ouvre une enquête transparente sur les infractions de Volkswagen. Prétextant l'enquête en cours, elle a refusé d'enquêter sur trois des infractions que je désignais dans ma demande, notamment celle d'avoir importé et vendu des véhicules truqués. Essentiellement, ça signifiait que le gouvernement pouvait poursuivre l'enquête sans être tenu de faire le point sur son avancement.

Pour l'enquête que la ministre a consenti à ouvrir, qui couvrirait la vente ininterrompue de voitures de l'année 2015 à demi rafistolées, j'ai reçu 12 rapports sur son évolution dans les trois années qui ont suivi, des rapports qui ne m'ont presque pas renseigné sur les progrès du gouvernement.

À la fin, après plus de quatre ans, le Canada a conclu un accord de plaidoyer avec la compagnie qui semblait avoir été négocié avant que des accusations aient été portées et il lui a infligé une amende de 196,5 millions de dollars. Même si c'est la plus forte jamais imposée au Canada, son montant est modeste par rapport à l'amende versée aux États-Unis. Elle aurait pu être bien plus lourde, si les accusations n'avaient pas été formulées de manière à diminuer la peine maximale. De leur côté, les États-Unis avaient accusé et poursuivi la compagnie et, au bout de 20 mois, ils lui avaient infligé une amende de 10 milliards de dollars.

D'après nous, l'omission fédérale de produire des mises à jour sur les progrès de l'enquête pendant les quatre années qu'elle a duré traduit un irrespect pour l'esprit et l'intention de la loi et du droit qu'elle accorde aux Canadiens de participer à la faire respecter.

L'enquête a mis en évidence un certain nombre de problèmes flagrants dans l'application de la loi, que votre comité a bien mis en relief dans son examen de la loi de 2017.

Par exemple, un problème décisif réside dans les dispositions de la loi régissant la participation des citoyens à l'application de la loi, qui les autorisent à tenter une action en protection de l'environnement contre l'auteur d'une infraction, mais qui sont trop pénibles et sont encombrées de barrières insurmontables.

Par exemple, pour en tenter une, le citoyen doit d'abord demander au ministre d'enquêter, puis démontrer qu'il a omis d'enquêter ou que les mesures qu'il a prises à la suite de l'enquête n'étaient pas raisonnables. De plus, il doit démontrer que l'infraction a causé une atteinte importante à l'environnement et il s'expose, s'il succombe, à de lourds dépens. Ces écueils ont empêché absolument toute action citoyenne de commencer ou d'aboutir depuis l'édiction de la loi, en 1999.

Comme le gouvernement s'apprête à élaborer un projet de loi qui la modernisera comme il l'a promis dans le discours du Trône, nous incitons vivement le Parlement à adopter les recommandations de 2017 de votre comité pour la renforcer grâce à la suppression de ces entraves et améliorer la participation du public à son application.

Merci beaucoup de votre temps. Il me tarde de répondre à vos questions.

• (1545)

[Français]

Le président: Merci, monsieur Malas.

Nous entendrons maintenant M. Sharpe.

Monsieur Sharpe, vous disposez de cinq minutes.

[Traduction]

M. Ben Sharpe (chercheur principal et responsable de la région canadienne, International Council on Clean Transportation): Merci beaucoup, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du Comité permanent de l'environnement et du développement durable, bonjour. Je vous remercie de votre invitation à venir témoigner sur les accusations portées contre Volkswagen, en décembre 2019, sous le régime de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Je me nomme Ben Sharpe. Je suis chercheur principal et responsable de la région canadienne à l'International Council on Clean Air Transportation, l'ICCT, un organisme de recherche voué à la communication de renseignements techniques des États, à l'appui de leurs décisions stratégiques pour les principaux marchés de véhicules du monde entier.

Mes observations d'aujourd'hui porteront sur les éléments essentiels du programme réglementaire robuste de contrôle des émissions des véhicules et sur les défaillances qui ont conduit au scandale dit du Dieselgate, ou affaire Volkswagen. Je soulignerai ensuite l'écart important entre les peines imposées à Volkswagen au Canada, par rapport à celles qu'on lui a infligées aux États-Unis, et le préjudice important qu'il cause au Canada. Enfin, je résumerai une des conséquences du scandale, qui a fondamentalement modifié l'évolution du secteur automobile mondial, en contribuant notablement à accélérer son passage vers l'électrification.

Un solide programme réglementaire de surveillance des émissions des véhicules exige la réalisation de tests dans une large gamme de conditions de fonctionnement et des mesures précises de protection contre les truquages. Comment donc Volkswagen et beaucoup d'autres constructeurs automobiles ont-ils trompé le système? Pour le dire simplement, ils ont conçu des véhicules qui ont dupé les organismes de réglementation en se comportant bien en laboratoire et en satisfaisant à toutes les exigences en matière d'émissions. Mais dès que ces véhicules détectaient qu'ils roulaient dans des conditions réelles de conduite, leurs algorithmes faisaient augmenter radicalement les émissions d'oxydes d'azote, ou de NOx, pour favoriser l'économie d'essence. Ces dispositifs dits d'invalidation ont été au cœur de l'affaire Volkswagen.

Depuis sa découverte de l'existence des dispositifs d'invalidation, en 2014, l'ICCT s'est retrouvé au premier rang de la recherche et de l'analyse des politiques pour bien mesurer toute l'étendue du problème de falsification et présenter des solutions concrètes aux décideurs qui permettraient de renforcer les règlements régissant les véhicules et d'abaisser davantage les émissions dans les conditions réelles.

Le conseil a élaboré une méthode progressive pour aider les organismes de réglementation à reconnaître les véhicules dotés de ces dispositifs, ce qui peut être très difficile, parce que ces dispositifs sont intégrés à l'aide de codes informatiques sophistiqués.

L'ICCT est le chef de file mondial des organismes de recherche du secteur de la conformité, de l'application des règlements et de l'évaluation des émissions réelles des véhicules automobiles. En guise d'appendice à mon témoignage, j'ai joint une bibliographie d'une trentaine de publications, de rapports de consultants et de blogues publiés sur ces questions.

Il faut des règlements qui interdisent explicitement l'emploi d'algorithmes qui camouflent les émissions, mais il importe également qu'ils possèdent des dispositions suffisantes pour leur propre application et qu'ils prévoient des peines pour dissuader les industriels de commettre des actes illicites. L'écart entre les amendes infligées à Volkswagen dans les deux pays est important et mérite examen. Voilà pourquoi nous applaudissons le Comité de se charger de cette enquête.

Globalement, les amendes et les peines infligées à Volkswagen aux États-Unis totalisent 32 milliards de dollars canadiens, contre 196 millions au Canada.

Compte tenu de la vente de 580 000 et de 128 000 véhicules aux États-Unis et au Canada, respectivement, elles reviennent à 55 000 et à 1 500 \$ par véhicule, respectivement. Il faudra plus de transparence pour déterminer comment le Canada a opté pour un règlement du dossier sensiblement plus indulgent qu'aux États-Unis.

Consécutivement à cette affaire, les véhicules diesel, depuis cinq ans, sont beaucoup moins attrayants pour les consommateurs et les fabricants. Par exemple, en Europe, leur part du marché a chuté de plus de 40 % depuis 2015. Vu les coûts additionnels de la modification de leur conception, pour se conformer aux exigences antipollution de plus en plus strictes, plusieurs fabricants ont abandonné la technologie du diesel et ont plutôt entamé un virage rapide vers l'électrification. Ce n'est peut-être pas un hasard, mais Volkswagen mène cette transition rapide et, en 2016, il annonçait que les véhicules électriques constitueraient le quart de ses ventes annuelles mondiales d'ici 2025.

Une autre conséquence du Dieselgate, qui a stimulé en grand l'électrification, est qu'une part importante du fonds créé pour le règlement de l'affaire, près de 3 milliards de dollars américains, est expressément destinée à aider des États américains par des programmes qui accéléreront la mise au point de véhicules électriques.

● (1550)

En résumé, le scandale « Dieselgate » a mis en évidence l'importance de mettre en œuvre une réglementation bien conçue et de solides dispositions en ce qui concerne la conformité, l'application de la loi et les sanctions, afin d'obtenir des réductions d'émissions dans le monde réel et non seulement en laboratoire.

Même si les mesures prises par le gouvernement du Canada contre Volkswagen représentent la plus grosse amende environnementale de l'histoire du pays, votre comité a tout à fait raison d'enquêter sur la manière dont cette entente a été conclue.

Je vous remercie beaucoup de m'avoir donné la possibilité de faire une déclaration.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Sharpe.

Votre témoignage touche un peu l'étude que nous venons de terminer. Je félicite le Comité d'organiser ses réunions avec des sujets connexes.

Nous allons donc commencer une ronde de questions de six minutes.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Dan Albas: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier les témoins d'avoir pris le temps de participer à notre réunion pour discuter de cette importante question avec nous aujourd'hui.

Je vais poser une question d'ordre général à laquelle j'aimerais avoir une réponse de chaque témoin. Nous pourrions peut-être entendre la réponse de M. Wright, ensuite celle de M. Malas et enfin celle de M. Sharpe. J'aimerais obtenir des réponses concises et possiblement un court suivi.

Les témoins qui comparaissent aujourd'hui croient-ils que les sanctions étaient proportionnelles au crime, et dans le cas contraire, est-ce imputable à la structure actuelle de la loi ou à la façon dont le gouvernement a mis en œuvre le processus?

M. David Wright: Je n'ai pas mené d'examen approfondi des lois environnementales en fonction de cet enjeu, et je ne pense donc pas que je pourrais fournir des conseils éclairés aux membres du Comité sur cette question.

M. Muhannad Malas: Du côté de Protection environnementale Canada, comme je l'ai souligné dans ma déclaration, nous pensons que la Loi canadienne sur la protection de l'environnement présente un certain nombre de lacunes qui sont responsables de la façon dont l'enquête s'est déroulée. Ces problèmes ont été mis en évidence et soulignés dans le cadre de l'examen effectué par le Comité permanent de l'environnement et du développement durable en 2017, ce qui a entraîné la formulation d'un certain nombre de recommandations sur la façon d'améliorer les dispositions d'exécution.

