



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 075 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 17 octobre 2017

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 17 octobre 2017

• (1525)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte cette séance de la 42^e législature du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi adopté le mercredi 20 septembre 2017, nous procédons à l'étude article par article du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence.

Nous recevons aujourd'hui des représentants du ministère, soit Mme Kim Benjamin, M. Donald Roussel, M^e Alain Langlois et M^e Marie-France Taschereau.

Je vous souhaite la bienvenue à tous. Je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Je suis ravie de vous revoir.

Conformément à l'article 75 du Règlement de la Chambre, l'article 1 est réservé jusqu'à ce que la présidence demande son adoption, à la fin. Nous allons tout de suite amorcer la discussion sur l'article 2.

Monsieur Lobb, allez-y, je vous prie.

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Madame la présidente, la greffière législative pourrait-elle nous indiquer les amendements qui sont irrecevables, s'il y a lieu. Y a-t-il des amendements qui sont jugés irrecevables?

La présidente: Nous allons devoir attendre avant de nous prononcer. À mesure que les amendements sont présentés, la greffière... Il y en a un qui sera déclaré irrecevable.

M. Ben Lobb: Si vous me permettez, j'aimerais poser une question à mon collègue libéral, M. Fraser. J'imagine que vous êtes penché sur les amendements proposés par l'opposition, alors j'aimerais savoir si les libéraux comptent en appuyer quelques-uns ou s'ils ont l'intention de tous les rejeter.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Je trouve étrange que vous me posiez la question directement. J'ignore quels sont les amendements qui seront proposés officiellement. Habituellement, on procède amendement par amendement. À mesure qu'ils sont présentés, on en discute dans cet ordre, puis on écoute les commentaires des fonctionnaires.

Madame la présidente, je pense que nous devrions suivre le cours habituel des choses.

La présidente: Merci.

Monsieur Chong, allez-y.

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

Par souci d'efficacité, je crois que mon collègue d'Huron-Bruce veut nous faire gagner du temps en nous évitant de traiter toute une série d'amendements alors que l'issue est connue d'avance.

Si le Comité le veut bien, je propose que nous suspendions la séance pendant cinq minutes pour que nous puissions décider à l'avance quels amendements seront véritablement considérés, de sorte que nous n'ayons pas à débattre des amendements qui seront rejetés de toute façon. Nous pourrions ainsi étudier ce projet de loi avec célérité avant d'aller voter, dans environ une heure et demie.

• (1530)

La présidente: Je pense que la façon la plus rapide de procéder serait de mettre en délibération chacun des articles. Ensuite, quiconque aura proposé un amendement pourra s'exprimer sur cet amendement.

Je crois que nous sommes tous conscients que la sonnerie retentira à 17 h 15 et que nous aimerions tous clore ce dossier aujourd'hui autant que possible, mais il s'agit ici d'un projet de loi, et nous devons prendre le temps de l'examiner en bonne et due forme.

Monsieur Badawey, la parole est à vous.

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

Je suis tout à fait d'accord. Par respect non seulement pour les membres du Comité, mais aussi pour les téléspectateurs, nous devons discuter de chaque amendement... Il y a effectivement un dialogue qui pourrait s'ensuivre. Que l'amendement soit appuyé ou non, nous pouvons en débattre. Encore une fois, par respect pour ceux qui nous regardent à la télévision, je crois que nous devrions suivre la procédure habituelle.

La présidente: Merci.

Quelqu'un souhaite-t-il en débattre?

(Les articles 2 à 4 inclusivement sont adoptés.)

(Article 5)

La présidente: Madame Block, aimeriez-vous nous en parler?

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je crois que cet amendement nous avait été recommandé par l'Association canadienne des constructeurs de véhicules.

Et j'aimerais vous expliquer rapidement leur raisonnement ici. Cet amendement obligerait le ministre à avoir un motif raisonnable de soupçonner — c'est-à-dire des preuves — qu'un problème existe avant de pouvoir exercer son pouvoir d'ordonner des tests. Il limiterait ainsi le pouvoir du ministre d'ordonner des tests puisque celui-ci devrait disposer d'éléments de preuve donnant à penser qu'il y a défaut ou non-conformité du matériel. Enfin, avant de prendre un arrêté, le ministre devrait consulter le fabricant afin de déterminer s'il a effectué ou s'il a l'intention d'effectuer les tests nécessaires.

La présidente: Je vais demander aux représentants du ministère de se prononcer là-dessus.

Mme Kim Benjamin (directrice générale, Sécurité routière et règlements véhicules automobiles, ministère des Transports): La raison pour laquelle nous avons rédigé cet article, c'est qu'il peut arriver que nous ne soyons pas sûrs qu'il y ait défaut ou non-conformité et qu'il faille creuser davantage pour en savoir plus. Nous craignons donc de devoir consacrer beaucoup de temps, dans ces circonstances, à tenter de déterminer si nous avons suffisamment de preuves pour demander des tests ou des études.

Je vais vous parler d'une situation où une telle disposition aurait pu nous être utile. C'était à l'époque de l'affaire Takata, il y a quelques années. On savait qu'il y avait des dispositifs défectueux aux États-Unis, mais nous n'étions pas certains si le même problème se posait au Canada. Nous avons donc demandé aux fabricants s'ils étaient disposés à mener des études et nous leur avons demandé de nous transmettre des renseignements.

Cela aurait pu constituer un outil. Il a fallu un certain temps avant d'obtenir les renseignements dont nous avons besoin, et je ne me rappelle plus si tous les fabricants s'y étaient conformés. En revanche, de cette façon, on aurait pu déterminer beaucoup plus rapidement si le problème s'appliquait aussi au Canada. C'est pourquoi nous avons fait cette proposition: cela ne signifie pas que nous savons avec certitude qu'il y a un défaut, mais plutôt que nous croyons qu'il y a un problème dont il faut s'occuper.

La présidente: Merci, madame Benjamin.

Allez-y, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Je vois cela comme une façon d'appliquer le principe de précaution. On insiste beaucoup sur ce principe au sein du Comité des pêches, lorsque nous examinons des événements qui pourraient se produire. L'idée, c'est que chaque fois qu'il y a un doute, on examine la situation de plus près. Lorsqu'une situation éveille un doute, il serait tout indiqué d'intervenir et d'exiger des vérifications, plutôt que de laisser les choses en suspens puis de se retrouver avec une situation dangereuse.

La présidente: Merci.

Monsieur Aubin, la parole est à vous.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Je vous remercie, madame la présidente.

J'aimerais poser une question à la députée qui a proposé l'amendement.

Vous connaissez mon goût pour la précision. Dans le texte de l'amendement, on peut lire: « s'il dispose d'éléments de preuve ». D'une part, « éléments de preuve » est écrit au pluriel. Cela veut donc dire que le ministre doit disposer de plus d'un élément de preuve pour que ce soit applicable. D'autre part, qu'entend-on par

« éléments de preuve »? Ce n'est défini nulle part dans le projet de loi.

• (1535)

[Traduction]

La présidente: Allez-y, madame Block.

Mme Kelly Block: J'aimerais revenir sur les observations de la représentante du ministère.

Dans l'exemple que vous avez donné, manifestement, on avait relevé une déféctuosité aux États-Unis, mais nous n'étions pas certains si on était aux prises avec ce même problème au Canada. Dans ce cas, cela ne cadrerait-il pas avec l'amendement, selon lequel si le ministre a des motifs raisonnables de soupçonner...? Je dirais que si un problème survient aux États-Unis et qu'on se questionne à savoir si ce même problème se pose au Canada, mais qu'il y a des preuves donnant à penser que cela pourrait être le cas, si le projet de loi était modifié dans le sens proposé par l'association, le ministre serait ainsi en mesure d'affirmer qu'il dispose d'éléments de preuve et de demander qu'on procède à des tests plutôt que de simplement ordonner des tests.

J'aimerais que vous me disiez ce que vous en pensez.

Mme Kim Benjamin: Je suppose que le problème se résume essentiellement à la quantité de preuves requises dans ce cas-ci. Dans l'affaire Takata, il était question de climats chauds et très humides que nous n'avons pas ici au Canada. Cela dit, qu'il s'agisse d'un problème ou non au Canada, il reste que la population était inquiète et que nous voulions savoir si le problème s'appliquait à nous aussi. Dans quelle mesure les preuves sont-elles suffisantes pour exiger ou ordonner une étude? Je crains qu'on doive consacrer beaucoup de temps à tenter de déterminer si nous avons suffisamment de preuves pour demander des études.

La présidente: Allez-y, monsieur Lobb.

M. Ben Lobb: J'ai quelques questions. Dans l'exemple que vous avez donné, lorsque vous avez communiqué avec les différentes entreprises, se sont-elles montrées ouvertes? Étaient-elles disposées à vous montrer ce qu'elles avaient fait?

Mme Kim Benjamin: Je n'ai pas tous les résultats de ce qui a été fait, mais il faut savoir que ce ne sont pas toutes les entreprises qui avaient mené des études à ce moment-là. C'était plutôt disparate; l'information variait d'une entreprise à l'autre. Tout ce que nous pouvions faire, c'était de leur demander de nous donner les renseignements qu'elles avaient. Nous n'avions pas la capacité de leur demander de mener une étude dans ce type de climat ou ce type de situation pour voir si le problème se posait également.

La présidente: D'accord, monsieur Lobb. Quelqu'un d'autre souhaite-t-il intervenir à ce sujet?

Par conséquent, je mets aux voix l'amendement CPC-1.

(L'amendement est rejeté. [Voir le Procès-verbal])

(L'article 5 est adopté.)

(Article 6)

La présidente: Nous sommes maintenant saisis de l'article 6 et de l'amendement NDP-1.

En fait, nous avons les amendements NDP-1 et NDP-2. Monsieur Aubin, j'ignore si vous souhaitez les traiter ensemble ou séparément. C'est votre choix.

[Français]

M. Robert Aubin: Je peux présenter les deux l'un à la suite de l'autre. Toutefois, il y aura des votes séparés, j'imagine?

Oui? D'accord.

Le premier amendement en est un qui vise à resserrer les conditions selon lesquelles le ministre pourrait utiliser son pouvoir de dispenser une entreprise de se conformer aux normes réglementaires. L'amendement vient préciser le libellé en disant:

b) soit de nouveaux types de véhicules munis de dispositifs de sécurité équivalents ou supérieurs [...]

Cependant, par le passé, un nouveau type d'équipement de sécurité aurait pu tout aussi bien être à l'essai et les preuves n'en auraient pas nécessairement été faites. Nous disons donc qu'il faut au moins que les dispositifs de sécurité répondent aux standards déjà établis. S'ils sont supérieurs, cela va aussi.

Pourquoi devrait-on apporter un tel amendement? Je rappelle que, dans son dernier audit sur la surveillance de la sécurité des véhicules automobiles par Transports Canada, le vérificateur général indiquait que le ministère « n'avait pas élaboré en temps opportun des normes de sécurité automobile pour faire face aux risques et aux problèmes émergents. » Plus précisément, le vérificateur général constatait que Transports Canada « ne disposait pas de données complètes sur les collisions et les blessures pour éclairer ses décisions. » Nous voulons donc qu'il y ait le moins d'échappatoires possible.

