



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des comptes publics

PACP • NUMÉRO 050 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 3 avril 2017

Président

L'honorable Kevin Sorenson

Comité permanent des comptes publics

Le lundi 3 avril 2017

• (1530)

[Traduction]

Le président (L'hon. Kevin Sorenson (Battle River—Crowfoot, PCC)): Bonjour à tous, et bienvenue.

Nous en sommes à la 50^e séance du Comité permanent des comptes publics. Je vous rappelle à tous que notre séance d'aujourd'hui est télévisée et porte sur le « Rapport 4, La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles », des Rapports de l'automne 2016 du vérificateur général du Canada.

Nous recevons, du Bureau du vérificateur général du Canada, M. Michael Ferguson, vérificateur général du Canada, et Richard Domingue, directeur principal.

Nous accueillons aussi les représentants du ministère des Transports: M. Michael Keenan, sous-ministre; Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté; et Kim Benjamin, directrice générale, Sécurité routière et règlements véhicules automobiles,

Je crois comprendre que chacun de nos témoins a une déclaration à faire, avant que les membres du Comité puissent leur poser des questions. J'invite notre vérificateur général à commencer.

M. Michael Ferguson (vérificateur général du Canada, Bureau du vérificateur général du Canada): Merci.

Monsieur le président, je vous remercie de nous donner l'occasion de présenter les résultats de notre audit sur la surveillance de la sécurité des véhicules automobiles exercée par Transports Canada.

La technologie automobile liée à la sécurité évolue plus rapidement que les normes et les règlements. Transports Canada a plus d'un défi à relever pour s'acquitter de son important rôle qui consiste à assurer la sécurité des véhicules automobiles. Une surveillance adéquate de la sécurité des véhicules automobiles et un cadre de réglementation à jour contribuent à garantir que les Canadiens conduisent les véhicules les plus sécuritaires possible.

Nous avons vérifié si le cadre de réglementation de Transports Canada et la surveillance exercée sur les défauts liés à la sécurité des véhicules et sur les rappels effectués par les fabricants étaient adéquats pour répondre en temps opportun aux risques et problèmes émergents en matière de sécurité. Nous avons observé que le cadre de réglementation comportait un certain nombre de déficiences importantes, notamment la lenteur, l'absence d'une vaste consultation auprès des parties prenantes et des règlements désuets.

[Français]

Nous avons constaté que Transports Canada n'avait pas élaboré en temps opportun des normes de sécurité automobile pour faire face aux risques et problèmes émergents. Par exemple, les règlements de Transports Canada ne permettaient pas que les véhicules soient équipés de phares novateurs réglés à l'aide d'un logiciel. Par contre, des véhicules semi-autonomes non réglementés circulent déjà sur les routes canadiennes.

Nous avons constaté que, en général, le ministère avait attendu que la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis élabore de nouvelles normes ou modifie celles qui sont en vigueur avant de proposer des mesures réglementaires au Canada. Cette approche réactive a occasionné des retards importants dans la mise en oeuvre de nouvelles normes, ce qui signifie que certains véhicules automobiles n'étaient pas équipés des dispositifs de sécurité les plus récents disponibles dans d'autres pays, comme les dispositifs d'éclairage novateurs mentionnés plus haut. Il y a eu de longs retards, parfois de plus de 10 ans, entre le commencement des travaux sur une question et la mise en oeuvre par le ministère de nouvelles normes ou de modifications aux normes en vigueur.

Avant de publier un projet de règlement dans la *Gazette du Canada*, Transports Canada avait consulté les constructeurs automobiles, mais il n'avait pas consulté de façon élargie des parties prenantes, comme les associations de consommateurs, les associations médicales et les forces policières. Par conséquent, les constructeurs automobiles ont peut-être exercé une influence disproportionnée sur les décisions prises concernant la réglementation.

Nous avons constaté que certaines normes importantes ne donnaient pas les résultats escomptés et étaient désuètes. Par exemple, Transports Canada savait que les ancrages de siège pour enfant pouvaient faire défaut dans certaines conditions, mais il n'avait toujours pas proposé un nouveau règlement ni publié un avis avant la fin de notre audit. Le ministère nous a informés que l'adoption d'une exigence propre au Canada relativement à la résistance des ancrages dans les véhicules automobiles nuirait au commerce.

• (1535)

[Traduction]

Nous avons aussi observé que Transports Canada n'avait pas planifié ni financé ses activités de recherche et de réglementation à long terme. Le ministère n'a donc pas pu décider de l'utilisation de ses ressources et de ses dépenses suivant un ordre de priorité établi. Par exemple, d'avril 2012 à décembre 2015, Transports Canada a acheté 98 véhicules automobiles à des fins de recherche. En décembre 2015, 24 de ces véhicules coûtant plus de 500 000 \$ n'avaient toujours pas été soumis à des essais. Des représentants du ministère nous ont informés que l'imprévisibilité du financement avait contribué à cette situation.