Selon nous, le cadre législatif représente l'un des problèmes principaux. En réalité, nous n'avons pas réussi à obtenir de nombreux renseignements du gouvernement au cours de l'enquête, car la loi n'obligeait pas le gouvernement à nous fournir ces renseignements. Je ne suis pas en mesure de répondre à la deuxième partie de la question sur les autres facteurs en jeu, car je n'ai pas ces renseignements en main.

● (1555)

M. Ben Sharpe: Je m'en remets certainement à M. Wright et à M. Malas pour la procédure juridique et la structure législative de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Du point de vue de l'ICTT, si l'on tient compte des sanctions qui ont été infligées en Californie par les Américains et de l'ampleur des amendes qui ont été imposées au Canada, on observe certainement un écart très important et cela indique — du moins pour nous — une défaillance dans le processus utilisé pour déterminer ces amendes. M. Wright et M. Malas semblent être d'avis qu'il y a eu un manque de transparence tout au long du processus.

M. Dan Albas: Je vous remercie.

Je pense que j'aimerais revenir à M. Malas, car il semble en savoir assez long sur le déroulement exact de ces enquêtes.

Les renseignements que nous avons reçus de notre analyste révèlent qu'au total, 4 915 enquêtes ont été menées aux termes de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement au cours de la dernière année au pouvoir du dernier gouvernement conservateur. Ce nombre a diminué chaque année sous le gouvernement actuel. Je pense que l'année dernière, il n'y a eu que 1 600 enquêtes environ.

À votre avis, pourquoi le nombre de ces enquêtes a-t-il considérablement diminué ces dernières années?

M. Muhannad Malas: Pour répondre à cette question, j'aimerais citer un certain nombre de rapports publiés par le Bureau du vérificateur général et le commissaire à l'environnement et au développement durable qui ont mis cela en évidence. À ce jour, trois rapports ont examiné l'application de la loi, à savoir un rapport en 2009, un rapport en 2011 et un rapport en 2018. Certaines des conclusions sont récurrentes quant à la façon dont Environnement et Changement climatique Canada a investi des ressources et des capacités dans l'application de ses règlements.

Le dernier rapport publié en 2018 révèle que 2 000 des 10 000 inspections et mesures d'exécution menées par le ministère visaient des entreprises de nettoyage à sec. Il s'agit surtout de petites et moyennes entreprises et l'audit a démontré que le ministère n'avait effectué aucune hiérarchisation des risques dans l'allocation de ses ressources. De nombreux règlements très importants, comme le Règlement sur certaines substances toxiques interdites, qui vise 26 substances, n'ont pas fait l'objet d'une seule inspection en 2018.

Je tiens à souligner, une fois de plus, que certaines de ces conclusions se sont répétées tout au long des audits réalisés par le commissaire à l'environnement et au développement durable. Il y a également des problèmes de ressources et de financement, et nous avons formulé, au fil des années, des recommandations visant à accroître le financement accordé au service responsable de l'application de la loi au sein d'Environnement et Changement climatique Canada.

Le président: Monsieur Albas, vous avez le temps de faire un commentaire.

M. Dan Albas: Je vous remercie. Je suis heureux que vous ayez mentionné ces rapports du Bureau du vérificateur général et du commissaire à l'environnement et au développement durable. Selon vous, le gouvernement finance-t-il suffisamment ces domaines?

Il semble que vous ayez abordé ce point à plusieurs reprises.

M. Muhannad Malas: Je ne pense pas que le gouvernement finance suffisamment ces domaines et les mesures d'application connexes.

Le président: Je vous remercie.

La parole est à M. Schiefke. Il a six minutes.

M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais également remercier les témoins de leur présence aujourd'hui et de leur travail pour aider à protéger les Canadiens contre les défis et les problèmes environnementaux qui pourraient les toucher.

Il s'agit d'une vaste étude sur les améliorations que nous pouvons apporter aux mécanismes d'application de la loi prévus dans la LCPE et sur les pouvoirs supplémentaires que nous pouvons donner au gouvernement pour lui permettre de mieux protéger les Ca-

nadiens. Puisque nous n'avons pas encore assisté à une séance d'information donnée par des fonctionnaires sur l'ensemble des activités d'application de la loi, je présume que je poserai des questions de nature plus générale.

Ma première question s'adresse à M. Sharpe.

Nous savons que d'autres pays disposent d'un large éventail de régimes d'application de la loi pour assurer la sécurité de leur population. En vous fondant sur votre expérience, pourriez-vous citer quelques exemples de réussites ailleurs dans le monde où des pratiques innovatrices en matière d'application de la loi ont permis d'améliorer les mesures de protection contre les substances nocives, par exemple, ou de mieux protéger la population en général?

• (1600)

M. Ben Sharpe: C'est une excellente question et ce sujet est devenu très important pour notre organisme en 2014 et en 2015, lorsque nous avons pris connaissance de toutes ces révélations. Nous travaillons en étroite collaboration, principalement avec les organismes de réglementation de l'Union européenne. Comme vous le savez peut-être, en principe, la mise au point et l'utilisation de dispositifs de mise en échec ne sont pas des activités illégales au sein de l'Union européenne. Ces dernières années, nous nous sommes principalement efforcés de faire en sorte que ces dispositifs ne puissent pas être utilisés dans ce pays.

Nous avons mis au point plusieurs méthodes innovatrices pour repérer les véhicules susceptibles d'enfreindre les règlements, notamment la télédétection. Nous avons remis au Comité plusieurs documents qui fournissent des détails supplémentaires sur la façon d'utiliser ces méthodes. Nous sommes très heureux de constater que de nombreux gouvernements avec lesquels nous travaillons commencent à utiliser ces méthodes de télédétection pour vérifier un très grand nombre de véhicules tout en minimisant les coûts.

Autrefois, il était très onéreux de collecter des données sur des véhicules dans le monde réel, puisqu'il fallait équiper ces véhicules de matériel coûteux. Mais ce n'est plus nécessaire avec la télédétection. Notre organisme croit que la télédétection deviendra la principale méthode qui permettra aux gouvernements de collecter une très grande quantité de données sur les émissions des véhicules dans le monde réel et d'utiliser ces données dans les régimes de conformité et d'application de la loi.

M. Peter Schiefke: Je vous remercie, monsieur Sharpe.

Ma prochaine question concerne la gestion des produits chimiques, qui constitue une grande partie de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et du Plan de gestion des produits chimiques.

Monsieur Malas, le Canada s'est engagé à mettre en œuvre le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et ses objectifs de développement durable, les ODD — et 12 d'entre eux visent à établir des modes de consommation et de production durables. L'objectif 12.4 vise à instaurer, d'ici 2020, une gestion écologiquement rationnelle des produits chimiques et de tous les déchets tout au long de leur cycle de vie, conformément aux principes directeurs arrêtés à l'échelle internationale, et réduire nettement leur déversement dans l'air, l'eau et le sol, afin de minimiser leurs effets négatifs sur la santé et l'environnement.

Selon vous, comment la LCPE peut-elle nous aider à atteindre l'objectif 12.4 et comment pouvons-nous faire mieux à cet égard? Que pouvons-nous faire dans le cadre de la LCPE pour y parvenir?

M. Muhannad Malas: Je pense que la LCPE est l'outil législatif le plus important à notre disposition pour atteindre cet objectif. Je pense que l'occasion qui nous est offerte aujourd'hui de moderniser la LCPE peut nous permettre d'atteindre non seulement ces objectifs internationaux, mais aussi nos objectifs nationaux. L'un des problèmes auxquels nous avons fait face dans notre Plan de gestion des produits chimiques, c'est que nous n'avons pas mesuré les performances. C'est ce qu'ont révélé les rapports du vérificateur général au fil des années. En effet, nous n'avons pas vérifié si notre gestion des produits chimiques a permis de réduire sensiblement les expositions et les risques pour l'environnement. Certains des principaux problèmes et lacunes de la LCPE en matière de gestion des produits chimiques sont liés au fait que nous n'exigeons pas que les régimes d'évaluation et de gestion des risques et les règlements tiennent compte des populations vulnérables et des groupes marginalisés qui sont touchés de manière disproportionnée par les substances toxiques. Au nombre de ces groupes vulnérables, on pourrait citer des groupes biologiquement ou physiologiquement vulnérables, comme les femmes enceintes, les enfants ou des groupes marginalisés sur le plan socioéconomique.

Si nous ne tenons pas compte de ces groupes et si nous ne leur fournissons pas les protections adéquates, nous ne réussirons pas à atteindre ces objectifs nationaux et internationaux.

• (1605)

M. Peter Schiefke: Monsieur Malas, vous seriez tout à fait pour la mise en oeuvre des éléments des 87 recommandations qui visent précisément des domaines qui, selon vous, présentent des lacunes à combler.

M. Muhannad Malas: J'appuie fortement les recommandations formulées par le Comité permanent de l'environnement et du développement durable en 2017. Nous pensons qu'elles peuvent servir de modèle à la modernisation de la LCPE et à son adaptation au XXI^e siècle, car nos lois en la matière datent de 1999.

[Français]

Le président: Merci.

Madame Puzé, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Monique Puzé (Repentigny, BQ): Je vous remercie.

Je vais poursuivre dans le même ordre d'idées que M. Schiefke. Je vais donc m'adresser également à M. Malas.

Monsieur Malas, relativement aux 87 recommandations et à l'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, quels sont les trois problèmes les plus pressants que nous devrions aborder en priorité dans le cadre de l'urgence climatique actuelle?

[Traduction]

M. Muhannad Malas: Il est difficile de réduire 87 recommandations à seulement trois recommandations, mais je peux certainement tenter de relever le défi. La première priorité serait de veiller à ce que les populations vulnérables et les groupes marginalisés et racialisés, en particulier les communautés autochtones, soient protégés de manière adéquate contre les substances toxiques et la pollution. C'est la raison pour laquelle les recommandations qui concernent les populations vulnérables sont extrêmement importantes. Dans le même ordre d'idées, il est également important de reconnaître, dans le cadre de la LCPE, le droit des Canadiens à un environnement sain, car ce serait la première fois qu'une loi fédérale reconnaîtrait ce droit. Ces deux éléments vont de pair, car pro-

téger les populations vulnérables et reconnaître le droit à un environnement sain sont deux facettes d'un même enjeu.