Voici maintenant un mot au sujet du deuxième amendement, qui est assez important, parce que nous allons y revenir à de nombreuses reprises. Je crois que le premier vote sur l'amendement n° 2 du NDP sera assez important. Nous parlons d'abord d'un délai et, ensuite, de la modification d'un mot de deux lettres qui change tout. Nous changeons le « ou » pour un « et ».

D'abord, en ce qui concerne les délais, nous modifions une indication un peu vague, soit « Dès que possible » par « Dans les deux jours suivant ». Cela sert à spécifier le délai dans lequel l'information est transmise. L'article 6 du projet de loi dirait, selon notre amendement:

(3) Dans les deux jours suivant la dispense, le ministre la publie sur le site Internet du ministère des Transports et la rend accessible par tout autre moyen qu'il estime indiqué.

L'article 6 du projet de loi propose plutôt « la dispense est publiée par Internet ou par tout autre moyen ».

À partir du moment où le « ou » est inscrit, cela veut dire qu'il n'y a pas nécessairement une addition. Nous ne parlons pas du site Internet en plus d'autres moyens éventuels. Il se pourrait que le site Internet disparaisse totalement au profit d'autres moyens de diffusion. Or il nous apparaît important que le site Internet de Transports Canada soit le premier outil de renseignement. Cela devrait être incontournable si l'on veut créer une habitude claire chez les propriétaires d'automobiles, et particulièrement les deuxièmes usagers — qui sont souvent plus difficiles à joindre, comme on l'a entendu au cours de plusieurs témoignages —, quant à l'endroit où ils doivent aller chercher l'information.

Nous pourrions peut-être discuter de la période de deux jours si ce délai semble impossible à respecter aux fonctionnaires. Toutefois, la priorité consiste à s'assurer que toutes les décisions du ministre apparaissent en un temps prescrit sur le site de Transports Canada et sur d'autres sites ou par d'autres moyens s'il le juge opportun. S'il veut placer une publication dans les médias sociaux ou dans les médias traditionnels, libre à lui d'en évaluer le besoin en fonction de chacune des circonstances.

Toutefois, toute l'information devrait au moins se retrouver toujours sur le site Internet de Transports Canada. Chaque fois que cette modification sera proposée, ce sera pour la même raison: que le consommateur s'y retrouve toujours. Au moment où ce dernier veut

savoir, par exemple, si la voiture usagée qu'il a achetée fait l'objet d'un rappel qu'aurait commandé le ministre, il pourra consulter le site Internet de Transports Canada en étant assuré de trouver l'information, ce qui n'est pas garanti par le libellé actuel de l'article 6 du projet de loi.

• (1540)

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Aubin.

Est-ce que les représentants du ministère aimeraient se prononcer sur les amendements NDP-1 et NDP-2?

Mme Kim Benjamin: Tout d'abord, en ce qui concerne la possibilité de dispenser une entreprise de se conformer aux normes, le but de cette disposition est de nous accorder une certaine marge de manoeuvre pour permettre l'arrivée de nouvelles technologies. Il y a un paragraphe, intitulé « Conditions d'acceptation », qui suivrait ces amendements. Il se lit comme suit:

La dispense ne peut être accordée lorsqu'elle aurait pour effet de porter considérablement atteinte à la sécurité de fonctionnement du modèle dans son intégrité.

Il y a donc le test de sécurité.

Ce qui me préoccupe, relativement au libellé, c'est que ce n'est peut-être pas une décision qui devrait être fondée sur une norme existante. On doit composer avec des incertitudes inconnues.

Je vais vous donner un exemple d'une situation qui pourrait survenir. Nous pourrions avoir affaire à un véhicule qui n'a pas de volant, mais qui renferme un système de prévention des collisions si efficace qu'on n'a pas besoin de volant. En vertu de cet amendement, toutefois, étant donné que la configuration ne respecterait pas les normes de sécurité relatives au volant, cela ne fonctionnerait pas.

Nous voulons examiner la situation dans son ensemble et non pas nous contenter de dire qu'il faut satisfaire à toutes les normes. Certaines normes pourraient offrir un niveau de sécurité plus élevé que d'autres. Si j'ai une norme qui indique qu'il faut améliorer le contenu d'un coussin gonflable, mais que le libellé n'est pas assez rigoureux, je devrai m'attarder à chacune des normes. Lorsque nous avons rédigé le libellé initial, nous voulions pouvoir examiner la situation de façon holistique. Nous voulions évaluer toutes les normes, mais aussi nous garder une certaine marge de manoeuvre lorsque la sécurité de fonctionnement du véhicule n'est pas compromise.

La présidente: Allez-y, monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je vous remercie de votre explication. Je vais essayer d'approfondir certaines questions qui ont été soulevées.

Merci, monsieur Aubin, d'avoir présenté ces deux amendements. Je comprends votre explication, et pour cette raison, je considère que l'amendement NDP-1 va à l'encontre de l'objectif de la disposition.

En ce qui concerne l'amendement NDP-2, par contre, et en gardant à l'esprit qu'il faut utiliser notre temps efficacement, comme M. Lobb l'a fait remarquer, je ne suis pas d'accord avec les « deux jours ». Je pense que pour bon nombre des amendements que vous avez proposés, il y a bien des cas où il pourrait être possible d'agir dans les deux jours, et d'autres que non. J'aimerais que vous nous en disiez davantage à ce sujet.

Vous avez expliqué la différence entre le « ou » et le « et » dans le projet de loi. J'aimerais savoir s'il y a des circonstances où il pourrait ne pas être logique d'afficher sur le site Web du ministère des Transports le type d'arrêtés dont M. Aubin a parlé, ou si ce sera toujours publié de toute façon?

• (1545)

Mme Kim Benjamin: Il y a deux questions que j'aimerais aborder à cet égard. Tout d'abord, l'amendement précise le site Web de Transports Canada. À l'heure actuelle, lorsque nous affichons les avis de rappel, nous le faisons également sous l'onglet « Sécurité et risques pour la santé » du site Web du gouvernement, de façon à ce que tous les avis se retrouvent sur un seul et même site. Cela dit, le fait de limiter cela au site Web de Transports Canada pourrait causer des problèmes à l'avenir.

Par ailleurs, nous avons récemment dû réfléchir à des façons de moderniser la loi afin de la rendre plus actuelle. Il n'est plus question ici de publier des avis dans les journaux ou d'envoyer des lettres par la poste, alors il faut y remédier. Ce mode de communication est devenu archaïque et pourrait l'être encore davantage à l'avenir.

En ce moment, en effet, il s'agit de publier les avis sur un site Web. Est-ce que ce sera encore le cas dans quelques années, ou est-ce que les médias sociaux auront pris le contrôle au point où les sites Web seront moins utilisés?

Nous publions toujours l'information. Nous avons publié plus de 630 avis de rappel l'an dernier. Nous nous accordons 72 heures pour faire traduire un avis et s'assurer qu'il est convivial sur le Web, mais de façon générale, ils sont publiés dans les 36 heures. Nous avons donc l'habitude de publier ce type d'avis.

M. Sean Fraser: Dans le même ordre d'idées, vous avez indiqué qu'il pourrait arriver que vous publiiez l'information sur un autre site Web. À l'heure actuelle, y a-t-il des circonstances particulières dans lesquelles l'information ne serait pas publiée sur un site Web gouvernemental?

Mme Kim Benjamin: Non.

M. Sean Fraser: D'accord.

La présidente: Je cède maintenant la parole à M. Hardie, suivi de M. Aubin.

M. Ken Hardie: Pour revenir à l'exemple que vous avez donné sur la possibilité de passer du site Web aux médias sociaux, personnellement, j'aurais de la difficulté avec cela, pour la simple raison que les gens ont l'habitude de consulter un site Web et se fient à l'information qui s'y trouve, alors que ce soit le site Web de Transports Canada ou celui de Santé Canada, cela importe peu, pourvu que ce soit toujours le même. Il faut être cohérent. Cela dit, selon moi, le fait de toujours publier l'information sur le site de Transports Canada me paraît logique.

Je suis tout à fait en faveur de la proposition de M. Aubin visant à remplacer le « ou » par un « et ».

La présidente: Monsieur Aubin, la parole est à vous.

[Français]

M. Robert Aubin: J'aimerais aborder deux choses.

D'abord, en ce qui concerne le premier amendement, j'ai bien aimé l'exemple qui nous a été présenté parce qu'il va exactement dans le sens que nous souhaitons. J'ai entendu que ce serait acceptable si cela ne diminuait pas de façon substantielle les normes de sécurité. Ainsi, une nouvelle technologie pourrait être acceptée si elle ne diminuait pas de façon substantielle les normes de sécurité, or elle les diminue déjà.

De notre côté, nous disons que la norme de base est celle qui existe présentement. Si la nouvelle technologie qu'on nous présente respecte cette norme de base ou va au-delà des espérances, nous ne serons pas contre. Nous ne sommes pas contre la tarte aux pommes.

Quant au deuxième amendement, je pense que le « et » résout tous les problèmes. En effet, ce sera obligatoirement sur le site de Transports Canada et sur toute autre plateforme que le ministre jugerait opportune.

[Traduction]

La présidente: Le prochain intervenant est M. Chong, suivi de M. Hardie.

L'hon. Michael Chong: J'aimerais apporter une petite précision, madame la présidente. Je croyais que nous avions convenu de procéder dans l'ordre. Nous sommes maintenant en train de discuter du troisième amendement, alors que nous sommes seulement saisis du deuxième.

Cela dit, puisque nous discutons du troisième amendement...

La présidente: Nous ne discutons pas vraiment de la troisième motion. Nous essayons de nous limiter à la première et à la deuxième. Si nous discutons de la troisième, je pense que ce ne serait pas juste pour M. Aubin. Il a proposé les deux premières.

L'hon. Michael Chong: Je voulais partir des propos de MM. Fraser et Hardie sur la troisième motion.

La présidente: Minute. Nous y viendrons.

Y a-t-il d'autres observations?

Voulez-vous parler de la première ou de la deuxième motion?

L'hon. Michael Chong: Je veux seulement dire que, avant que M. Aubin ne propose la troisième motion, référence 9144802, j'ai une proposition qui peut l'aider à obtenir un appui unanime.

La présidente: Monsieur Hardie.

• (1550)

M. Ken Hardie: En ce qui concerne l'amendement 9151588, je pense que le problème réside dans la nécessité, pour comparer deux normes, de connaître le comportement des choses comparées. C'est difficile tant qu'on n'a pas mis la nouveauté en pratique et qu'on ne l'a pas éprouvée. Ferions-nous circuler une automobile sans volant sur la voie publique? Peut-être pas.

Je pense qu'on ne peut bien comparer que des normes établies. Les nouveautés étant ce qu'elles sont, aucune norme ne s'applique encore à elles, ce qui rend cette proposition quelque peu indéfendable.

La présidente: Entendons M. Aubin. Ensuite, je mets l'amendement aux voix.