Enfin, nous avons examiné la surveillance et l'analyse par Transports Canada des plaintes présentées par la population et le suivi des rappels. Dans l'ensemble, nous avons constaté que Transports Canada avait adéquatement évalué les plaintes du public pour cerner les défauts liés à la sécurité des automobiles. Toutefois, le ministère n'avait pas demandé de renseignements au sujet des problèmes de sécurité critiques sur lesquels les constructeurs enquêtaient. De plus, entre 2010 et 2015, les constructeurs avaient diffusé 318 rappels pour des problèmes de sécurité qui n'avaient pas été portés à l'attention du ministère.

De surcroît, le ministère n'était pas habilité à évaluer si les constructeurs avaient mis en oeuvre des processus efficaces pour cerner et signaler les défauts liés à la sécurité. Sa capacité d'enquêter sur les défauts et de mieux protéger les Canadiens s'en trouvait donc limitée.

Nous avons constaté que Transports Canada avait adéquatement évalué les efforts déployés par les constructeurs automobiles pour exécuter des rappels de sécurité. Cependant, les constructeurs avaient parfois de la difficulté à identifier et à contacter les propriétaires des voitures visées par un rappel, en particulier les propriétaires de véhicules plus anciens. Transports Canada a accepté nos sept recommandations et prépare un plan d'action détaillé.

[Français]

Monsieur le président, je termine ainsi ma déclaration d'ouverture. Nous serons heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ferguson.

Nous allons maintenant écouter le sous-ministre, M. Keenan. Je crois qu'il comparait pour la première fois devant le comité des comptes publics. Nous vous remercions de votre présence, et nous sommes impatients de vous entendre.

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Monsieur le président, merci beaucoup de votre accueil. Je suis ravi d'être ici aujourd'hui, et je suis impatient de pouvoir discuter du rapport 4 de 2016 du vérificateur général sur la surveillance de la sécurité des véhicules automobiles.

J'aimerais remercier le Bureau du vérificateur général pour son examen très approfondi et complet de notre Programme de sécurité des véhicules automobiles. Pour le ministère, cet examen représente une excellente occasion d'améliorer son programme de sécurité en cernant avec rigueur les points à améliorer. La sécurité des Canadiens et leur confiance dans le régime de sécurité automobile sont prioritaires pour le gouvernement du Canada.

La sécurité des véhicules automobiles au Canada a connu une amélioration constante au cours des 30 dernières années. Au début des années 1970, les collisions de véhicules ont causé chaque année environ 6 000 décès et 25 000 blessures graves, pour environ 12 millions de véhicules immatriculés et 13 millions de titulaires de permis de conduire. En 2014, la dernière année pour laquelle des données complètes ont été publiées, on comptait environ 25 millions de titulaires de permis de conduire et 23 millions de véhicules au Canada, tandis que le nombre de décès et de blessures graves était passé à 1 800 et 9 600 respectivement. Essentiellement, bien que le nombre de véhicules, de conducteurs et de kilomètres-véhicules parcourus avait doublé, le nombre de Canadiens tués et blessés sur nos routes avait diminué de 60 à 70 %.

● (1540)

[Français]

Afin d'assurer une amélioration continue de la sécurité des véhicules automobiles, Transports Canada élabore des normes et des règlements visant les nouveaux véhicules et les véhicules importés, les pneus et les harnais d'auto. Par ailleurs, le ministère dispose d'un programme robuste d'enquêtes sur les défauts de sécurité. Celui-ci prévoit des évaluations et des enquêtes sur les plaintes du public et sur d'autres indicateurs qui l'aident à cerner les problèmes de sécurité des véhicules.

[Traduction]

Un programme de rappel est également en place, afin de surveiller la publication des avis de défaut par les fabricants et d'assurer un suivi pour veiller à la correction des défauts. La vérification portait sur ces trois aspects.

De manière générale, la vérification a permis de déterminer que sur certains points, le ministère a fait du bon travail, mais que d'autres éléments doivent manifestement être améliorés. La vérification a aussi révélé que les normes et les règlements n'avaient pas tous été élaborés en temps opportun. De plus, on estimait que le ministère n'avait pas tenu de consultations suffisamment vastes au sujet des changements proposés, n'ayant souvent consulté que les fabricants au début du processus de réglementation.

En guise de réponse, Transports Canada s'est engagé à publier des renseignements additionnels concernant les modifications réglementaires planifiées sur son site Web et à solliciter la participation d'un plus grand nombre d'intervenants et d'experts provenant, par exemple, de l'industrie de l'assurance, au cours de la phase de préconsultation du processus.

Une autre préoccupation a été soulevée lors de la vérification: le ministère ne disposait pas de données complètes et actuelles sur les collisions et les blessures et n'a pas expliqué comment la recherche avait orienté l'élaboration des règlements de sécurité. Au Canada, les données sur les collisions, comme les renseignements de base, la configuration, le type de véhicule et ainsi de suite, sont recueillies par les agents de police et transmises au gouvernement provincial ou territorial, qui les transmet ensuite à Transports Canada en vue de leur saisie dans la Base nationale de données sur les collisions.