La deuxième priorité concerne l'évaluation du risque posé par les produits chimiques. Nous avons adopté une approche dans laquelle nous traitons un produit chimique à la fois, mais il y a des dizaines de milliers de produits chimiques sur le marché. Nous devons donc adopter une approche plus efficace. Nous devons cerner des pratiques exemplaires utilisées ailleurs dans le monde pour établir des catégories de produits chimiques, déterminer les effets cumulatifs et veiller à adopter une approche générale en ce qui concerne l'exposition plutôt qu'une approche au cas par cas.

La troisième priorité concerne l'application de la loi. Nous devrions prévoir des mécanismes d'application civils qui permettent à la population de participer à la prise de décisions et aux activités d'application de la loi.

[Français]

Mme Monique Puzé: Je vous remercie beaucoup, monsieur Malas. Vous me rejoignez quand vous parlez de produits chimiques, donc de pollution, et de ses effets sur la santé humaine.

Mon autre question s'adresse à M. Sharpe.

Je voudrais vous féliciter pour vos interventions lors du congrès de Mobilité électrique Canada. J'ai beaucoup appris en vous écoutant.

Vers la fin de 2017, votre organisme a publié un rapport sur les programmes d'observation et d'application des règlements relatifs aux émissions des véhicules dans 14 marchés. On voit que le Canada y fait piètre figure.

Depuis le début de l'enquête sur Volkswagen, quelles mesures le Canada a-t-il prises pour améliorer ces activités d'observation et d'application de la loi?

Répondez rapidement, s'il vous plaît, parce que j'ai une autre question à vous poser.

[Traduction]

M. Ben Sharpe: Je ne sais pas précisément quelles mesures prises par le Canada pourraient être différentes de celles des États-Unis. Comme vous le savez bien, les règlements fédéraux canadiens et américains sont très liés, coordonnés et intentionnellement harmonisés en raison de la synchronisation des marchés. Je ne connais aucune mesure de surcroît prise par le Canada en ce qui concerne la conformité et l'application de la loi.

[Français]

Mme Monique Puzé: Je vous remercie.

Je reviens sur l'aspect réparateur pour l'environnement. Vous en avez parlé dans votre allocution. Par exemple, aux États-Unis, le fait que Volkswagen ait été contre tout ce qui pouvait protéger l'environnement, elle a dû donner des sommes d'argent. Il y a eu donc un aspect réparateur. Avec ces sommes d'argent, il fallait travailler à des véhicules sans émission. C'est le lien qu'on fait avec la motion précédente.

Vous et votre organisation avez une vision internationale. Pensez-vous que l'aspect réparateur se développe dans l'ensemble des pays, quand des amendes sont données?

• (1610)

[Traduction]

M. Ben Sharpe: L'International Council on Clean Transportation croit que l'utilisation des fonds générés par ces amendes pour favoriser la transition vers la propulsion électrique représente un scénario optimal. Il faudra certainement un soutien politique important et un financement soutenu à long terme pour amorcer la transition vers les véhicules électriques de tous types, qu'ils soient légers ou lourds.

Selon nous, il s'agit réellement d'une situation où tout le monde gagne. Il faut certainement sanctionner les comportements malveillants et les transgressions, car c'est un moyen de dissuasion très important. Toutefois, à notre avis, le Canada perdrait une excellente occasion de pouvoir utiliser ces fonds pour mettre en œuvre des mesures essentielles à la protection du climat.

Ces deux dernières années, nous avons beaucoup étudié, entre autres, le rôle du Canada dans la transition vers les véhicules électriques. Notre pays accuse un retard sur certains autres pays producteurs d'automobiles — du moins à l'heure actuelle. Le Canada doit donc faire tout son possible pour rattraper son retard en matière de production automobile, en particulier en ce qui concerne la production de véhicules électriques. Nous pensons que...

[Français]

Mme Monique Pauzé: Parlez-nous plus particulièrement de l'aspect réparateur, parce que Volkswagen a payé une amende, mais elle a investi 2 milliards de dollars dans la technologie sans émission.

Il ne suffit donc pas de payer des amendes. Le fait de devoir contribuer à la réparation est-il envisageable?

Le président: Malheureusement, le temps est écoulé, mais je vous permettrais de répondre par oui ou par non.

[Traduction]

M. Ben Sharpe: Oui, c'est envisageable.

[Français]

Le président: C'est parfait.

[Traduction]

Madame Collins, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

Mme Laurel Collins (Victoria, NPD): Je tiens à remercier sincèrement les témoins d'être ici aujourd'hui.

Mes premières questions s'adressent à M. Wright.

On a mentionné qu'aux États-Unis, il ne s'était écoulé qu'un an et deux mois entre le moment où l'EPA, l'agence de protection environnementale américaine, a donné un avis de violation à Volkswagen et celui où la société a plaidé coupable aux délits criminels et a accepté de payer des milliards de dollars américains. Au Canada, Environnement et Changement climatique Canada a lancé une enquête, mais des accusations ont seulement été portées quatre ans plus tard.

Dans le cadre de son entente sur le plaidoyer aux États-Unis, Volkswagen a déposé, en 2017, un exposé conjoint des faits qui serait légalement admissible devant les tribunaux canadiens.

Monsieur Wright, cela ne signifie-t-il pas que l'enquête menée au Canada aurait pu être plus facile ou plus rapide?

M. David Wright: Oui, elle aurait pu être beaucoup plus facile. En effet, l'article 23 de la Loi sur la preuve au Canada permet aux tribunaux canadiens d'utiliser des décisions et des jugements rendus à l'étranger, et cela aurait certainement simplifié et facilité toute poursuite judiciaire. À ce jour, on ne peut toujours pas expliquer pourquoi il a fallu trois années supplémentaires pour que l'affaire soit portée devant un tribunal et qu'elle soit tranchée. Pourquoi le processus a-t-il pris autant de temps? Les normes canadiennes se fondent sur les normes américaines et au bout du compte, il s'agit essentiellement de la même affaire. Ce sont les mêmes preuves et les mêmes victimes, et ce sont les mêmes personnes qui ont découvert le problème aux États-Unis. Je pense que lorsqu'il s'agit essentiellement de la même entreprise, il s'agit d'une entité constituée différente, mais ce serait certainement d'une grande utilité dans toute poursuite judiciaire. Cela ne signifie pas qu'aucun document ne serait utilisé dans la poursuite. Au contraire, de nombreux documents seraient examinés, mais le processus de poursuite judiciaire aurait pu être beaucoup plus simple.

Mme Laurel Collins: Avez-vous une idée de la raison pour laquelle le processus a pris quatre ans, et pouvez-vous expliquer le fonctionnement habituel des procédures judiciaires dans un cas comme celui-ci? Je crois que vous avez mentionné qu'il était peut-être inhabituel que les accusations aient fait l'objet de négociations avant d'être portées.

• (1615)

M. David Wright: D'après mon expérience, il est extrêmement inhabituel que la divulgation ait lieu avant que les accusations ne soient portées. Cela semble indiquer qu'il y ait eu des discussions — je ne parle pas de l'accusé ou des enquêteurs, mais de l'avocat de la défense — quant aux prochaines étapes et à la manière dont l'affaire allait être traitée. C'est extrêmement inhabituel. Ce n'est pas ce que nous devrions faire ou la façon dont la justice devrait être perçue. Le processus doit être clair et transparent, et la population doit comprendre que ces affaires suivent leurs cours devant les tribunaux. Il devrait y avoir des déclarations à différents moments concernant l'état d'avancement de la poursuite. Ce n'est pas ce qui s'est passé. En fait, les organisations concernées n'ont pas eu l'occasion de donner leur avis sur la résolution de cette affaire.

Mme Laurel Collins: Monsieur Wright, à votre connaissance, y a-t-il eu d'autres affaires dans lesquelles des accusations ont fait l'objet de négociations avant d'être portées?

M. David Wright: Je ne connais pas de cas semblable. En 32 ans, je n'ai jamais rien vu de tel.

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup.

Aux États-Unis, Volkswagen a fait face à des accusations criminelles. La même chose aurait-elle pu être possible au Canada?

M. David Wright: Je pense que oui. Le complot en vue de commettre un acte criminel et la fraude sont deux accusations criminelles qui auraient très bien pu être portées. La Couronne aurait pu choisir cette option. On commence par des accusations criminelles, et ensuite, à une date ultérieure, compte tenu des choses complexes qui sont apparues ou des problèmes liés au temps ou à la divulgation ou de tout autre élément de ce genre, on peut toujours s'en remettre aux actes criminels prévus dans la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Il convient de recourir au Code criminel lorsqu'on est confronté à des crimes contre l'environnement extrêmement graves comme celui qui a été présenté au Comité concernant les actions de Volkswagen.

Mme Laurel Collins: Je vais peut-être demander à M. Wright ou à M. Malas pourquoi il a fallu quatre ans... et quelles modifications aux lois actuelles — LCPE, etc. — nous permettraient de porter des accusations criminelles dans ce genre de cas.

M. David Wright: Je pense simplement que, de mon point de vue, lorsqu'elle évalue la meilleure façon de servir le public, la Couronne devrait certainement envisager des accusations criminelles quand ce type de violation flagrant a lieu. Chaque outil devrait être examiné, et ce, avec soin. Il ne devrait y avoir aucun élément de preuve et aucun rapport que le public ne connaît pas. Je pense que le processus devrait être beaucoup plus transparent et que la Couronne et les enquêteurs devraient collaborer étroitement avec les organisations et le public pour s'assurer que ces affaires sont traitées correctement.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant au deuxième tour.

Monsieur Albas, vous disposez de cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Dan Albas: Merci.

Monsieur Malas, y a-t-il des éléments qui indiquent que les plaintes que des personnes déposent auprès des autorités ne font pas l'objet d'une enquête? Vous avez parlé de votre propre affaire.