[Français]

M. Robert Aubin: Je peux comprendre qu'une nouvelle technologie ne soit pas assortie de normes, mais elle doit tout de même respecter les normes de performance actuelles. Si une nouvelle voiture est dotée d'un nouveau système de freinage, les normes sur les distances de freinage en fonction de la vitesse du véhicule ne vont pas changer. On va s'attendre à ce que le nouveau véhicule s'arrête sur la distance prévue ou en deçà, mais pas au-delà. C'est le but de l'amendement.

Toutes les nouvelles technologies ne peuvent pas être assorties des normes souhaitées, j'en conviens, mais les normes actuelles doivent au minimum être respectées.

[Traduction]

La présidente: Tous ceux qui sont pour l'amendement NDP-1, veuillez lever la main.

Maintenant ceux qui sont contre.

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: Des observations sur l'amendement NDP-2?

M. Sean Fraser: Je pense que M. Chong, peut-être...

La présidente: Vous avez parlé de la troisième motion.

L'hon. Michael Chong: Oui.

Concernant l'amendement NDP-2, avant que M. Aubin ne le propose, puis-je lui conseiller d'en biffer le passage « sur le site Internet du ministère des Transports », ce qui peut rendre la motion plus acceptable à tous les membres du Comité.

J'appuie la motion telle qu'elle est libellée, mais j'ai l'impression que d'autres membres du Comité ne l'appuieront pas, parce qu'elle formule une exigence très précise qui risque de ne pas être applicable dans 10 ans, du fait de l'évolution des médias sociaux.

[Français]

Je suggère qu'on retire les mots « sur le site Internet du ministère des Transports ». De cette façon, les autres membres du Comité appuieront peut-être votre amendement.

[Traduction]

Les fonctionnaires ici présents ont clairement dit que le délai de publication était d'environ 36 heures, ce qui pour moi revient à deux jours, 48 heures, et me semble tout à fait raisonnable.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: On nous a dit que deux jours peuvent constituer un délai impraticable. C'est ce que j'ai entendu de la part du personnel.

Je pourrai certainement appuyer la modification qui consiste à simplement remplacer le mot « ou » par « et ». On s'assurerait ainsi de toujours obtenir un résultat auquel on pourrait se fier, c'est-à-dire que la publication se trouverait toujours sur le site Web de Transports Canada et de tout autre moyen accessible, notamment les médias sociaux, au besoin, ce qui assurerait sa connaissance par un nombre convenable de lecteurs.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Corrigez-moi si je fais erreur, mais il me semble bien avoir entendu que 36 heures, c'était faisable. Je veux bien être beau joueur et prévoir l'imprévu en fixant le délai à trois ou à quatre jours — je ne tiens pas mordicus au délai de deux jours. Le but, en fixant un délai de deux jours, était que la loi prévoie un délai prédéterminé plutôt qu'un vague « lorsque c'est possible », ce qui

serait inacceptable pour moi. Si nous pouvons nous entendre sur un délai de trois ou de quatre jours, je ne ferai pas la fine bouche en ce qui concerne celui de deux jours. Quant au « et », nous en avons suffisamment parlé pour bien nous entendre.

Monsieur Chong, sauf erreur, vous proposez que je retire de mon amendement les mots « sur le site Internet du ministère des Transports ».

L'hon. Michael Chong: Oui, parce que des députés ont des réserves par rapport à ces mots. Les fonctionnaires ont dit que les moyens de communication changent beaucoup. Dans 10 ans, il n'y aura peut-être pas de site Internet.

● (1555)

M. Robert Aubin: J'espère que, d'ici 10 ans, on aura eu la chance de mettre cette loi à jour. Encore une fois, même si le site Internet de Transports Canada tombait en désuétude, ce dont je doute, tous les autres moyens demeureraient accessibles grâce au mot « et ».

Je ne retirerais pas ces mots puisque c'est le premier moyen dont dispose le ministère pour transmettre ces informations. Nous voulons nous assurer qu'il y aura au moins un endroit sûr, et toujours le même, où l'information sera publiée en temps opportun. Qu'elle le soit en deux, trois ou quatre jours, c'est négociable.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Lobb.

M. Ben Lobb: M. Aubin a tout à fait raison. Deux, trois ou quatre jours, on peut toujours en discuter, mais il est question, ici, des conditions d'une dispense. Le ministère et le gouvernement doivent donc au moins aux Canadiens de la publier. Dans le libellé actuel, on lit « dès que possible », mais les politiciens voudront peut-être se faire tirer le portrait chaque fois qu'ils essaieront ces véhicules. Ce sera donc quelques jours après. Si nous nous entendons sur deux ou trois jours ou un nombre quelconque et s'il y a un amendement favorable des libéraux, je ne crois pas que ce soit déraisonnable, parce que nous parlons ici des conditions dans lesquelles la dispense serait accordée.

Quant à la responsabilité à l'égard des Canadiens, le mot « possible » peut s'interpréter de nombreuses façons. Nous supposons que la dispense accordée aura été précédée d'une longue période, pour bien établir tous les renseignements, tous les faits, et qu'une condition de la dispense serait de la publier sur un site approprié, qui, en 2017, est le Web.

J'adorerais savoir si les libéraux sont disposés à accepter tel quel le délai ou s'ils veulent proposer un amendement favorable pour en préciser la durée à trois jours. Il me semble un peu irresponsable de s'en tenir à « dès que possible ».

La présidente: Personne ne semble proposer de sous-amendement.

M. Ben Lobb: La raison, madame la présidente, est que je demande aux libéraux de le faire parce qu'ils sont majoritaires dans notre comité et que, depuis le début, ils ont voulu suivre le processus pas à pas, amendement par amendement. Voilà pourquoi je leur demande de proposer l'amendement favorable, parce que, si je modifie l'amendement de M. Aubin pour y préciser un délai de trois jours, ils pourraient dire que ce n'est pas assez et qu'ils auraient besoin de quatre jours. J'ai simplement pensé à le leur faire dire eux-mêmes tout de suite.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Effectivement, je continue à me poser des questions sur un libellé général. Nous pourrions créer une solution pour un problème qui n'existe pas ou qui, du moins, ne se présente que très rarement.

Je voudrais conférer avec mes collègues sur deux ou trois questions. Serait-il possible de suspendre les travaux une minute pour que nous discutons de quelques-unes de ces idées maintenant?

La présidente: D'accord. Je suspends les travaux deux minutes.

M. Sean Fraser: Merci.

• (1555) _____ (Pause) _____

• (1600)

La présidente: Nous reprenons. Nous sommes de retour sur le projet de loi S-2.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je reviens où nous en étions. Je n'aime toujours pas l'idée de préciser le délai. Pour ce qui est de remplacer « et » par « ou » pour que, chaque fois, ça se retrouve dans l'Internet, ça me va.

J'hésite un peu à préciser que ce soit le site Web du ministère des Transports, pour deux raisons. Il y a d'abord le témoignage de Mme Benjamin sur le fait que, parfois, il se peut que les renseignements soient réunis sur le site Web d'un autre ministère. De plus, je trouve souvent les sites du gouvernement franchement terribles. Je suis d'une génération qui a vu de bons et de mauvais sites Web. J'hésite beaucoup à réglementer le contenu d'un site Web.

Sur l'amendement que vous proposez, nous ne voyons pas d'objection à rendre obligatoire la publication sur l'Internet. Je ne peux pas appuyer de délai précis, parce que, dans certaines situations, ce serait insensé. J'en suis là dans mes réflexions. Si ça vous chante, je considérerais un amendement favorable pour modifier le texte originel et remplacer « ou » par « et », mais je ne peux pas appuyer le critère de deux jours.

La présidente: Monsieur Lobb.

M. Ben Lobb: Je pense que M. Fraser se trompe dans son évaluation du délai parce que ça ne se passe pas comme si, au ministère, ça lui tombait dessus un jour, lui révélant alors toute l'ampleur du projet avec seulement un délai de deux jours pour agir. L'obtention d'une dispense pour un essai routier pourrait exiger deux années de travail.

Je ne crois pas que c'est exiger beaucoup du ministère, pour la publication de l'équivalent d'un an ou de deux ans de travaux, deux jours après la décision d'accorder la dispense. Ça ne lui est pas trop pénible. Il pourrait avoir besoin de trois ou quatre jours, mais pas « dès que possible »...

Je ne comprends pas ces craintes. La décision n'est pas subite. Elle est mûrement réfléchie. Alors, pourquoi ne pas en responsabiliser le ministère? S'il a la compétence suffisante pour accorder la dispense,

comment ne peut-il pas l'avoir pour publier l'information sur le site Web?

À propos, si Google, Amazon ou Tesla ou n'importe quelle autre compagnie possède l'un de ces véhicules, elle l'éprouvera. Elle l'annoncera peut-être comme ça s'est fait à Ottawa, il y a quelques semaines. Une annonce pourrait paraître dans la presse, une annonce publique, qui ne serait même pas publiée sur le site Web.

J'ignore pourquoi vous ne le feriez pas sur le site Web. Agissez diligemment et soyez responsables à l'égard des Canadiens.

La présidente: Je vous remercie, monsieur Lobb.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Je remercie M. Lobb d'avoir fait la démonstration que j'allais faire. Cela me permettra de raccourcir ma présentation.

Dans les faits, je ne comprends pas cette inquiétude. Même les fonctionnaires nous ont dit qu'un délai de publication de 36 heures était réaliste. Exceptionnellement, il pourrait être un peu plus long, mais on ne dispose d'aucun exemple où ce délai ne pourrait pas être respecté. On est en train d'inventer quelque chose qui n'existe pas seulement par crainte d'une publication ou d'un processus achevé. Là-dessus, je suis d'accord avec M. Lobb. Le but n'est pas de gagner plus de temps à l'intérieur du processus, car il y a tout le temps voulu, mais de publier une décision dans les deux, trois ou quatre jours après qu'elle a été reçue. Je ne comprends pas cette inquiétude.

[Traduction]

La présidente: Entendons un dernier intervenant, puis je mettrai la question aux voix.

Monsieur Chong.

L'hon. Michael Chong: Merci, madame la présidente.

Je crois que M. Fraser a proposé un sous-amendement pour biffer les mots...

La présidente: Il en a parlé, mais il ne l'a pas proposé.

• (1605)

M. Sean Fraser: J'ai demandé si M. Aubin voulait proposer un amendement favorable en ce sens. Je le considérerais. Pour moi, c'est...

L'hon. Michael Chong: Je suis désolé, madame la présidente; il n'y a pas d'amendement favorable. Nous allons suivre la procédure...

La présidente: Il a laissé entendre que M. Aubin pourrait vouloir présenter une modification. Ce que M. Aubin n'a pas fait.

L'hon. Michael Chong: D'après ce que j'ai compris, nous avons interrompu les travaux pour obtenir un sous-amendement des membres d'en face...

La présidente: On ne me l'a pas communiqué.

L'hon. Michael Chong: D'accord.

La présidente: Il n'y a pas de sous-amendement.

L'hon. Michael Chong: Alors nous discutons toujours de la motion principale.

La présidente: Nous discutons toujours de l'amendement NDP-2 de M. Aubin et nous allons le mettre aux voix. Autre chose sur cet amendement? Non.

Monsieur Lobb.

M. Ben Lobb: Revenons à ce que j'ai dit au début de la séance, quand j'ai fait observer le grotesque de ce que nous faisons.