M. Muhannad Malas: Oui, dans mon cas, après environ deux ans — je pense que cela faisait exactement 22 mois que l'enquête avait été lancée —, nous craignons que rien ne se passe, étant donné qu'aucune mise à jour publique n'avait été fournie durant cette période. De plus, je crois que la LCPE prévoit une prescription en ce qui concerne la limite de deux ans. Si quelqu'un n'intente pas une action en protection de l'environnement en tant que citoyen dans les deux premières années après une infraction, alors il ne peut pas le faire par la suite. C'est pourquoi j'ai déposé cette demande au titre de l'article 17 pour que la ministre ouvre une enquête.

Nous avons été troublés par le fait que la ministre a refusé d'ouvrir une enquête sur trois des quatre infractions que j'avais décrites dans ma demande, en invoquant l'enquête qui était en cours pour justifier son refus. Il s'agissait pourtant d'infractions graves — l'importation et la vente de ces voitures et aussi le fait d'induire en erreur le gouvernement et l'organisme de réglementation et de leur mentir — et absolument essentielles par rapport à ce qui s'était passé avec Volkswagen. Ce refus a essentiellement eu pour effet d'empêcher la population de savoir ce qui se passait.

Par ailleurs, je ne veux pas me répéter, mais seulement souligner un point important. En ce qui concerne l'enquête que la ministre a ouverte à ma demande, qui portait sur la vente ininterrompue de voitures de l'année 2015 à demi rafistolées, j'ai reçu, sur une période de près de trois ans, 12 rapports sur son évolution, qui ne contenaient aucune information sur l'état d'avancement de l'enquête. Souvent, on m'y indiquait simplement que des agents recueillaient des éléments de preuve et, dans de nombreux cas, on y fournissait un délai prévu pour l'achèvement de l'enquête. La plupart du temps, les délais fournis dans ces 12 rapports n'étaient pas respectés.

C'était vraiment un processus très déroutant. Il était très difficile de comprendre pourquoi l'enquête était si longue, et c'était contraire à l'esprit de la LCPE, qui prévoit un mécanisme permettant aux gens de participer à l'application de la loi.

• (1620)

M. Dan Albas: Vous avez beaucoup parlé de votre propre processus aujourd'hui, et je comprends. Je suis sûr que d'autres personnes pourraient s'exprimer sur la façon dont elles voient ce mécanisme.

Vous avez mentionné le rapport sur la LCPE de 2017. En réponse au rapport du comité permanent, la ministre McKenna a souligné que modifier la loi pour permettre aux citoyens de faire appel aux tribunaux pour faire respecter la loi pourrait changer fondamentalement la façon dont la LCPE est appliquée. Pensez-vous que la réponse du gouvernement au rapport précédent était incorrecte?

M. Muhannad Malas: Je pense que ce qu'il est important de comprendre, entre autres, concernant la façon dont les choses fonctionnent sur le plan de l'application de la loi, et en particulier au civil, dans le cadre de la LCPE, c'est que la LCPE prévoit des mécanismes d'application au civil. J'ai mentionné certains de ces mécanismes, mais ils ne fonctionnent tout simplement pas. Ils ne sont pas fonctionnels et doivent être améliorés.

Quant à la question de savoir si cela changerait la manière fondamentale dont la LCPE est appliquée, je ne suis pas de cet avis. Je dirais que, d'une certaine manière, cela l'améliorerait, car l'application au civil vient généralement compléter l'application par le gouvernement. Dans un cas où le gouvernement n'applique pas la loi, ou retarde les choses, ou encore si la mise en application n'est pas raisonnable, les citoyens pourraient alors intervenir et tenter une action en protection de l'environnement.

Il est également important de souligner qu'il ne s'agit pas d'une procédure pénale. Il s'agit d'une procédure civile. Elle existe dans la plupart des lois fédérales et environnementales aux États-Unis et en Australie et elle fonctionne très bien dans ces pays.

M. Dan Albas: Très bien.

J'aimerais seulement remercier les témoins. Je les remercie de leurs interventions.

[Français]

Le président: Nous allons poursuivre avec M. Baker.

Monsieur Baker, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Yvan Baker (Etobicoke-Centre, Lib.): Merci beaucoup.

Je remercie tous les témoins de leur présence.

Monsieur Sharpe, avant d'être élu député fédéral, j'étais député à l'Assemblée législative de l'Ontario et j'ai beaucoup travaillé aux questions relatives à la protection des consommateurs. L'une des choses que j'ai apprises à l'époque, c'est que si l'on veut empêcher les gens d'enfreindre la Loi sur la protection des consommateurs — comme les personnes qui dupent les consommateurs ou qui font de la vente en porte-à-porte, ce qui est maintenant illégal en Ontario —, il faut garder à l'esprit qu'une personne qui est sur le point d'enfreindre la loi prend en compte deux facteurs: la probabilité de se faire prendre et la peine encourue si elle se fait prendre.

Si nous pensons à ces deux facteurs et à la LCPE, avez-vous des idées ou des conseils à donner? Y a-t-il des choses dans la LCPE qui pourraient être améliorées pour augmenter la probabilité que les contrevenants se fassent prendre? Y a-t-il une mesure qui, selon vous, devrait être prise pour nous assurer que nous renforçons les peines infligées à ceux qui se font prendre?

M. Ben Sharpe: C'est une excellente question et c'est effectivement une chose qui est au coeur même du travail que nous effectuons au sein de notre organisation. Il ne suffit pas d'avoir des règlements rigoureux. Il faut que les mécanismes d'application et les peines soient efficaces, afin que ces entreprises ne considèrent pas les amendes simplement comme un coût à payer pour faire des affaires. Il faut qu'elles aient un effet dissuasif important pour que ce comportement cesse.

En ce qui concerne les mesures que le Canada peut prendre, je pense qu'il y a entre autres l'idée de collaborer avec des collègues fédéraux américains pour renforcer les exigences relatives aux essais en cours d'utilisation pour les véhicules. Comme je l'ai déjà dit, nous avons proposé plusieurs méthodes concrètes pour utiliser la télédétection afin de pouvoir commencer à collecter de nombreuses données sur les performances réelles des véhicules sur le terrain et repérer les dispositifs d'invalidation, ou des modèles qui en sont dotés, tout en minimisant les coûts. Nous sommes très heureux que les gouvernements commencent à utiliser cette méthode.

Absolument, il faut que les peines soient sévères. Le gouvernement doit s'engager à les imposer, en particulier dans des cas comme ceux-ci où les actions sont sans précédent et se sont déroulées sur plusieurs années.

• (1625)

M. Yvan Baker: C'est très utile, monsieur Sharpe. Je vais juste enchaîner là-dessus. J'aimerais prendre du recul et examiner non seulement ce cas, mais aussi la question en général. La LCPE couvre toute une série de substances nocives et toxiques. Vous avez parlé des essais en cours d'utilisation des véhicules, mais la LCPE couvre toute une série de choses. Par exemple, nous réglementons le nettoyage à sec.

En ce qui concerne le facteur « probabilité de se faire prendre » dont j'ai parlé, et pour analyser la situation en général, y a-t-il autre chose que nous devrions faire pour augmenter la probabilité que les personnes qui enfrennent la LCPE se fassent prendre, quel que soit le secteur?

M. Ben Sharpe: Oui, absolument. Je peux dire avec certitude que le respect et l'application devraient être le fondement de tout programme de réglementation, qu'il s'agisse des véhicules, du nettoyage à sec, comme vous l'avez mentionné, ou de la qualité de l'eau. De façon générale, mettre en place une réglementation rigoureuse ne suffit pas. Les gouvernements doivent vérifier que les fabricants et les entreprises font ce que nous attendons d'eux. Notre devise, c'est « faire confiance, mais vérifier ».

M. Yvan Baker: D'accord. Encore une fois, je prends du recul et j'examine la LCPE de façon générale, car elle couvre tous les secteurs et toutes les infractions potentielles. Que pensez-vous des peines prévues par la LCPE?

M. Ben Sharpe: Je ne peux pas me prononcer de façon détaillée sur les peines prévues par la LCPE. Je n'ai pas ces renseignements sous la main. Je dirais qu'à mon avis, le gouvernement canadien, en particulier dans ce cas-ci, doit vraiment s'engager à poursuivre Volkswagen d'une manière qui est comparable à ce qui s'est passé aux États-Unis.

M. Yvan Baker: Je tiens à remercier tous les témoins de leur présence.

Le président: Merci.

Madame Pauzé, allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Merci, monsieur le président.

Je vais poser ma question à M. Wright.

Vous avez amplement parlé de ce qui s'est fait au Canada et des manquements. Qu'est-ce que le Canada avait à gagner en se comportant de la sorte? Il y a eu des amendes beaucoup plus sévères aux États-Unis. Le Canada connaissait la situation.

Que pouvons-nous mieux comprendre les motivations du Canada à se comporter de la sorte?

[Traduction]

M. David Wright: Je peux normalement me fier au dossier du tribunal qui m'est accessible. Il faut demander à l'équipe de poursuite ce qui s'est passé et les raisons pour lesquelles elle a accepté une peine nettement inférieure à celle qui a été infligée aux États-Unis.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Même en explorant des pistes pour mieux comprendre les motivations, au fond, on ne peut pas le savoir. Comme vous le dites, c'est le procureur de la Couronne qui le saurait.

J'ai une autre question, qui s'adresse, celle-là, à M. Malas.

On a parlé de ce qui s'est passé aux États-Unis. Il y a eu des amendes. Il y a un aspect réparateur que j'ai évoqué tantôt avec M. Sharpe. Or un ingénieur a été condamné à 40 mois de prison. De toute évidence, les normes ne sont pas harmonisées avec celles des États-Unis. Pourtant, la pollution n'a pas de frontières.

N'y aurait-il pas une façon d'harmoniser les normes pour ce secteur?

• (1630)

[Traduction]

M. Muhannad Malas: Je ne suis pas sûr d'être préparé à répondre à cette question en ce qui a trait à l'harmonisation au sein de ce secteur spécifique, en supposant qu'il s'agisse du secteur automobile, étant donné que ce n'est pas mon domaine de compétence. Si je peux répondre autre chose au sujet de cette question, je serai heureux de le faire.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je voulais voir si ce qui s'applique aux États-Unis pourrait s'appliquer ici. Je parlais du domaine des véhicules.