M. Aubin a fait une proposition sensée aux libéraux. Je leur ai demandé, au début, s'il se trouvait, dans tous ces amendements, quelque chose qui les intéressait. Je l'ai demandé à M. Fraser, parce que c'est lui qui a pas mal tenu le crachoir au dernier examen du projet de loi; ma demande l'a rendu perplexe, mais c'est ce qui l'a motivée, et, maintenant, après 40 minutes de séance, nous en sommes là.

C'est du simple bon sens. Rien ne vient essentiellement altérer le projet de loi. L'amendement est affaire de bon sens, et nous en sommes là. Vous conseillez de suivre le processus. Pourtant, après chacune de nos propositions sensées, les libéraux, pour une raison que j'ignore, se disent impuissants. Les représentants du ministère nous ont dit, ici, que presque toutes les publications se font dans les 36 heures. Nous demandons deux jours. Si ces deux jours vous déplaisent, allons pour trois, quatre ou même sept, mais vous revenez toujours avec « dès que possible ».

Voilà une façon de travailler qui laisse beaucoup à désirer. On aurait dû tout simplement nous dire dès le début qu'on allait voter contre tous les amendements. Le projet de loi serait déjà adopté.

Bravo! Merci.

La présidente: Merci, monsieur Lobb. Vous et moi, nous sommes des vieux de la vieille et nous connaissons bien les ficelles. Il y a des choses qui ne changent pas.

(L'amendement est rejeté.)

(Les articles 6 et 7 sont adoptés.)

(Article 8)

La présidente: Nous avons l'amendement NDP-3, proposé par M. Aubin.

Voudriez-vous nous en parler?

[Français]

M. Robert Aubin: Bien sûr.

Si j'étais vraiment de mauvaise foi, je commencerais une explication de cet amendement qui demanderait facilement de cinq à dix minutes pour justifier la pertinence de remplacer un « ou » par un « et ». Je reprendrais aussi toute la démonstration que j'ai faite quant à la possibilité, pour le ministre ou le ministère, de publier les décisions dans des délais raisonnables et connus.

Imaginez qu'un citoyen préoccupé par la sécurité automobile suive un dossier donné parce qu'il est touché directement en tant que propriétaire d'un certain modèle. On lui dirait que les décisions du ministre seront publiées sur le site Internet quand ce sera possible. C'est risible, surtout qu'on est incapable de nous démontrer l'impossibilité de le faire dans certains délais.

Plusieurs amendements au projet de loi ont été présentés par souci de cohérence. J'imagine que, par ce même souci de cohérence, malgré l'incohérence, les libéraux vont voter contre tous ces amendements.

On passe à côté d'une idée fort simple, qui vise à permettre à l'ensemble des citoyens de s'y retrouver facilement sur le site Internet et sur tout autre site que le ministère voudra bien utiliser, et ce, dans des délais connus.

Je ne sais que dire de plus sur le nouvel amendement NDP-3, qui se justifie exactement de la même manière que le précédent, mais qui concernait une autre partie du projet de loi. Cette même modification reviendra à quatre ou cinq reprises par souci de cohérence, je dirais même par souci de transparence.

Si les fonctionnaires pouvaient me donner un exemple, cela m'éclairerait peut-être. Je n'arrive pas à trouver un exemple où il serait justifié, pour le ministre, de ne pas publier l'arrêté alors que sa démarche est conclue.

Qu'on veuille conserver les négociations secrètes pendant le processus, je peux le comprendre, mais quand c'est terminé, c'est terminé. On a droit à l'information. Si tout ce qu'on a dit à propos de la transparence du gouvernement est vrai, en quoi est-ce un problème de publier la décision dans les deux, trois, quatre ou cinq jours? J'en perds mon latin.

• (1610)

[Traduction]

La présidente: Pourrions-nous demander au ministère ses observations?

Mme Kim Benjamin: Cet article particulier renvoie au processus, dans la loi, définissant le pouvoir d'ordonner, quand une détermination provisoire est publiée.

Les renseignements proviennent du fabricant et du public. On les examine. On fait une détermination définitive, qu'on publie. Je crois que le problème soulevé concerne le délai de publication. Je ferais d'abord observer que, selon le genre de renseignements publiés, il pourrait y en avoir différentes quantités et, quand on examinerait ce qu'il faudrait publier, l'information pour le pouvoir d'ordonner pourrait être moindre ou supérieure aux renseignements éventuels pour le pouvoir d'exempter dont nous avons discuté.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Bien sûr. Je l'ai laissé entendre plus tôt. Monsieur Lobb, j'apprécie vos questions. Je ne crois pas que le fait de préciser une période de deux jours ou une période générale soit la bonne façon de faire. Je respecte votre désaccord à ce sujet. Je ne crois pas que ce soit grotesque.

Ce processus aurait amené une modification qui rendrait obligatoire la publication sur un site Web. Ne croyez pas que nous vous faisons subir un exercice de mauvaise foi. Je voudrais entendre le témoignage des fonctionnaires sur d'autres amendements. Je tenais seulement à le préciser, dans le cadre de la discussion.

Cependant, je ne vois pas l'intérêt de ce que vous dites au sujet du délai de deux jours.

La présidente: Merci.

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 8 est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

(Article 9)

La présidente: Monsieur Aubin, sur cet article, vous avez un amendement, le NDP-4. Voudriez-vous nous en parler?

[Français]

M. Robert Aubin: Madame la présidente, il s'agit d'un tout nouvel amendement qui vise à remplacer un « ou » par un « et » et à prescrire un délai de publication.

Je me permets d'ajouter une chose. Dans des cas comme ceux qui nous préoccupent, où il est question de sécurité automobile, ne pouvons-nous pas tous convenir que la connaissance des faits par les consommateurs constitue également un moyen de pression formidable envers les constructeurs pour accélérer le processus de réparation?

Or en refusant de publier l'information dans un délai de deux, trois, quatre ou cinq jours, nous laissons entendre qu'il est possible que les consommateurs n'apprennent la nouvelle que six mois plus tard ou même, qui sait, deux ans plus tard.

Prenons l'exemple de la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique. Nous disposons de quelques mois pour pondre notre rapport et pour le déposer, et non pas de deux ans. Or c'est le genre de chose qui arrive, même lorsque le délai est prescrit. Imaginez ce qui pourrait se produire si la loi ne prescrivait pas de délai. Selon moi, une chatte n'y retrouverait pas ses petits.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Aubin.

Est-ce que le ministère voudrait faire des observations sur l'amendement de M. Aubin?

Mme Kim Benjamin: Seulement que nous publions le plus rapidement possible les renseignements dont nous disposons maintenant. Nous n'avons pas encore reçu de plaintes à ce sujet.

La présidente: Merci.

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: En ce qui concerne l'amendement NDP-5, voudriez-vous formuler des observations, monsieur Aubin?

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, madame la présidente. J'espère que vous remarquerez au moins la cohérence des amendements que je propose.

Je remercie la fonctionnaire qui vient de prendre la parole pour nous dire que tout était publié et qu'il n'y avait pas de plainte.

S'il n'y a pas de plainte, il me semble qu'il ne devrait pas y avoir de crainte. Nous pourrions donc inclure dans la loi le fait que l'information doit être publiée en temps opportun, c'est-à-dire en deux, trois, quatre ou cinq jours. Je laisse mes collègues choisir. Je suis même d'accord pour prescrire un délai de sept jours, s'il le faut. Ainsi, nous aurons prévu la semaine des quatre jeudis et la semaine au cours de laquelle il y a plus d'un congé férié. Je veux bien parer à toute éventualité, mais je pense que nous faisons fausse route en rejetant des amendements qui proposent simplement de changer un « ou » par un « et ». Le but de cet amendement est de permettre tous les moyens mais d'en assurer un, le site Internet, et de prescrire un délai.

•(1615)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Est-ce que le ministère a des observations de plus?

(L'amendement est rejeté.)

La présidente: Sur l'amendement LIB-1, entendons M. Fraser.

M. Sean Fraser: Merci.

En réalité, les amendements LIB-1 et LIB-2 vont ensemble. J'ai fait allusion à des précisions à venir à cette fin. Le ministre aussi, dans son témoignage.

J'ai ressenti de l'inquiétude à la lecture de l'amendement sénatorial prescrivant la réparation pour les vendeurs qui se retrouvaient avec des stocks sur les bras. Je comprends que le projet de disposition a été discuté avec les associations de vendeurs et qu'il les rassure. Essentiellement, il s'agit de préciser les réparations qui s'offrent à tous ceux qui possèdent un véhicule visé par un rappel. Plus précisément, dans le projet d'article 10.52 — reconnaissant que nous discutons de l'amendement LIB-1 et non du LIB-2 —, il précise que les vendeurs peuvent se prévaloir aussi de ces réparations. C'est essentiellement ce dont il s'agit et ça reflète en grande partie ce qui, à mon avis, rassure les associations de vendeurs.

La présidente: Le ministère voudrait-il formuler des observations à ce sujet avant que je ne donne la parole aux intervenants?

Mme Kim Benjamin: Simplement pour clarifier les discussions que nous avons eues sur cette question. À la lecture du libellé originel, nous avons cru comprendre que les protections ne s'étendaient pas aux vendeurs, mais seulement aux consommateurs. Nous avons estimé qu'il importait de clarifier l'intention originelle, qui était d'accorder aux vendeurs les mêmes types de protection qu'aux consommateurs.

La présidente: Allez-y, monsieur Lobb.

M. Ben Lobb: J'aimerais simplement dire aux téléspectateurs que j'ai bien l'impression que l'amendement libéral sera adopté au moment du vote. Je voulais simplement le préciser.

Un député: Ah, ah!

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey, vous pouvez y aller.

M. Vance Badawey: Merci.

Je suis d'accord avec M. Lobb puisque l'amendement est plein de bon sens.

La présidente: Allez-y, monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

J'aimerais simplement poser une question technique.

M. Fraser a dit que les amendements LIB-1 et LIB-2 étaient intimement liés. La présentation qu'il vient de faire est-elle la même pour ces deux amendements ou seront-ils présentés séparément? Feront-ils l'objet de deux votes distincts?

[Traduction]

M. Sean Fraser: Techniquement, nous ne sommes saisis que d'une seule motion, de sorte que le vote portera sur l'amendement LIB-1. En revanche, l'explication s'appliquait en quelque sorte aux deux amendements.

La présidente: Bien.

Qui est en faveur de l'amendement LIB-1? Qui est contre?

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: Monsieur Fraser, avez-vous d'autres remarques sur l'amendement LIB-2? Non.

Les représentants du ministère ont-ils des commentaires?

Y a-t-il d'autres questions ou remarques?

Que ceux qui sont en faveur de l'amendement LIB-2 lèvent la main. Veuillez m'excuser. Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Vouliez-vous parler de l'amendement, monsieur Aubin?

[Français]

M. Robert Aubin: Oui, c'est exact.

[Traduction]

La présidente: D'accord, allez-y.

[Français]

M. Robert Aubin: Je comprends qu'il y a un désir de se rapprocher de l'essence des demandes des concessionnaires automobiles, mais, à mon humble avis, nous en sommes encore loin. Puisque le projet de loi vise l'harmonisation avec le régime américain et que les concessionnaires ont des demandes particulières, je me demande pourquoi nous hésitons à faire le pas.

Nous n'avons pas besoin d'un projet de loi pour nous dire que les fabricants peuvent dédommager les concessionnaires. En effet, les concessionnaires ou les fabricants qui sont de bonne foi et qui entretiennent de bonnes relations avec leurs concessionnaires les dédommagent au moment où cela arrive. Lorsqu'une mesure est prévue par la loi, ce n'est pas pour encadrer ce qui va bien, mais bien pour prévoir ce qui pourrait être problématique. Or ce qui pourrait poser problème, c'est le fait qu'un fabricant refuse de dédommager un concessionnaire. L'amendement libéral indique qu'il pourrait maintenant le faire. Cependant, comme il peut déjà le faire, c'est inutile de l'inscrire dans la loi.

La loi devrait plutôt contenir un minimum de balises qui exigent que les fabricants le fassent. Or nous sommes encore loin de cette réalité.

• (1620)

[Traduction]

La présidente: Monsieur Fraser.

[Français]

M. Sean Fraser: Merci, monsieur Aubin.

[Traduction]

Il y a quelques raisons valables pour lesquelles je n'aimais pas la modification du Sénat, que je n'ai peut-être pas bien étayées dans mon explication.

Très brièvement, je m'oppose à la démarche du Sénat pour quelques raisons. La modification m'a toutefois amené à y réfléchir, et j'en remercie les responsables. Je m'interroge sur le bien-fondé de laisser le gouvernement fédéral légiférer les ententes contractuelles entre des entités commerciales. Je me demande si nous avons le droit de le faire, selon la Constitution.

Il y avait également une chose qui me préoccupait lorsque nous avons interrogé les représentants de l'Association canadienne des automobilistes, ou CAA, bien qu'ils n'aient pas pris position à ce sujet. Je leur ai d'ailleurs officiellement fait part d'une de mes réserves à ce moment: si nous créons essentiellement un paiement d'intérêt mensuel de 1 % pour les concessionnaires qui gardent un inventaire, les fabricants pourraient être incités à réparer les voitures qui ne sont pas en circulation plutôt que celles qui sont déjà sur la route.

De plus, à propos de ce que vous avez dit au sujet de l'harmonisation, l'amendement du Sénat ne réalise qu'une partie de l'harmonisation avec les États-Unis, si j'ai bien compris. Les concessionnaires sont dédommagés, mais on n'examine pas l'envers de la médaille, c'est-à-dire les obligations que ces concessionnaires doivent respecter pour avoir droit à la compensation. Nous avons fait la moitié du chemin. Si nous proposons des recours dans le projet de loi, nous ne devrions pas prioriser l'harmonisation aux dépens de ce que nous considérons être la meilleure politique. Il serait donc préférable de préciser les recours convenables en expliquant qu'ils s'appliquent tant aux consommateurs qu'aux concessionnaires.

L'amendement que je propose y arrive tout en attirant l'appui des joueurs de l'industrie. L'objectif n'est pas de légiférer la volonté d'une partie ou d'une autre, mais plutôt de mettre en oeuvre ce qui est selon nous la meilleure politique, d'une façon qui convienne à l'industrie.

La présidente: Très bien. Il n'y a pas d'autres commentaires.

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: Nous sommes maintenant saisis de l'amendement CPC-2. La parole est à Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je ne m'attarderai pas trop à la raison d'être de cet amendement, encore une fois. Il a été proposé par les représentants de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. En bref, cet amendement vient préciser la responsabilité légale du fabricant dans le projet de loi. C'est la propriété et le contrôle du véhicule qui devrait en déterminer la responsabilité légale. Le fait de rendre le fabricant légalement responsable d'un problème hors de son contrôle viendrait empiéter sur la relation entre le fabricant et le détaillant.

Aux termes du projet de loi, le ministre a le pouvoir d'exiger un rappel, ce qui constitue la protection ultime du consommateur.

La présidente: Puis-je demander aux représentants du ministère de commenter l'amendement de Mme Block?

Me Alain Langlois (avocat général et directeur exécutif adjoint, ministère des Transports): Je peux répondre au dernier point, du moins, qui porte sur la responsabilité.

Le libellé du projet de loi oblige les entreprises à corriger tout défaut avant que les matériels ne soient offerts en vente. Il ne s'agit pas d'une obligation de résultat. En fait, l'obligation consiste plutôt à prendre des moyens raisonnables pour s'assurer que l'objectif est atteint. L'entreprise doit démontrer qu'elle a tout fait pour y arriver. Les entreprises ne peuvent évidemment pas être tenues responsables d'une chose que les concessionnaires ne sont pas prêts à faire de leur propre chef pour respecter le contrat qui lie les deux parties. Elles ne peuvent pas être tenues responsables d'une chose qui échappe complètement à leur contrôle.

La présidente: Allez-y, madame Block.

Mme Kelly Block: En réponse à votre remarque, si cela ne change rien à la réalité, et si cela permet d'éclairer l'industrie, serait-ce acceptable? Le fait de clarifier cet élément changerait-il quoi que ce soit?

• (1625)

Me Alain Langlois: Le seul problème relatif au libellé — et Kim pourra probablement apporter d'autres précisions —, c'est qu'il oblige une entreprise à s'assurer que le défaut est corrigé avant que les matériels ne soient offerts en vente aux concessionnaires, plutôt que de s'appliquer à la transaction entre les concessionnaires et les consommateurs. Les véhicules qui sont déjà chez les concessionnaires pourraient être vendus aux consommateurs sans que ces derniers ne soient protégés par la disposition. Sur le plan de la sécurité, je pense que la disposition affaiblit la protection offerte par le projet de loi.

La présidente: Le prochain intervenant est M. Hardie.

M. Ken Hardie: Un argument a été avancé au cours des délibérations, à savoir que la réglementation des concessionnaires relève davantage des provinces que du fédéral. Le personnel pourra peut-être le préciser ou le confirmer.

Me Alain Langlois: Je dirai simplement que le projet de loi a pour but de réglementer les véhicules et l'équipement, ce qu'il fait en réglementant les entreprises, et non les concessionnaires.

La présidente: Allez-y, monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: J'espérais obtenir des précisions à propos de cet amendement. Sur le plan de la responsabilité, est-ce qu'en ce moment...?

Lorsque j'ai rencontré les fabricants, ils avaient une crainte. S'ils font tout ce qui leur est demandé, mais qu'un concessionnaire vend le véhicule de toute façon — disons qu'ils envoient une lettre au concessionnaire pour l'informer de la présence d'un défaut, mais que celui-ci l'ignore et ne lui répond pas —, ils craignent sincèrement d'en être tenus responsables.

Êtes-vous en train de me dire que, s'ils font preuve de diligence et qu'ils font tout ce qu'ils sont censés faire, une telle situation ne risque pas de se produire en vertu du libellé actuel?

Me Alain Langlois: C'est exact. Leur obligation consiste à « s'assurer », et non pas à obtenir un résultat à tout prix. Les entreprises doivent s'assurer que le résultat est atteint. S'ils peuvent démontrer qu'ils ont pris des mesures raisonnables, à leur discrétion et selon leur autorité, pour obtenir le résultat, ils auront observé la réglementation.

M. Sean Fraser: Bien.

La présidente: Monsieur Lobb.

M. Ben Lobb: Au cours des deux ou trois derniers votes, j'ai remarqué certains commentaires. Cette fois-ci, je demanderais un vote par appel nominal, simplement pour que tous les députés

sachent comment chaque membre du Comité a voté. Cela me semble être important.

La présidente: Ce n'est pas un problème, monsieur Lobb.

S'il n'y a pas d'autres commentaires, passons au vote sur l'amendement CPC-2.

En l'absence de M. Aubin, je constate qu'il y a égalité des voix, à quatre voix contre quatre. Je dois rompre l'égalité, et je ne suis pas en faveur de l'amendement.

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4. [Voir le *Procès-verbal*])

Nous sommes maintenant saisis de l'amendement NDP-6.

Allez-y, monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Madame la présidente, je suis désolé de mon absence. J'espère que ce n'est pas le fait de débattre toujours le même amendement avec le même insuccès qui me rend malade.

Voici l'amendement NDP-6:

(4) Dans les deux jours suivant la prise de la décision définitive, le ministre la publie sur le site Internet du ministère des Transports et la rend accessible par tout

Je pense que cela a été suffisamment débattu pour qu'on comprenne l'essence de cet amendement. Je me fie au bon sens du Comité.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur.

(L'amendement est rejeté.)

Passons à l'amendement NDP-7.

[Français]

M. Robert Aubin: Au risque de me répéter, voici l'amendement NDP-7:

(2) Dans les deux jours suivant la modification ou l'annulation de l'arrêté, le ministre publie l'arrêté modifié ou un avis d'annulation de l'arrêté sur le site Internet du ministère des Transports et rend l'arrêté ou l'avis accessible par tout autre moyen qu'il estime indiqué.

Comme je l'ai dit, le délai pourrait être de trois, quatre ou cinq jours, voire une semaine. Par ailleurs, je souligne le fait que nous souhaitons, encore là, remplacer le « ou » par un « et ».

Voilà un amendement qui m'apparaît tout indiqué.

[Traduction]

La présidente: Y a-t-il une intervention?

(L'amendement est rejeté.)

(L'article 9 modifié est adopté.)

(L'article 10 est adopté.)

La présidente: L'article 11 est-il adopté?

Je n'ai vu personne faire quoi que ce soit. Si vous voulez bien lever la main, ce serait utile. J'essaie de garder à l'esprit les remarques de M. Chong, visant à faire avancer les choses.

(Les articles 11 à 13 sont adoptés successivement.)

(Article 14)

La présidente: Nous sommes saisis de l'amendement NDP-8, qui porte sur l'article 14.

Allez-y, monsieur Aubin.

• (1630)

[Français]

M. Robert Aubin: Je ne sais pas si j'en ai déjà parlé, mais il m'apparaît que nous pourrions apporter une modification simple pour rendre les choses encore plus claires, intelligibles et concrètes pour tous. Nous pourrions remplacer « ou » par « et » et prévoir un délai de prescription dans l'article en cause. Voilà l'essence de l'amendement NDP-8.

Je m'arrête ici.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je ne veux pas me répéter, mais j'estime que nous savons ce que je pense du délai de « deux jours ».

Quant aux prépositions « et » ou bien « ou », je suis satisfait du libellé actuel. Si vous estimez que le changement ajoute de la valeur, et que vous accepteriez le libellé antérieur en substituant « ou » plutôt que « et », j'appuierais l'amendement. Je vais vous laisser décider si vous voulez le faire. Je pourrais appuyer l'une ou l'autre des prépositions.

Je vais m'arrêter ici.

[Français]

M. Robert Aubin: Je pense avoir déjà clairement indiqué ma préférence et on a rejeté tous les autres amendements. Par souci de cohérence, il faudrait recommencer le travail du début pour mettre « et » partout. Cela m'apparaît trop long et nous manquerions de temps. De toute façon, je tiens à la détermination dans le temps.