Le président: Merci.

C'est maintenant au tour de Mme Collins.

[Traduction]

Mme Laurel Collins: Merci, monsieur le président.

Je voudrais revenir sur la question qui a été soulevée à quelques reprises concernant la proportionnalité de l'amende canadienne par rapport à l'infraction commise.

Monsieur Sharpe, dans votre déclaration préliminaire, vous avez mentionné que l'amende s'élève à environ 55 000 \$ par véhicule aux États-Unis contrairement à 2 800 \$ au Canada. Le montant est beaucoup moins élevé au Canada par rapport aux milliards de dollars qui sont payés aux États-Unis.

Ma question s'adresse à la fois à M. Sharpe et à M. Malas. Pensez-vous que l'amende canadienne est proportionnelle à l'ampleur du crime commis et à son incidence sur l'environnement et la santé humaine? Si l'un d'entre vous veut prendre un moment, si cela semble pertinent, j'aimerais savoir quel est l'impact sur l'environnement et la santé humaine, et dans quelle mesure ce facteur a été, ou non, pris en compte dans l'entente sur le plaidoyer au Canada?

M. Muhannad Malas: Je suis convaincu que l'amende n'était pas proportionnelle à l'ampleur de ce crime. Comme je l'ai mentionné, c'est l'un des pires crimes contre l'environnement jamais commis au Canada. Si nous voulons simplement comparer la situation à celle des États-Unis, toute proportion gardée, 128 000 véhicules ont été trafiqués, vendus et importés ici. Cela représente environ un cinquième des véhicules concernés aux États-Unis. Même si la population des États-Unis est 10 fois plus élevée que la nôtre, le nombre de véhicules Volkswagen touchés était cinq fois plus élevé que le nôtre. Ensuite, si l'on regarde les amendes qu'ils ont infligées, elles étaient beaucoup plus élevées et, toute proportion gardée, plus importantes que celles qui ont été infligées ici.

Une chose que je voulais dire — je vais consulter mes notes parce que j'ai pris des chiffres en note —, c'est que la façon dont les accusations ont été formulées était, je pense, vraiment préoccupante parce que, par exemple, concernant l'importation des 10 269 Volkswagen Jetta 2011, tous ces véhicules ont été regroupés sous une seule infraction. Cela limite essentiellement le nombre d'amendes ou le montant des amendes qui peuvent être imposées pour cette accusation spécifique. Je pense que c'était préoccupant pour nous de voir cela.

Le président: Merci.

C'est maintenant au tour des conservateurs.

Est-ce que c'est encore une fois M. Albas qui posera des questions?

M. Dan Albas: Monsieur le président, j'aimerais céder mon temps à Mme Collins. Je pense qu'elle est sur une lancée.

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Je laisserais peut-être M. Malas terminer ce qu'il disait, puis on passera ensuite à M. Sharpe.

M. Muhannad Malas: J'étais sur le point de terminer. Ce que j'allais dire à la fin, c'est que la façon dont les accusations ont été portées et le regroupement de 10 000 voitures sous une seule infraction, c'est, je pense, l'une des raisons pour lesquelles nous avons vu le montant de l'amende par voiture être réduit à environ 1 500 \$ par rapport à — je ne me souviens pas du montant exact — des dizaines de milliers de dollars aux États-Unis.

M. Ben Sharpe: Monsieur le président, je voudrais juste ajouter un bref commentaire à la réponse donnée par M. Malas.

Je crois que les amendes maximales par véhicule prévues dans la loi sur la qualité de l'air aux États-Unis sont assez comparables à celles que l'on peut trouver dans la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Comme le soulignait M. Malas, on semble avoir procédé de façon plutôt arbitraire en regroupant un si grand nombre d'accusations, contrairement à ce qui s'est passé aux États-Unis, et en Californie plus particulièrement. C'est l'une des raisons pour lesquelles le montant des amendes a été nettement inférieur au Canada, tant au total qu'en moyenne par véhicule.

• (1635)

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup, monsieur Sharpe.

Monsieur Malas, pourriez-vous prendre une trentaine de secondes pour nous parler des répercussions sur la santé humaine et l'environnement dans ce cas particulier?

M. Muhannad Malas: Certainement.

Dans le cas des infractions commises par Volkswagen, le principal polluant en cause est l'oxyde d'azote. On sait que l'oxyde d'azote est cancérigène ou tout au moins associé à certaines formes de cancer. Santé Canada dispose de données indiquant que l'exposition à l'oxyde d'azote est chaque année à l'origine de nombreux décès au Canada. D'autres polluants sont aussi émis parmi les gaz d'échappement des moteurs diesel sans toutefois être visés par des accusations dans ce dossier. C'est le cas notamment des particules en suspension. Les gaz d'échappement des moteurs diesel considérés dans leur ensemble peuvent avoir des répercussions graves sur la santé publique.

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup.

Je suis désolée de vous interrompre ainsi, mais je dispose de très peu de temps.

M. Wright a évoqué la possibilité de soumettre une déclaration des répercussions sur la collectivité en précisant que l'on n'avait pas laissé suffisamment de temps pour ce faire. Il semblerait que les dispositions touchant la participation du public... Pouvez-vous nous en dire plus long sur la manière dont on a procédé dans ce dossier? Tout indique que les dispositions en vigueur n'ont pas permis de faire le nécessaire, et je vous demande donc de nous dire quelles mesures concrètes pourraient être prises pour les renforcer.

M. Muhannad Malas: Je suis désolé, mais je vais devoir vous demander de répéter votre question. Pour une raison que j'ignore, mon casque d'écoute a été momentanément déconnecté.

Mme Laurel Collins: Certainement. Monsieur le président, j'espère que vous allez bien vouloir m'accorder une quinzaine de secondes supplémentaires.

Le président: Oui, bien sûr.

Mme Laurel Collins: Ma question portait sur la participation du public. M. Wright a évoqué la possibilité d'une déclaration des victimes. On n'a toutefois pas laissé suffisamment de temps pour produire une telle déclaration, ce qui m'amène à penser que les répercussions sur les victimes n'ont pas été adéquatement prises en compte. À votre avis, quelles mesures devrions-nous prendre pour améliorer ces dispositions touchant la participation du public qui ne semblent pas avoir été à la hauteur?

M. Muhannad Malas: Je serai bref.

Contrairement à ce qui s'est passé aux États-Unis, nous n'avons pas vu ici les autorités et la Couronne inviter les gens à soumettre des déclarations sur les répercussions pour les victimes et les collectivités. Dans le cadre du processus mentionné par M. Wright dans le contexte canadien, je fais partie de ceux qui ont tenté de soumettre une déclaration des répercussions sur la collectivité. Le procureur de la Couronne ne m'a pas permis de le faire. Je ne vais pas répéter ce que M. Wright vous a déjà dit, mais reste quand même qu'il ne nous a pas été possible de soumettre une déclaration semblable.

À la différence des États-Unis où le procureur a considéré la population comme l'une des parties importantes dans la poursuite, nous avons malheureusement eu l'impression ici d'être mis à l'écart du processus judiciaire. Nous n'avons pas pu défendre les intérêts de nos collectivités lorsqu'est venu le temps de soumettre une déclaration des répercussions sur la santé publique du crime commis par Volkswagen.

Le président: Merci.

Mme Laurel Collins: Pourrais-je seulement demander que le texte des observations préliminaires de M. Wright soit transmis au Comité et que nous nous assurions également de verser au dossier l'ensemble des déclarations et notes d'allocution de nos témoins? Je sais que nous avons reçu le document de M. Sharpe.

Le président: Il semblerait que nous ayons reçu ce texte, mais qu'il soit en cours de traduction.

Nous allons maintenant passer à Mme Saks pour les cinq prochaines minutes.

Mme Ya'ara Saks (York-Centre, Lib.): Bonjour à tous.

Merci à tous les témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Je viens d'être élue dans la circonscription de York-Centre, et c'est ma toute première séance au sein du Comité de l'environnement et du développement durable. L'environnement est au cœur des préoccupations de mes commettants, non seulement dans le contexte des événements récents, mais aussi dans la perspective des mesures qu'il convient de prendre au bénéfice des générations futures. Je suis donc vraiment ravie de faire partie de ce comité. À mon sens, nous cherchons surtout aujourd'hui à voir comment nous pourrions dorénavant mieux conjuguer nos efforts pour assurer le respect de nos lois environnementales.

C'est dans ce contexte que je vais poser ma première question à M. Wright. Je note que notre gouvernement a investi 46 millions de dollars pour appuyer l'application des lois environnementales au cours des cinq prochaines années. J'aimerais que vous nous parliez, monsieur Wright, des efforts actuels de collaboration entre les différents ordres de gouvernement pour veiller au respect de ces lois. Pourriez-vous nous en dire plus long, à moi et à mes concitoyens ontariens, sur les moyens ainsi déployés en coopération pour que tous les Canadiens soient mieux protégés?

• (1640)

M. David Wright: Le gouvernement fédéral et la Couronne fédérale forment une organisation totalement distincte de la Couronne provinciale. Il aurait été assurément envisageable que la Couronne provinciale et les services de police de l'Ontario portent des accusations criminelles contre Volkswagen. Dans ce genre d'enquête, il n'y a ni communication ni coopération entre la Couronne provinciale et la Couronne fédérale. Je suis certes d'avis qu'une collaboration semblable pourrait être bénéfique aux fins de certaines poursuites plus complexes. La population canadienne sortirait assurément gagnante d'une coopération entre les deux instances s'appuyant sur une bonne compréhension du processus pénal, des lois environnementales et des considérations scientifiques liées à l'environnement pour mieux sévir contre ceux qui bafouent ces lois.

Mme Ya'ara Saks: Merci pour cette réponse.

Donc, il serait bon qu'il y ait une plus grande collaboration entre les différents ordres de gouvernement pour veiller à ce que des mesures soient en place pour assurer le respect de nos lois environnementales?