[Traduction]

La présidente: Merci.

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: Nous passons maintenant à l'amendement NPD-9. Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Je vais changer de registre. Cela mènera probablement au même résultat, mais je le fais quand même.

On parle ici des consentements que peut signer le ministre. Le projet de loi prévoit une prescription qui permet de modifier un consentement en cours de route pour toutes sortes de raisons. Toutefois, nulle part on ne prévoit le mécanisme par lequel on pourrait rejeter ce consentement ou le défaire. Voilà l'essence de l'amendement NDP-9, qui se lit comme suit:

(7) La Cour fédérale peut annuler un consentement qu'elle a enregistré lorsque, à la demande du ministre ou de toute autre partie au consentement, elle conclut que les circonstances ayant entraîné le consentement ont changé et que, sur la base des circonstances qui existent au moment où la demande a été faite, le consentement n'aurait pas été signé ou n'aurait pas eu les effets nécessaires à la réalisation de son objet.

Là aussi, il y a un esprit de cohérence. À titre de comparaison, je vous soumettrai bien humblement que le commissaire à la concurrence avait ce droit de retrait, entre autres choses. Notre amendement est fortement inspiré d'un mécanisme similaire qui est

prévu dans la Loi sur la concurrence, lequel mécanisme aurait sa place dans le projet de loi à l'étude.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Hardie, la parole est à vous.

M. Ken Hardie: Je vais probablement m'en remettre à mon ami, M. Fraser, à ce sujet.

Je pensais qu'un consentement consistait essentiellement à ce que les deux parties acceptent une chose, après quoi il faut l'accord des deux pour l'annuler. Vous envisagez ici de donner la possibilité d'annuler l'entente à un tiers, c'est-à-dire le ministre, ou à l'une des deux parties touchées par le consentement. Encore une fois, je doute que cela fonctionnerait vraiment.

• (1635)

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Ce qui me préoccupe ici, ce sont les conséquences pratiques. Je suis peut-être un peu blasé après avoir été avocat plaidant. Les consentements étaient une excellente façon d'avoir une certitude. Si une personne avait la possibilité de contester un consentement quand cela devenait dans son intérêt économique, compte tenu de l'évolution de la situation, elle saisisait généralement cette occasion, selon mon expérience. À mon avis, cet assouplissement des ordonnances par consentement risque de déclencher une avalanche de litiges lorsque les circonstances auront changé. Je doute que ce soit productif.

La présidente: Voulez-vous répondre, monsieur Aubin?

[Français]

M. Robert Aubin: Oui.

Dans le meilleur des mondes, quand tout va bien, on n'a pas besoin d'annuler un consentement et ce n'est pas le ministre qui le ferait. Ce dernier ferait une demande à la Cour fédérale, qui, elle, annulerait le consentement.

La question est toute simple. On convient d'un consentement. Que fait-on le jour où l'une des parties — espérons que ce n'est pas le ministre — ne se conforme pas aux obligations prévues au consentement? S'il n'y a pas moyen d'annuler le consentement et de passer à une autre étape, celle qui existait auparavant, soit la poursuite en cour, il n'y aurait plus rien.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Comme mes deux collègues, je ne pense pas que la Cour fédérale traiterait la demande. Elle la renverrait probablement aux deux parties pour qu'elles la traitent en bonne et due forme.

[Traduction]

La présidente: D'accord.

[Français]

M. Robert Aubin: Pourquoi la Cour fédérale traiterait-elle du même droit pour le commissaire à la concurrence?

M. Angelo Iacono: Dans votre commentaire, vous avez parlé de la Cour fédérale. Pourquoi porter la demande devant cette cour quand cela se passe entre les deux parties?

[Traduction]

La présidente: Voulons-nous d'autres explications de la part des représentants du ministère pour s'assurer que tout le monde comprend?

[Français]

Me Alain Langlois: J'aimerais ajouter quelque chose.

Une fois enregistrée à la cour, une entente est exécutoire et c'est une ordonnance de la cour. Si une partie à l'entente — ce n'est jamais le ministre — ne respecte pas ses obligations, il y a des mesures d'outrage au tribunal qui peuvent être prises en vertu des règles de la Cour fédérale. En cas de non-conformité, il y a des façons d'appliquer ou de mettre en oeuvre une ordonnance.

[Traduction]

La présidente: Merci.

[Français]

M. Robert Aubin: Cela va dans le sens de ce que je viens de dire. Le consentement est déjà enregistré à la Cour fédérale. C'est clair que, si on donne au ministre ou à l'une des deux parties le pouvoir d'annuler une entente de consentement, la Cour fédérale en sera saisie et ce sera à elle d'agir. Plutôt que de retourner cela aux parties, elle pourrait très bien ordonner l'annulation du consentement et donner au ministre un choix d'autres mesures.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Avez-vous quelque chose à ajouter?

[Français]

Me Marie-France Taschereau (avocate, ministère des Transports): Je ne veux pas parler de toutes les dispositions du droit de la concurrence, mais si vous faites référence au consentement qui est utilisé dans le cadre de fusions, il faut se rappeler que le commissaire de la concurrence n'a pas toute l'information pertinente au moment où il prend la décision de signer une entente de consentement avec les parties. Le but de la Loi sur la concurrence est de déterminer si la fusion entraînera à l'avenir une diminution sensible de la concurrence.

Dans le cadre du droit de la concurrence, il m'apparaît important de permettre au commissaire de la concurrence ou à une autre partie de demander un changement si les circonstances ont changé et que cela n'était pas envisageable au moment où l'entente a été signée. Ici, lorsque Transports Canada va signer une entente par consentement, les faits seront établis, ce qui permettra à chaque partie de prendre les meilleures décisions et de voir ce qu'elle laissera tomber en fonction de la négociation qui est appropriée dans un contexte de sécurité.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Je vais maintenant mettre aux voix l'amendement NDP-9.

(L'amendement est rejeté.)

(L'article 14 est adopté.)

(Article 15)

La présidente: Nous sommes maintenant à l'amendement NDP-10. Monsieur Aubin, vous avez la parole.

[Français]

M. Robert Aubin: L'esprit de cet amendement est très simple. Il permet au gouverneur en conseil, par règlement, d'établir la forme et la teneur des procès-verbaux de violation de la sécurité automobile. Il est important de mettre des garde-fous aux pouvoirs du ministre, afin d'éviter le plus possible qu'il y ait de l'ingérence politique.

C'est l'essence de l'alinéa 16.1e) que nous ajoutons à la série de conditions. Cet alinéa vise ceci:

e) établir la forme et la teneur des procès-verbaux de violation.

Il y a déjà toute une série de responsabilités qui sont dévolues au gouverneur en conseil, et nous en ajoutons une qui nous apparaît cohérente dans ce contexte.

●(1640)

[Traduction]

La présidente: Les représentants du ministère ont-ils quelque chose à dire?

Mme Kim Benjamin: L'objectif est de montrer quels types de titres, de cases et d'informations seraient sur le formulaire, ce qui peut changer au fil du temps.

La présidente: Merci.

(L'amendement est rejeté. [Voir le Procès-verbal])

La présidente: Monsieur Aubin, vous pouvez nous parler de l'amendement NDP-11.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, madame la présidente.

Je vais dire quelques mots sur cet amendement, qui reprend en essence l'esprit d'un amendement qui viendra un peu plus tard et qui prévoit des modifications aux pénalités.

Selon le libellé officiel à la page 13 du projet de loi, l'imposition d'une pénalité n'a pas pour but de donner une punition. Je veux bien, mais une pénalité reste une pénalité. Si, habituellement, l'objectif d'une pénalité n'est pas de donner une punition, elle vise à tout le moins à être dissuasive. Par conséquent, il faudrait que la disposition en question dissuade les compagnies de faire quelque chose qui n'est pas souhaité. Ce sera le sens des pénalités que nous proposerons dans l'amendement NDP-15, qui sera présenté plus tard.

Cet amendement a pour but de changer cette approche un peu bon enfant. Je comprends ce qu'on veut faire en disant dans la disposition proposée que le but n'est pas de donner une punition, mais il faut quand même que la loi conserve son mordant et que ses articles soient dissuasifs. C'est pour cela que nous proposons ce nouveau libellé.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Je vais encore faire la preuve que je ne suis pas avocat. Le mot « dissuasion » m'indique — à moi du moins — qu'il y a peut-être un crime quelconque auquel une peine devrait s'appliquer, par opposition à une personne qui fait une simple erreur. Par exemple, une sanction administrative pécuniaire suffisamment salée pourrait atteindre l'objectif de dissuasion. Ainsi, ceux qui se font prendre une fois se feront prendre encore.

L'idée est de s'assurer que les gens font la bonne chose. Je pense que si on insinue en fait que la dissuasion peut nécessiter une certaine criminalité, le mot pourrait alors compliquer les choses.

Me Alain Langlois: Le seul commentaire que j'aimerais faire est que les sanctions administratives pécuniaires, ou SAP, sont bien établies. Au moins, la jurisprudence reconnaît et confirme qu'elles sont de nature administrative et non criminelle. Si elles étaient criminelles, la protection conférée par la Charte s'appliquerait à l'imposition d'une SAP.

La notion de dissuasion, ou *deterrence* en anglais, soulève une question — dont je ne suis pas certain de connaître la réponse. On peut se demander si nous passons d'une situation administrative à une situation criminelle, ce qu'il ne faudrait pas faire. Je n'ai toutefois pas de réponse définitive, car je ne suis pas certain de savoir à quoi m'en tenir.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: J'ai trouvé la question de M. Hardie tout à fait pertinente.

Je ne suis pas avocat non plus, mais il m'apparaît que, lorsqu'on parle de dissuasion, cela ne relève pas automatiquement du Code criminel, par exemple si les amendes étaient très négligeables. Un témoin, dont j'ai malheureusement oublié le nom, nous a dit que si l'amende imposée à un grand fabricant n'est pas dans les sept chiffres, cela ne change pas beaucoup la journée de ce dernier.

Voilà quelque chose qui est dissuasif et qui n'est pas nécessairement d'ordre criminel. Si un fabricant fait le calcul que cela lui coûte moins cher d'enfreindre la loi que de la respecter, c'est que la loi n'a pas d'effet dissuasif, même si ce qu'il est en train de faire n'est pas nécessairement criminel. Je ne pense pas que la dissuasion réfère à un acte criminel.

Quoi qu'il en soit, j'aurais bien aimé avoir une réponse précise.

• (1645)

[Traduction]

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Lorsque j'examine la façon dont le concept est inscrit dans la loi, je suppose que la pénalité vise à favoriser le respect de la loi. Je trouve intéressant que nous pensions favoriser le respect au moyen d'une sanction. Selon sa définition, la dissuasion est « l'action de décourager un acte ou un événement en suscitant le doute ou la crainte des conséquences ». Voilà qui me semble être l'objectif d'une pénalité.

On dit ici que la pénalité vise à favoriser le respect de la loi. Il s'agit à mes yeux d'un angle intéressant. Je ne suis pas certaine que le fait de changer le mot aurait une incidence, mais je comprends où M. Aubin veut en venir.

La présidente: Nous allons écouter M. Hardie, puis M. Fraser.

Nous devons garder à l'esprit que le temps file, mesdames et messieurs.

M. Ken Hardie: Juste un...

La présidente: Je suis désolée. Un instant. M. Lobb était le premier.

M. Ben Lobb: M. Hardie peut commencer.

La présidente: Allez-y, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Y a-t-il un mécanisme dans la loi ou peut-être ailleurs permettant d'infliger une peine plus sévère à une personne qui agit mal ou qui considère que les sanctions administratives font partie du coût des affaires?

Me Alain Langlois: Il s'agirait de poursuites pénales. C'est un autre outil d'application de la loi, mais il relève du droit criminel.

M. Ken Hardie: Est-ce que c'est prévu quelque part dans le texte législatif?

Me Alain Langlois: C'est déjà dans la loi.

La présidente: M. Fraser est le prochain intervenant. Nous avons ensuite M. Lobb.

M. Sean Fraser: Différentes sanctions administratives pécuniaires, ou SAP, sont prévues dans diverses lois fédérales. Je pense qu'il y en a dans la Loi sur l'aéronautique et la Loi maritime du Canada. Il existe donc quelques sanctions semblables.

Me Alain Langlois: C'est exact.

M. Sean Fraser: Comment sont-elles structurées? Est-ce exactement comme dans la législation proposée? Ces sanctions ont-elles été un moyen efficace de favoriser le respect de la loi?

Me Alain Langlois: Elles sont toutes légèrement différentes, mais celle-ci a été conçue à partir de la sanction la plus récente que nous avons créée. Elles correspondent à la jurisprudence. Pour revenir aux commentaires de Mme Block, la jurisprudence dit mot pour mot que le but d'un régime administratif est d'assurer le respect du cadre réglementaire.

M. Sean Fraser: Vous dites que c'est l'une des raisons pour lesquelles nous utilisons ce libellé en particulier. C'est pour éviter les protections de la Charte qui pourraient...

Me Alain Langlois: Oui.

M. Sean Fraser: D'accord.

La présidente: M. Lobb est le prochain intervenant.

M. Ben Lobb: Quelle est la sanction maximale à avoir été imposée à ce jour? Je vais commencer par cette question.

Me Alain Langlois: De toute évidence, il n'y a eu aucune sanction administrative pécuniaire puisqu'elles n'existent pas encore. L'outil sera introduit par le projet de loi.

M. Ben Lobb: Mes excuses. Dans ce cas, quelles sont vos prévisions, d'après les cas antérieurs? À quoi ressembleraient les sanctions? Vous voyez ce que je veux dire, n'est-ce pas?

Mme Kim Benjamin: L'objectif est d'établir des pénalités maximales dans le cadre de la réglementation. Le processus réglementaire vise à déterminer, en fonction de l'énormité de la violation, la sévérité de sanction qui convient. Cela permettrait notamment de fixer la pénalité par véhicule ou par jour.

Même si nous pouvons instaurer un seuil assez bas, la sanction pourrait augmenter considérablement selon l'ampleur du problème. Cependant, l'objectif serait de passer par le processus réglementaire pour établir ces seuils maximums, puis de fixer un plafond pour une série de violations, par exemple.

M. Ben Lobb: Les sanctions administratives pécuniaires dans le cas d'une personne morale qui, j'imagine, pourrait être un fabricant de coussins gonflables ou le monteur...

Mme Kim Benjamin: Pour nous, il s'agirait du fabricant.

M. Ben Lobb: D'accord.

Il pourrait donc s'agir de 200 000 \$, d'après ce qu'on dit ici — « applicable à chaque contravention ». Le fabricant d'un coussin gonflable, disons...

Mme Kim Benjamin: Je veux simplement confirmer que pour nous, les entreprises sont des fabricants et des importateurs. Il ne s'agit pas de concepteurs de composants.

• (1650)

M. Ben Lobb: Peu importe la façon dont vous voulez le dire, il s'agirait de 200 000 \$ par véhicule. Ou vous dites...

Mme Kim Benjamin: Ce serait jusqu'à concurrence d'un certain montant. Dans le processus réglementaire, un montant maximal serait établi. Toutefois, nous pouvons décider que pour une violation, il s'agirait de 10 000 ou 200 000 \$. Nous pourrions alors dire « par violation », ce qui signifie que cela pourrait être multiplié par le nombre de véhicules ou le nombre de jours.

M. Ben Lobb: Vous mettez ceci en oeuvre par voie de réglementation.

Mme Kim Benjamin: C'est exact.

M. Ben Lobb: Lorsqu'il s'agit de « favoriser le respect », je sais que pour un monteur de véhicules, le Canada n'est pas le plus grand marché qui existe, mais il est assez grand. La pénalité pourrait être très importante si la violation est énorme.

Mme Kim Benjamin: Elle pourrait être très importante, et c'est pourquoi nous devons suivre le processus réglementaire pour déterminer quelles seraient les pénalités maximales après avoir mené des consultations exhaustives auprès d'intervenants et du public.

M. Ben Lobb: Juste par curiosité, quel est-il aux États-Unis?

Mme Kim Benjamin: Aux États-Unis, on parle d'un plafond global plutôt que d'un plafond par règlement. Il me faudrait le confirmer, mais je crois qu'il s'agit d'un plafond de 105 millions de dollars à l'heure actuelle.

La présidente: Merci beaucoup.

Y a-t-il d'autres observations?

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: Comme je l'ai déjà dit, selon notre greffière, l'amendement NDP-12 n'est pas recevable.

Nous en sommes à l'amendement NDP-13. Allez-y, monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, madame la présidente.

Il s'agit encore d'une question de délai. Cette fois-ci, on n'hésite pas à inclure un délai dans la loi. On parle d'un délai de deux ans, mais l'amendement propose plutôt un délai de cinq ans. L'amendement se base sur des exemples de délais qui s'étendent dans le temps.

Je donnerai l'exemple de General Motors, qui a dû faire face à un grand nombre de problèmes. Dix ans se sont écoulés entre la découverte d'un problème potentiel et sa totale résolution.

S'il y a péremption après deux ans et qu'on ne peut plus rien faire, il me semble que le délai est un peu court. Nous proposons donc un délai de cinq ans. Si un amendement proposait un délai de sept ans, je l'appuierais aussi. Toutefois, selon nous, un délai de deux ans est nettement trop court.

[Traduction]

La présidente: Est-ce que les témoins peuvent donner leur point de vue, s'il vous plaît?

Mme Kim Benjamin: Nous avons choisi une période de deux ans parce que cela concordait avec la période que nous avions pour la dimension criminelle de la question. Le but, c'est que ce soit deux

ans après que nous avons eu connaissance de l'affaire, et non deux ans après qu'une infraction a été commise, de sorte que nous serions capables de le faire avant la fin de cette période et ce ne serait pas en fonction du moment où l'infraction a été commise.

La présidente: Merci.

Allez-y, monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Vous venez de soulever un point qui m'intéressait. Deux ans, cela correspond au délai de prescription habituel pour différentes causes d'action, que ce soit de nature criminelle ou autre, dans différentes provinces.

J'ai déjà vu des dispositions en matière de délais de prescription qui indiquaient que c'était « au moment où le demandeur l'a su ou aurait dû le savoir » plutôt que « suivant le fait reproché ».

Je crois que si on n'en a pas connaissance avant quatre ans, je n'aimerais vraiment pas que le libellé que nous utilisons empêche le processus de suivre son cours. Je pense que cela fait partie des effets néfastes dont monsieur Aubin voulait parler.

Ma question s'adresse probablement à M^e Langlois. Avons-nous l'assurance que le libellé exprimera bien le principe de la possibilité de découvrir?

Me Alain Langlois: C'est conforme à la formulation que nous avons dans chaque régime de SAP. Une période de deux ans, c'est le plus long délai de prescription pour les SAP. Dans la plupart des cas, c'est un an et demi, un an ou deux ans. Oui, c'est de cette façon que c'est interprété.

M. Sean Fraser: À cet égard, une jurisprudence...

Me Alain Langlois: Je ne sais pas s'il y a eu remise en question à cet égard, mais c'est de cette façon que c'est interprété.

M. Sean Fraser: Interprété par qui?

Me Alain Langlois: Par le ministère, lorsqu'il impose une SAP.

M. Sean Fraser: D'accord.

Me Alain Langlois: Dans une situation normale, le ministère est rapidement mis au courant d'un problème, mais si les circonstances sont telles que le ministère le découvre...

• (1655)

M. Sean Fraser: C'est suivant le fait reproché, selon le ministère.

Me Alain Langlois: Oui.

M. Sean Fraser: D'accord.

La présidente: Merci beaucoup.

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 15 est adopté.)

(Article 16)

La présidente: Concernant l'article 16, nous avons l'amendement NDP-14.

Allez-y, monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, madame la présidente.

Mes collègues ont pu constater que les changements sont clairs, nets et précis. Il est question de sommes considérables. Cela correspond exactement à l'esprit de l'amendement NDP-11, qui a pour but de dissuader l'entreprise de contourner la loi. Un témoin nous a dit que, pour être bien compris, il fallait parler de montants dans les sept chiffres, et c'est ce que fait la loi.

Tant et aussi longtemps qu'il y aura une bonne entente entre Transports Canada et les manufacturiers, cela ne s'appliquera pas. Cependant, le jour où on en aura besoin, on aura à la fois une loi qui a du mordant et une mesure dissuasive. C'était l'objectif de cet amendement et ce l'est toujours, puisqu'il n'a pas encore été rejeté.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Allez-y, monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Sur cette question, il peut y avoir une différence dans notre interprétation des faits, compte tenu de ce que Mme Benjamin a décrit il y a un moment.

Je pense que nous pourrions en arriver aux montants que vous venez de mentionner, mais concernant les violations, la pénalité est fixée par véhicule, par jour, de sorte qu'à l'heure actuelle, il est tout à fait possible que le montant d'une peine maximale dépasse grandement 2 millions, voire 100 millions de dollars. Est-ce exact?

Mme Kim Benjamin: Comme nous l'avons souligné, l'objectif, c'est de fixer la pénalité par véhicule, par jour. Selon le type d'infraction, ce serait l'un ou l'autre. Si l'on n'émet pas d'avis, ce serait alors par véhicule, par jour. Le montant pourrait donc être assez élevé, selon ce que nous établirons dans la réglementation.

M. Sean Fraser: Or, à l'heure actuelle, il n'y a pas de montant global maximal?

Mme Kim Benjamin: Non.

M. Sean Fraser: N'est-ce pas mutuellement exclusif quant à la possibilité qu'il y ait d'autres poursuites, comme des poursuites criminelles, par exemple, dans un cas vraiment énorme?

Mme Kim Benjamin: Je vais laisser Alain répondre à la question.

Me Alain Langlois: Je crois comprendre, d'après ce qu'on propose ici, qu'il s'agit d'augmenter les amendes liées aux poursuites criminelles et non les amendes administratives pécuniaires. Il s'agit du montant lié aux poursuites.

M. Sean Fraser: D'accord. Merci.

La présidente: Nous passons au vote.

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

(Les articles 16 et 17 sont adoptés.)

La présidente: Nous passons maintenant au nouvel article 17.1 proposé, à l'amendement NDP-15.