M. David Wright: Tout à fait. J'ajouterais qu'il n'y a pas à ma connaissance, bien que cela soit chose possible, de collaboration entre les organisations provinciales et fédérales s'intéressant à l'environnement.

Mme Ya'ara Saks: Je vous remercie pour cette précision.

Ma prochaine question porte sur le Fonds pour dommages à l'environnement. Nous savons que ce fonds permet de recueillir l'argent provenant des amendes, des ordonnances judiciaires et d'autres mesures mises en place. Volkswagen s'est vu imposer une amende de 196 millions de dollars, la plus élevée de l'histoire au Canada. D'après ce que j'ai pu comprendre, le Fonds pour dommages à l'environnement doit servir au financement de projets visant la remise en état de l'environnement et la conservation de la faune.

Ma question s'adresse à MM. Sharpe et Malas. Pourriez-vous m'en dire un peu plus long sur les avantages environnementaux qu'un tel fonds permet de tirer des mesures d'application de la loi et m'indiquer s'il existe ailleurs dans le monde des mécanismes semblables dont nous pourrions nous inspirer?

M. Ben Sharpe: Je crois que dans les deux cas, aux États-Unis et en Californie — laquelle s'est tournée vers son propre processus judiciaire pour traiter l'affaire Volkswagen —, une portion considérable des amendes a été réservée pour des projets visant l'électrification et d'autres mesures de réduction des émissions, dans tout le secteur des transports, ce qui est vraiment encourageant. On ne s'est pas limité aux véhicules utilitaires légers pour plutôt intégrer également les autobus, les camions de gros tonnage et même des navires et des locomotives dans certains cas.

L'utilisation de ces sommes importantes pour produire des résultats concrets dans l'ensemble du secteur des transports en visant expressément son électrification de même que des objectifs de justice environnementale nous a beaucoup aidés dans nos efforts pour assurer le déploiement de technologies vertes dans les collectivités les plus touchées.

Je suis donc convaincu que le Canada peut s'inspirer de ce qui s'est fait aux États-Unis et en Californie.

[Français]

Le président: Merci.

Nous revenons aux conservateurs. Je ne sais pas qui va prendre la parole.

[Traduction]

M. Dan Albas: Monsieur le président, nous allons de nouveau permettre à Mme Collins de poser ses questions.

Mme Laurel Collins: Je veux remercier M. Albas et tout le caucus conservateur de bien vouloir me laisser ce temps de parole.

M. Sharpe nous a indiqué dans sa déclaration, tout au moins à ce que j'ai pu comprendre, que d'autres entreprises ont utilisé des dispositifs de mise en échec. Nous attendons que le gouvernement mette en oeuvre sa Norme sur les carburants propres, l'un des éléments clés de son plan de gestion de la pollution, mais je me pose des questions du fait que les mécanismes de la sorte sont efficaces uniquement dans la mesure où l'on parvient à empêcher les entreprises de les contourner.

Monsieur Malas, y a-t-il à votre connaissance d'autres entreprises visées par une enquête ou des accusations au Canada?

• (1645)

M. Muhannad Malas: Il n'y en a pas à notre connaissance, mais nous savons que des accusations ont été portées ailleurs dans le monde contre d'autres entreprises. Je peux simplement vous donner l'exemple de Daimler, propriétaire de la marque Mercedes-Benz.

Il y a bien eu un recours collectif en Ontario concernant, d'après certains documents que j'ai pu consulter, quelque 80 000 véhicules ainsi trafiqués qui auraient été importés et vendus sur le marché canadien, mais nous ne sommes au fait d'aucune enquête menée par Environnement et Changement climatique Canada au sujet de l'entreprise en question ou de quelque autre entreprise que ce soit.

Mme Laurel Collins: Il s'agit de 80 000 véhicules pour le Canada seulement.

Avons-nous une idée du nombre de véhicules dotés d'un dispositif de mise en échec qui seraient encore en circulation à la grandeur de la planète?

J'invite M. Malas ou M. Sharpe à répondre.

M. Muhannad Malas: Je vais laisser M. Sharpe vous répondre, car il est peut-être mieux renseigné que moi à ce sujet.

M. Ben Sharpe: Je n'ai pas ces chiffres sous la main, mais je peux vous assurer qu'il y a eu de nombreux rappels dans différents pays par une grande partie, si ce n'est la totalité, des entreprises trouvées coupables d'utiliser ces dispositifs. Nous avons effectué certaines estimations pour tenter de déterminer les avantages pouvant découler d'une remise en état de tous ces véhicules, mais je ne saurais pas vous dire de mémoire combien de ces véhicules sont encore en circulation.

Mme Laurel Collins: Il n'y a pas de problème.

Avons-nous une idée des répercussions sur la santé humaine de tous ces véhicules encore en circulation?

M. Ben Sharpe: Il faut en quelque sorte se réjouir du peu de popularité des moteurs diesel en Amérique du Nord, car ils sont responsables, selon nos estimations, de milliers de décès prématurés en Europe.

Au sein de notre organisation, nous essayons toujours de garder à l'esprit qu'il ne s'agit pas uniquement de chiffres que nous énonçons pour appuyer notre argumentation. On parle de répercussions concrètes dans la vie des gens, de décès prématurés, d'hospitalisations et aussi de problèmes d'asthme. Nous considérons donc que c'est un enjeu d'une importance extrême, ce qui nous incite à déployer tous ces efforts pour essayer de donner à nos gouvernements des moyens pour bien évaluer l'ampleur du problème et pouvoir prendre les mesures correctives qui s'imposent.

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup.

Depuis que l'enquête sur Volkswagen a été entreprise, le Canada a-t-il pris, à votre connaissance, des dispositions en vue d'améliorer ses activités visant l'assurance de la conformité et l'application des lois?

Cette question s'adresse elle aussi à M. Sharpe ou M. Malas.

M. Muhannad Malas: Je peux essayer de vous répondre.

Je ne suis au courant d'aucune mesure qu'aurait prise le gouvernement pour améliorer ses activités de vérification de la conformité et d'application des lois.

J'aimerais ajouter brièvement un élément de réponse à la question précédente que vous nous avez posée à tous les deux. Les

émissions des 128 000 véhicules Volkswagen trafiqués qui ont été vendus au Canada équivalent à celles d'un parc de plus de 4 millions de véhicules. Cela vous donne une idée de l'ampleur de la pollution causée par les gaz d'échappement des véhicules en question.

Nous n'avons pas de données de recherche indiquant exactement les coûts pour la santé publique au Canada, mais nous savons que près de 15 000 Canadiens par année meurent des suites de la pollution atmosphérique. En combinant ce constat aux autres informations à notre disposition, on comprend bien à quel point ces émissions excédentaires peuvent être néfastes.

Mme Laurel Collins: Monsieur Sharpe, vous avez parlé de sanctions qui entraînent une électrification accélérée. Selon vous, quels sont les principaux changements que le Canada devrait effectuer pour aller dans la bonne direction de l'électrification accélérée?

Le président: Vous avez le temps de parler peut-être d'un ou deux changements clés.

Mme Laurel Collins: Un changement clé.

M. Ben Sharpe: Un changement clé, très simple, consiste à augmenter de manière significative le montant des amendes et des sanctions.

Pour avoir une incidence réelle sur l'électrification, il faudra beaucoup plus que les quelque 200 millions de dollars qui ont été perçus jusqu'à présent.

• (1650)

Le président: Merci.

Allez-y, monsieur Longfield.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins.

Je vais tout d'abord partager mon temps avec Raj Saini, puis je récupérerai le temps qui restera, le cas échéant, lorsqu'il aura terminé.

M. Raj Saini (Kitchener-Centre, Lib.): Merci beaucoup.

Merci beaucoup à tous les témoins d'avoir témoigné aujourd'hui. J'apprécie vraiment le temps que vous nous accordez.

Monsieur Malas, je ne comprends pas certains des chiffres que vous avez présentés, et je les ai devant moi. Combien d'accusations ont été portées au Canada contre Volkswagen?

M. Muhannad Malas: Je crois qu'il y en avait une soixantaine.

M. Raj Saini: Quel aurait été le montant total maximal des amendes, si l'ensemble de ces 60 accusations avaient été sanctionnées au niveau maximal?

M. Muhannad Malas: Selon un calcul effectué par l'un de mes collègues, et je ne suis pas sûr que ce soit le chiffre exact...

M. Raj Saini: D'accord.

Le chiffre exact est de 265 millions de dollars. Si les 60 accusations avaient toutes été sanctionnées au niveau maximal, le montant aurait été de 265 millions de dollars. L'amende que nous avons fixée était de 196 millions de dollars, n'est-ce pas?

M. Muhannad Malas: Oui.

M. Raj Saini: Elle aurait alors représenté près de 73 % du montant total de l'amende, n'est-ce pas?

M. Muhannad Malas: Oui, mais je devrais peut-être clarifier un point.

La question concernant la façon dont le nombre total de voitures d'un certain modèle a été regroupé sous une accusation ou une infraction est la manière dont le nombre maximal a été réduit. Si nous avions examiné chaque voiture séparément, le montant total aurait été beaucoup plus élevé.

M. Raj Saini: Les amendes maximales qui auraient pu être appliquées à Volkswagen, avec les 60 accusations, auraient donc été de 265 millions de dollars.

Je ne suis pas en désaccord avec ce que vous dites; je regarde simplement les chiffres bruts. Le montant aurait été de 265 millions de dollars, et nous avons imposé une amende de 196 millions de dollars, ce qui aurait représenté 73 % du montant total de l'amende.

Or, aux États-Unis, pour les mêmes accusations, savez-vous quelle aurait été la valeur de l'ensemble des sanctions pénales, si Volkswagen avait été condamnée à verser une amende maximale? Elle aurait été de 32 milliards de dollars, et les sanctions civiles se seraient situées entre 17 et 34 milliards de dollars. Si Volkswagen avait eu une amende maximale, celle-ci aurait alors été de 49 à 66 milliards de dollars.

Connaissez-vous le montant réel de l'amende que les États-Unis ont imposée?

M. Muhannad Malas: Je n'en suis pas très sûr.

M. Raj Saini: D'accord.

Volkswagen a payé 2,8 milliards de dollars en sanctions pénales et 1,45 milliard de dollars en sanctions civiles, soit au total 4,3 milliards de dollars sur un maximum — si l'on considère la partie inférieure — de 49 milliards de dollars, ce qui aurait représenté 8,6 %.

Ne pensez-vous pas qu'au Canada, nous avons une portée plus importante en fait d'amendes que les États-Unis?

M. Muhannad Malas: Je ne le pense pas. Je suis heureux de vous fournir quelques calculs par la suite. Je crains que si j'essaie de fournir ces calculs maintenant, je vais...

M. Raj Saini: Non, j'ai les chiffres devant moi. Beaucoup de ces chiffres proviennent de médias canadiens ou américains.

Je peux comprendre que nous puissions discuter de la question de savoir si la valeur de l'amende n'est pas assez élevée au Canada et si elle est plus sévère aux États-Unis, et c'est une discussion parfaitement légitime. Cependant, si l'on compare les deux pays et les deux régimes judiciaires, on constate que nous avons appliqué le pourcentage le plus élevé du coût total des amendes par rapport aux États-Unis.

Je ne connais pas les modalités de l'entente de règlement, mais je pense qu'en tant qu'administration, nous avons été plus punitifs à l'égard de Volkswagen que les Américains.

N'êtes-vous pas d'accord?

M. Muhannad Malas: J'ai bien peur de ne pas être d'accord avec cette affirmation. Je pense qu'une grande partie de l'analyse des experts a montré que nous sommes loin derrière.

M. Raj Saini: Non, non, dans l'ensemble, c'est très bien. Je regarde juste la valeur maximale de l'amende au Canada qui aurait pu être imposée en application de la loi canadienne par rapport à la loi concernant l'amende maximale aux États-Unis. Nous avons eu une

plus grande pénétration des sanctions que les Américains — et les Australiens aussi, car il y a 14 administrations dans le monde.

Quoi qu'il en soit, je veux laisser un peu de temps à mon collègue, M. Longfield.

M. Lloyd Longfield: Merci.

Je pense plutôt à ne pas essayer de réexaminer une affaire ici. Les tribunaux font ce qu'ils font en fonction de ce que nous leur donnons comme règles. Je pense que nous avons fait valoir que le rapport de 2017 doit faire l'objet d'une véritable réflexion.

Malheureusement, nous n'avons pas encore été informés par le ministère, il est donc difficile de voir où ils en sont dans ce processus, mais nous l'apprendrons au cours des prochaines réunions. Dans le discours du Trône, nous envisageons d'investir 46 millions de dollars sur cinq ans dans des mesures supplémentaires d'application de la loi environnementale afin d'essayer de nous donner plus de ressources pour traiter en particulier les infractions graves.

Je voudrais revenir sur les oxydes nitreux, très brièvement.

L'incluons-nous dans notre liste des émissions de gaz à effet de serre liées aux changements climatiques, ou devons-nous également envisager de l'inclure?

Ma question s'adresse à M. Malas.

• (1655)

Le président: Soyez bref, je vous prie.

M. Muhannad Malas: Je me demande si M. Sharpe ne serait pas mieux placé pour répondre à cette question.

Le président: Monsieur Sharpe, soyez bref.

M. Ben Sharpe: Je présume qu'Environnement Canada prend en compte les oxydes d'azote dans la mesure où ils ont une incidence sur la formation d'ozone. Je n'en suis pas sûr, au pied levé, et je n'aime pas faire des suppositions.

M. Lloyd Longfield: Je vous remercie. C'est quelque chose que nous allons vouloir vérifier.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Longfield.

Je cède maintenant la parole à Mme Pauzé.

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie.

On a ici des chiffres qui nous sont donnés. Il y aurait eu par exemple, en Allemagne, 1 200 décès prématurés à cause de ces véhicules qui ont été mal faits ou dont les vices ont été cachés.

Je pense que, quand il y a une atteinte à l'environnement et à la santé humaine et que c'est dans le seul but de faire du profit, cela doit être sévèrement puni.

C'est mon introduction pour en arriver à ma question suivante.

La Chambre des communes a renvoyé l'examen de la loi canadienne au Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

Au sujet de Volkswagen et de ses manquements, pourriez-vous nous suggérer des modifications à apporter pour l'application de la loi?

Je pense principalement à la partie 7 qui porte sur le contrôle de la pollution.

Le président: À qui s'adresse votre question, madame Pauzé?

Mme Monique Pauzé: À qui peut y répondre.

Le président: Y a-t-il un volontaire?

[Traduction]

M. Muhannad Malas: Je peux tenter une première réponse, si le reste du groupe n'y voit pas d'inconvénient.

Je peux dès à présent formuler trois recommandations très simples. Elles ne s'inscrivent pas dans le contexte de la partie 7; elles sont probablement plus dispersées dans la loi, mais concernent l'application.

La première consisterait à supprimer la condition préalable d'enquête, ou la condition préalable pour qu'un citoyen puisse intenter une action en protection de l'environnement, ce à quoi j'ai été confronté dans ce dossier concernant Volkswagen. Le ministre doit d'abord lancer puis mener à bien une enquête, et ensuite le citoyen préoccupé qui veut intenter une action en protection de l'environnement doit démontrer que le ministre n'a pas bien enquêté et n'a pas réagi correctement. C'est un seuil très élevé et un obstacle important pour décourager les gens de lancer des actions en protection de l'environnement.

La deuxième consisterait à supprimer le seuil de préjudice grave. Si un citoyen est en mesure de franchir le premier seuil lors de l'enquête, il doit encore prouver, en tant que citoyen, qu'il y a eu un préjudice grave pour l'environnement. Ce libellé est très difficile et pourrait faire échouer n'importe quel citoyen, en gros.

La troisième porterait sur les coûts, afin de s'assurer que les citoyens ne paient pas de frais si leur plainte échoue.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Malas.

Nous allons poursuivre avec Mme Collins.

[Traduction]

Mme Laurel Collins: Je voudrais juste revenir sur certains des commentaires de M. Saini.

Il me semble qu'il s'est un peu mépris sur ce que pourrait être une peine maximale au Canada dans cette affaire. Je voudrais juste revenir à M. Malas, et peut-être voir si M. Wright a un commentaire à formuler à cet égard.

Même si vous voulez faire une estimation et nous envoyer des documents par la suite, à votre avis, quel aurait pu être la sanction maximale si les accusations n'avaient pas été regroupées et si elles n'avaient pas eu les lacunes qu'elles ont eues?

M. David Wright: Le nombre d'accusations est totalement discrétionnaire. Ils ont choisi 60 accusations. Ils auraient pu en choisir 100, 200 ou même 128 000 s'ils le voulaient, mais c'est complètement déraisonnable.

Le chiffre est en fait un peu une chimère. C'est le chiffre maximal et le chiffre minimal pour les amendes. Il ne vous aide pas vraiment beaucoup.

Il semble que ce qui s'est passé, c'est qu'il y a eu une rencontre entre les avocats — le procureur de la Couronne et celui de la défense — avant que les accusations ne soient portées. La détermination du nombre d'accusations qui feraient l'objet du plaidoyer semblait être... On peut en déduire qu'il a fait l'objet d'une négociation

entre l'accusation et la défense dans des circonstances très inhabituelles.

Le fait est que le montant de l'argent et son caractère punitif ont été déterminés par la Couronne, qui avait le champ libre. Elle aurait pu aller aussi haut et aussi loin qu'elle le souhaitait.

Dans mes documents, j'ai fini par ne regarder que le montant des amendes et non celui des recours civils. Certes, j'ai compris qu'en 2017, le montant des amendes — et non celui des recours civils — était de 4 745 \$ par véhicule, et qu'au Canada, il était de 1 535 \$ par véhicule. C'est moins du tiers de la gravité de l'amende.

Voilà les commentaires que je voulais faire.

• (1700)

[Français]

Le président: Merci, monsieur Wright.

Votre temps de parole est écoulé, madame Collins.

Nous allons poursuivre avec les conservateurs, mais j'ignore qui posera les questions suivantes.

[Traduction]

M. Dan Albas: Je pense que le NPD a le vent en poupe, alors j'aimerais qu'il y ait une série de plus.

[Français]

Le président: Je comprends.

Madame Collins, vous pouvez poursuivre.

[Traduction]

Mme Laurel Collins: Merci.

Je voudrais simplement céder la parole à M. Malas.

Vous avez mentionné qu'il existe des estimations de ce qu'aurait été le montant approximatif des amendes ici au Canada si les accusations n'avaient pas été regroupées comme elles l'ont été. Pourriez-vous faire suivre ces chiffres par écrit?

M. Muhannad Malas: Oui, je serais heureux de fournir certains documents de suivi. Malheureusement, je ne me suis pas bien préparé. C'est le seul chiffre que je n'ai pas mis dans mes notes.

Comme l'a expliqué M. Wright, la manière dont la Couronne aurait traité les accusations aurait joué un grand rôle dans la détermination de l'amende maximale.

Si l'on considère chaque voiture comme une infraction, je pense que l'amende maximale prévue par la Loi canadienne sur la protection de l'environnement aurait été de plusieurs milliers à probablement... je ne me souviens pas du chiffre. Si nous supposons que l'amende était de plusieurs milliers de dollars, si vous prenez ce chiffre et le multipliez par le nombre de voitures qui ont été importées et si les accusations englobaient également la vente des voitures et certaines des autres accusations qui ont été portées dans d'autres administrations, mais pas ici au Canada, le total aurait été beaucoup plus élevé que l'amende que nous avons imposée à l'entreprise.

Je serais ravi de vous fournir les chiffres exacts.

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup.

Je voudrais juste revenir sur un sujet qui a déjà été mentionné, à savoir le fait qu'Environnement Canada effectue moins d'inspections et d'intente moins de poursuites qu'avant. Monsieur Malas, vous aviez mentionné que 20 % des enquêtes concernaient les nettoyeurs à sec. Le rapport de l'automne 2018 auquel vous avez fait allusion a aussi révélé que 70 % des poursuites — la grande majorité — visaient les nettoyeurs à sec.