Allez-y, monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, madame la présidente.

Au moment où nous avons rédigé cet amendement, il nous apparaissait sensé. Je vous dirai que, aujourd'hui, après le nombre d'amendements rejetés, il m'apparaît encore plus important, puisqu'on a refusé systématiquement l'obligation de publication dans un délai prescrit. On sait maintenant qu'un délai « aussi rapide que possible », ou n'importe quel langage flou, peut vouloir dire le lendemain matin ou deux ans plus tard. Il nous apparaîtrait à tout le moins important que, annuellement, le ministre puisse faire rapport

au Parlement de l'utilisation des nouveaux pouvoirs que lui accorde le projet de loi S-2. C'est pourquoi nous proposons ceci:

21 (1) Au plus tard le 31 décembre suivant la fin de chaque exercice, le ministre établit un rapport sur l'exécution et le contrôle d'application des dispositions de la présente loi au cours de l'exercice précédent et le fait déposer devant chaque chambre du Parlement.

Dans ce cas, il y aurait au moins un endroit sûr où, annuellement, toutes les décisions seraient rendues publiques et où chaque député pourrait en prendre connaissance et décider de véhiculer l'information dans sa circonscription selon les moyens qu'il juge opportuns.

Ensuite, le paragraphe 21(2) décrit ce que devrait contenir ce rapport annuel. Je ne veux pas reprendre la lecture de chacune des propositions. Vous avez eu le temps de les consulter. Il m'apparaît que, maintenant que la publication obligatoire et fixée dans le temps a été refusée, le rapport annuel devrait être le minimum auquel nous puissions nous attendre.

● (1700)

[Traduction]

La présidente: Je demande aux représentants du ministère de formuler des observations là-dessus, s'il vous plaît.

Mme Kim Benjamin: Concernant le défaut et le programme de rappel sur lesquels porte cette mesure, nous publions déjà beaucoup de renseignements et nous essayons de tout rendre public à l'heure actuelle.

La présidente: Merci.

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

(Les articles 18 et 19 sont adoptés.)

La présidente: Le titre abrégé est-il adopté?

Des députés: D'accord.

La présidente: Le titre est-il adopté?

Des députés: D'accord.

La présidente: Le projet de loi modifié est-il adopté?

Des députés: D'accord.

La présidente: La présidence peut-elle faire rapport du projet de loi modifié à la Chambre?

Des députés: D'accord.

La présidente: Revenons à la partie des travaux du Comité. Nous sommes saisis d'un rapport contenant des recommandations du Sous-comité.

J'ai demandé à la greffière d'envoyer à tout le monde le programme du Comité du Sous-comité par voie électronique, ce que nous ne faisons pas normalement, simplement pour que vous puissiez l'examiner avant qu'il soit adopté par le Comité.

Je remercie beaucoup les témoins de leur aide et, bien sûr, notre excellent personnel. Nous avons certains travaux à accomplir, mais vous pouvez sortir en silence si vous le souhaitez.

Le rapport n° 2 vous a été envoyé électroniquement. Il provient du Sous-comité du programme et de la procédure.

Est-ce que tout le monde y a jeté un coup d'oeil? Avez-vous des observations à faire? Si ce n'est pas le cas, est-ce que quelqu'un peut proposer l'adoption du rapport du Sous-comité?

Un député: Je la propose.

(La motion est adoptée.)

La présidente: Monsieur Aubin, vous avez quelque chose à présenter.

[Français]

M. Robert Aubin: Oui.

En fait, je ne veux pas vous bousculer si vous avez d'autres éléments à discuter ou à présenter, mais j'aimerais que vous puissiez me conserver une ou deux minutes avant de lever la séance afin de présenter une motion sur laquelle j'aimerais que nous votions.

[Traduction]

La présidente: Oui, monsieur Aubin.

Nous avons adopté le rapport du Sous-comité. Nous avons terminé l'étude article par article du projet de loi S-2, et nous pouvons maintenant examiner votre motion.

Voulez-vous la présenter officiellement maintenant?

[Français]

M. Robert Aubin: Oui.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Vous avez déjà présenté cette motion il y a un certain temps, et vous pouvez maintenant en parler.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Je serai très bref puisque nous en avons déjà parlé.

Encore ce matin, j'ai eu le plaisir d'être invité aux consultations du ministère des Transports. Une des questions importantes sur lesquelles nous avons échangé concernait les moyens à prendre pour réduire nos gaz à effet de serre et améliorer nos stratégies de transport.

De plus, pas plus tard qu'hier, ma collègue déposait un projet de loi d'intérêt privé qui touchait VIA Rail.

Il m'apparaît vraiment essentiel qu'en 2017 — cela pourrait être 2018, nous sommes beaux joueurs — nous prenions le temps de réaliser une étude sur les besoins du Canada en matière de services ferroviaires passagers. À mon avis, le train est non seulement le meilleur moyen de permettre le déplacement des populations dans un corridor aussi important que celui de Québec-Windsor — ce n'est pas le seul duquel nous serions amenés à traiter —, mais c'est également le meilleur moyen que nous avons de retirer des voitures de la circulation.

À l'heure où on parle de voitures électriques et de voitures hybrides et de toutes sortes de moyens pour tenter de réduire nos gaz à effet de serre — je ne conteste pas ces mesures —, il m'apparaît que le transport passager par train est une question sur laquelle nous devons nous arrêter le plus rapidement possible.

Cela s'impose d'autant plus que VIA Rail a soumis un certain nombre de projets qui semblent flotter dans la stratosphère depuis plusieurs mois et sur lesquels nous pourrions entendre les différentes parties et, peut-être, envoyer des recommandations au ministre des Transports qui lui permettraient d'accélérer la mise en place de ce moyen de locomotion du XXI^e siècle.

● (1705)

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Aubin.

Allez-y, monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: J'ai une suggestion et, selon la réponse de M. Aubin, j'ai peut-être un sous-amendement à proposer également.

En fait, j'aime l'idée. Je crois que c'est un aspect important concernant le déplacement des gens au Canada.

Nous allons bientôt entreprendre une étude sur les corridors de transport. Il me semble qu'intégrer le service ferroviaire passager dans notre étude serait un moyen efficace de procéder. Si cela vous convient, je propose un sous-amendement pour ajouter « dans le cadre de son étude sur les corridors de transport » à la motion.

Si vous préférez que nous menions une étude distincte, je me rallierai à vous.

La présidente: Je vais permettre aux autres membres du Comité qui voulaient prendre la parole de le faire.

C'est au tour de Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Concernant ce que propose M. Fraser, au huitième point du rapport, où il est question des réunions dédiées à l'étude sur la Stratégie canadienne sur les transports et la logistique, on indique également que cette étude devrait se pencher à la fois sur le transport de passagers et de marchandises.

Je vois que dans le cadre de l'étude, on envisage déjà de faire ce qui est proposé, de sorte que peu importe si nous appuyons la motion parce que nous songeons déjà à le faire ou si nous devons adopter la motion parce que nous songeons déjà à le faire, le Comité doit prendre une décision.

La présidente: C'est au tour de M. Badawey.

M. Vance Badawey: Je suis d'accord avec les deux intervenants qui m'ont précédé. Lorsque j'ai présenté la motion visant à étudier les transports, la logistique et les corridors de distribution, l'objectif était d'examiner non seulement les corridors commerciaux, mais également les corridors de passagers.

Cela dit, madame Block, nous pouvons adopter cela maintenant et l'intégrer ou en faire une étude distincte. Je laisse cela à la discrétion de M. Aubin.

Si vous n'êtes pas convaincu que la motion précédente permet de couvrir le sujet, je ne m'oppose aucunement à la motion que vous avez présentée. Ce serait simplement aligné sur la motion précédente.

Par contre, je veux mentionner que dans le processus, il faudra inclure nos homologues provinciaux simplement parce qu'une grande partie des services voyageurs relèvent de leur compétence. Surtout, nous devons harmoniser les services voyageurs avec d'autres services voyageurs, dont les services ferroviaires, bien entendu, qu'il s'agisse du GO train en Ontario ou du train à grande vitesse et la possibilité du transport à grande vitesse. À mon avis, il est temps que nous en discutons. Ajoutons à cela les routes, les autobus et d'autres moyens de transport de passagers. Cela devient une discussion plus importante avec d'autres partenaires, comme les partenaires provinciaux et municipaux.

Merci.

La présidente: Monsieur Aubin, pouvez-vous intervenir, s'il vous plaît?

[Français]

M. Robert Aubin: Je suis tout à fait d'accord pour inclure les autres partenaires dans la discussion, puisque c'est incontournable si nous voulons avoir un réseau efficace. Toutefois, il m'apparaît important de cerner le sujet, c'est-à-dire de ne pas mélanger les différents modes de transport, et de consacrer une étude au transport des passagers avec les différents partenaires concernés. Si c'est le cas, j'en suis

[Traduction]

La présidente: Monsieur Aubin, à l'heure actuelle, dans le rapport adopté par le Sous-comité, il est indiqué que l'étude sur la Stratégie sur les transports et la logistique devrait se pencher sur le transport de passagers et de marchandises. Nous avons adopté le rapport. Voulez-vous y intégrer votre motion ou voulez-vous que nous nous prononcions sur votre motion séparément? Votre motion est déjà dans le plan de travail.

[Français]

M. Robert Aubin: Si j'ai bien compris, nous pourrions quand même traiter des deux sujets séparément à l'intérieur de ce plan de travail; nous aurons donc un certain nombre de rencontres consacrées spécifiquement au transport des passagers. Cela me va.

• (1710)

[Traduction]

La présidente: Oui.

Allez-y, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: C'est un bon point, monsieur Aubin. Nous y consacrons quatre réunions, mais à dire vrai, il faudra peut-être y en consacrer plus parce que nous pourrions discuter de ces autres moyens de transport concernant les marchandises et les passagers. Nous devons tenir compte de la distribution et de la logistique

également, et du transport de marchandises, mais également du transport de passagers. Nous y consacrons quatre réunions, mais concernant ce que vous avez dit, il en faudra peut-être plus, en fait.

La présidente: Monsieur Aubin, voulez-vous que nous votions sur votre motion? Estimez-vous que ce que nous avons déjà adopté par l'intermédiaire de notre sous-comité permettra de couvrir le transport ferroviaire de passagers dont vous parlez?

Je crois que nous disons tous la même chose. Nous voulons le faire.

[Français]

M. Robert Aubin: Oui.

[Traduction]

La présidente: Je sais que vous n'avez pas eu une bonne journée...

Des voix: Ah, ah!

Un député: Nous allons l'adopter, celle-là.

La présidente: ..., mais si vous voulez, nous pouvons...

Un député: Passons au vote.

La présidente: Oui.

Nous sommes saisis de la motion de M. Aubin:

Que le Comité permanent des Transports, des Infrastructures et des Collectivités réalise une étude sur les besoins du Canada en matière de service ferroviaire passager.

(La motion est adoptée.)

La présidente: Je vous remercie tous beaucoup de votre collaboration, ce qui inclut M. Lobb, M. Chong, Mme Block et le reste du groupe. Je remercie également les membres de notre personnel.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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