Je me demande simplement si ces chiffres vous préoccupent. En outre, vous avez mentionné que des ressources supplémentaires sont nécessaires. Y a-t-il d'autres mesures que nous pourrions prendre pour nous assurer que ce ne sont pas les petites entreprises familiales, mais bien les grandes entreprises qui se taillent la part du lion en matière de pollution?

M. Muhannad Malas: En ce qui concerne ce pourcentage — soit 70 % de toutes les condamnations prononcées au cours de deux exercices fiscaux, entre 2014 et 2017 —, je pense qu'elles visaient toutes des nettoyeurs à sec. Je me demande donc si les responsables d'Environnement et Changement climatique Canada sont capables et désireux de s'attaquer aux grands pollueurs. Le cas de Volkswagen en est un bon exemple.

Oui, il y a très certainement un problème de financement ou de ressources. Une chose qui serait très intéressante pour ce comité est la capacité d'application d'Environnement et Changement climatique Canada. Je crois qu'en 2018, 201 agents chargés de l'application de la loi étaient responsables de la mise en œuvre non seulement des règlements d'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, mais aussi de ceux de la Loi sur les pêches dans notre immense pays. Ce n'est pas un nombre adéquat, mais je ne suis pas sûr de savoir quel serait le bon nombre. Je pense que c'est une question qui mérite d'être explorée.

Le fait que les responsables d'Environnement et Changement climatique Canada se concentrent sur très peu de substances dans leurs mesures d'inspection et d'exécution et qu'ils ciblent les petits commerces familiaux est, à mon avis, inquiétant. Il serait intéressant d'explorer dans cette étude du Comité pourquoi il en est ainsi et quelles ressources Environnement et Changement climatique Canada pourrait avoir pour être en mesure de s'attaquer aux crimes à grande échelle.

• (1705)

Mme Laurel Collins: Monsieur Sharpe, vous avez mentionné que des amendes plus élevées nous aideraient à nous diriger vers une électrification accélérée dans le cadre de ce processus.

Pensez-vous que le Canada devrait prendre d'autres mesures pour s'assurer que cet argent nous aide à progresser vers des véhicules zéro émission et vers nos objectifs climatiques?

M. Ben Sharpe: Je ne peux pas dire précisément ce que prévoit la Loi canadienne sur la protection de l'environnement en ce qui concerne la manière dont les amendes et ces sommes peuvent être réservées. En pensant à la modernisation de cette loi, notre organisation serait certainement très favorable à une démarche très intentionnelle, en particulier en ce qui concerne la manière dont les amendes imposées au secteur automobile sont mobilisées, afin de promouvoir non seulement la protection de l'environnement et les véhicules électriques, mais aussi la politique industrielle.

Comme je l'ai déjà mentionné, nous pensons que la mobilisation de la production de véhicules électriques à travers la chaîne d'approvisionnement au Canada est vraiment essentielle au succès de l'industrie automobile canadienne.

Le président: Merci.

Le prochain intervenant est M. Saini.

M. Raj Saini: Je vais prendre un peu de temps, et si certains de mes collègues veulent intervenir, c'est très bien. Ils n'ont qu'à me le faire savoir.

J'ai une question à vous poser, monsieur Sharpe. J'ai lu un de vos articles de blog où vous disiez que « deux fédérations valent mieux qu'une ». J'ai trouvé ce point très intéressant, car si vous regardez l'alignement du marché automobile nord-américain, en particulier entre le Canada et les États-Unis, environ 98 % des véhicules sont vendus de manière similaire. Vous avez écrit à quel point il est important que si une administration fait une partie du travail d'application de la loi, la seconde n'ait pas nécessairement à le faire ou n'ait pas nécessairement à trop s'engager, parce qu'une administration a déjà fait le travail.

Comment pouvons-nous améliorer cette situation du point de vue de notre propre loi ici au Canada?

M. Ben Sharpe: Merci d'avoir fait allusion à cet article de blog. Je pense que le principal message de cet article était de souligner le fait que le Canada et les États-Unis sont des partenaires à part entière en matière de politique des véhicules et des carburants, certes, mais je tiens à faire la distinction en ce qui concerne la manière dont les sanctions sont imposées.

Il est clair que nous pensons qu'il ne suffit pas que la société Volkswagen ait été pénalisée aux États-Unis pour que cela suffise pour le monde entier. Nous pensons vraiment que chaque pays et administration a le droit d'évaluer lui-même les préjudices causés par ces actions et d'imposer des sanctions en conséquence.

M. Raj Saini: Je vous remercie, monsieur Sharpe, car j'ai lu quelque part que des accusations ont aussi été portées contre Volkswagen dans 50 autres administrations dans le monde.

Ma dernière question est pour vous, monsieur Malas. Je suis sûr que vous êtes au courant de l'existence du Fonds pour dommages à l'environnement. Comme vous le savez, une partie de l'entente de règlement y est consacrée. Pensez-vous qu'il y ait un moyen de l'améliorer?

M. Muhannad Malas: Selon moi, l'une des améliorations possibles, bien que je n'aie pas étudié la question en profondeur, serait de veiller à ce que les amendes imposées portent sur un type de dommages en particulier. Il suffit de regarder le modèle américain.

Par exemple, les 196 millions de dollars que nous imposons à Volkswagen servent-ils à prévenir le type de pollution causée par Volkswagen? Va-t-on s'en servir à des fins de dédommagement ou pour remédier, dans certaines collectivités, aux types de pollution et de répercussions qui découlent de cette infraction?

Plus particulièrement, quand il est question de ces amendes colossales, comme celle de 196 millions de dollars, nous pourrions veiller à ce que cet argent soit investi dans l'application concrète de solutions, comme l'électrification abordée par M. Sharpe sur son blogue.

• (1710)

M. Raj Saini: Super. Merci beaucoup.

Je cède le reste de mon temps à M. Longfield.

M. Lloyd Longfield: Merci.

Monsieur Sharpe, je souhaite poursuivre la discussion sur les types de substances chimiques dommageables pour la santé humaine et animale, voire végétale, quand on s'attarde à leur incidence générale dans l'optique de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Je préside également le Comité sur la recherche en santé composé de représentants de tous les partis. Nous venons tout juste d'entendre des chercheurs sur la densité pollinique et le dénombrement de particules dans la foulée des incendies de forêt, et vous mentionnez les NOx.

Je souhaite décortiquer la question un peu afin de savoir si votre organisation s'intéresse à tous les types de pollution et effets sur la santé découlant de chacun de ces éléments et s'ils devraient figurer dans la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

M. Ben Sharpe: Oui, tout à fait. En tant qu'organisation, nous abordons les émissions des véhicules du point de vue des multipolluants. Certes, la question va bien au-delà des oxydes d'azote. Elle comprend les matières particulaires, les substances toxiques et l'usage de la chaussée due aux pneus.

Nous estimons qu'il est primordial d'avoir une véritable vue d'ensemble des émissions des véhicules. Pour ce qui est de l'évaluation des répercussions sur la santé, comme je l'ai dit, nous étudions tous ce que nous pouvons dans le spectre de ces polluants.

M. Lloyd Longfield: Voilà qui nous donne une bonne étude de cas sur laquelle en fonder d'autres, plus poussées. Nous espérons voir la révision de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement après son dépôt à la Chambre, ce qui devrait, avec un peu de chance, se faire sous peu, et avoir assez de temps au cours de la session pour vous accueillir de nouveau afin de décortiquer un peu plus la question.

Je vous remercie pour votre contribution à la discussion d'aujourd'hui. Je vais maintenant rendre la parole au président, à moins que vous ayez d'autres commentaires à faire. Il vous reste quelques secondes.

[Français]

Le président: Il vous reste 25 secondes. Si vous avez quelque chose à ajouter, allez-y. Sinon, ce n'est pas obligatoire non plus.

[Traduction]

M. Lloyd Longfield: Il me reste 25 secondes que j'utiliserai pour signaler que le mandat de ce comité n'est pas d'aller dans les détails juridiques, mais vraiment d'étudier l'incidence des politiques, et j'estime que nous avons eu une très bonne discussion là-dessus cet après-midi.

[Français]

Le président: Effectivement, j'aimerais remercier les témoins d'avoir mis leur grande expertise à notre disposition. Je crois que

nous avons beaucoup appris, cet après-midi. C'est un très bon début pour notre étude.

J'aimerais également remercier les analystes. Ils ont bricolé un groupe témoin stimulant dans des délais assez courts. C'était vraiment bien.

Comme je l'ai mentionné au début, je voulais réserver 15 minutes pour discuter du 3^e rapport du comité directeur. Je propose donc que nous en discutions à huis clos puisque nous allons parler du contenu du rapport et que c'est assez confidentiel.

Si personne n'a d'objection, nous allons siéger à huis clos. Cela implique que nous nous déconnectons et que nous nous reconnectons sous des codes différents qui vous seront envoyés.

Cela prendra cinq minutes pour faire la transition.

Je remercie encore les témoins...

[Traduction]

Je vois que M. Baker a la main levée.

[Français]

M. Yvan Baker: Monsieur le président, est-ce que les codes pour la réunion à huis clos ont déjà été envoyés?

Le président: Apparemment, oui.

M. Yvan Baker: Je n'en ai pas reçu.

Le président: Nous allons y voir.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Dan Albas: Je ne voulais pas vous interrompre pendant que vous remerciez les témoins. Nous leur sommes reconnaissants de leur participation aujourd'hui.

Monsieur le président, vous ne devriez pas avoir à gérer les motions en plus d'assumer la présidence. Je vais donc proposer que nous passions en séance à huis clos pour...

Le président: J'en suis très reconnaissant, car assumer les deux rôles devenait un gros fardeau. Je commence à peine à m'habituer aux procédures d'un comité.

M. Lloyd Longfield: Nous pouvons regarder dans notre boîte de courriels entrants. Les courriels sont maintenant là.

Le président: Vous l'avez? D'accord, super.

Merci encore aux témoins et aux membres pour leurs excellentes questions.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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 des communes.

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 :
<https://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: <https://www.ourcommons.ca>