Le ministère évalue ces données par rapport à ses besoins réglementaires et prépare une proposition de plan d'action pour améliorer la qualité et l'actualité des données. Transports Canada s'est aussi engagé à augmenter la transparence relativement à l'utilisation des données dans l'élaboration des règlements. Le processus de codification de cette transparence a été mis en oeuvre, et un résumé officiel de l'évaluation des éléments de preuve et des activités de recherche sera plus clairement énoncé dans les résumés de l'étude d'impact de la réglementation publiés dans la *Gazette du Canada* dans le cadre du processus réglementaire.

Le rapport souligne la nécessité d'un plan opérationnel à long terme et d'un financement stable et durable. Le ministère travaille à la rédaction d'un tel plan aux fins du programme de recherche sur la résistance à l'impact. L'élaboration de ce plan comprendra une évaluation des liens entre les processus de recherche et de planification réglementaire ainsi qu'un examen des priorités du programme. Le plan opérationnel à long terme vise à améliorer la durabilité du financement du programme.

Nous aimons tous regarder le bon côté des choses, et c'est pourquoi je signale que, selon le rapport, Transports Canada a adéquatement évalué les plaintes du public pour cerner les défauts de sécurité des véhicules automobiles. En particulier, il indique qu'en 2016, des représentants du ministère ont décelé un défaut potentiellement dangereux concernant les ceintures de sécurité arrière des véhicules Toyota RAV4. Les ceintures pouvaient se rompre durant une collision, ce qui aurait pu causer la mort ou de graves blessures. Cette découverte a mené au rappel de près de 150 000 RAV4 au Canada. À l'échelle mondiale, ce sont plus de 2,7 millions de véhicules qui ont été visés par ce problème découvert au Canada. Le rapport révèle également que le programme a évalué les efforts déployés par les fabricants automobiles pour mener des campagnes de rappels de sécurité et en a assuré le suivi de façon adéquate.

Transports Canada est toujours à la recherche de moyens pour aider à améliorer ces taux d'exécution des rappels, comme l'amélioration des messages sur l'importance de faire corriger un défaut faisant l'objet d'un rappel. On croit aussi que les modifications à la Loi sur la sécurité automobile que propose le projet de loi S-2 favoriseront l'amélioration des taux d'exécution des rappels en conférant au ministre le pouvoir d'obliger les fabricants à assumer le fardeau financier lié à l'exécution des réparations des véhicules.

La vérification a révélé un problème lié au programme d'enquêtes sur les défauts de sécurité, soit que le ministère ne disposait pas de suffisamment de renseignements sur les enquêtes internes des fabricants pour déceler les défauts de sécurité. C'est un problème qu'il faut régler et qui fait partie des aspects importants que l'adoption du projet de loi S-2 résoudrait. Le projet de loi franchit actuellement les diverses étapes du processus parlementaire, et le ministère continue de l'appuyer afin de s'assurer de tirer parti de ses nombreux avantages sur le plan de la sécurité.

On a aussi recommandé que le ministère demande aux fabricants de fournir des renseignements sur leurs processus en matière de sécurité. Nous l'avons fait et passerons en revue l'information au fur et à mesure que nous la recevons afin de déterminer comment l'intégrer dans le programme d'enquêtes sur les défauts de sécurité.

● (1545)

[Français]

Les véhicules automobiles sont essentiels au bien-être social et économique des Canadiens. Les coûts sociaux associés aux collisions sont évalués à 36 milliards de dollars par année, sans compter les répercussions sur les familles canadiennes.

Transport Canada s'efforce de limiter l'incidence des défauts des véhicules sur ce nombre et appuie les nouvelles technologies de sécurité des véhicules qui permettent, idéalement, d'augmenter les capacités du conducteur ou du véhicule d'éviter les collisions ou, du moins, d'atténuer la gravité des collisions lorsqu'elles se produisent.

[Traduction]

De plus, nous allons collaborer avec nos partenaires des provinces et des territoires pour améliorer la sécurité routière dans le cadre de la Stratégie de sécurité routière 2025. Grâce à ces efforts conjugués, ainsi qu'au plan d'action et à la réponse au rapport du vérificateur général, nous allons améliorer la sécurité des routes au Canada en vue d'atteindre notre ambitieux objectif de zéro décès sur nos routes.

Monsieur le président, nous attendons avec impatience les questions et observations des membres du Comité. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup.

Nous entamons notre première série de questions avec Mme Shanahan, qui a sept minutes.

Mme Brenda Shanahan (Châteauguay—Lacolle, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis ravie d'être de retour au comité et de vous voir aussi de retour au comité. Merci beaucoup.

Je suis aussi ravie de revoir les représentants de Transports Canada, et de vous rencontrer, monsieur Keenan.

Où commencer? Ce rapport m'a beaucoup troublée quand le vérificateur général nous l'a présenté pour la première fois avec tous les autres rapports que nous recevons régulièrement. Pourquoi? Ce n'est pas que j'en sache beaucoup sur les voitures — je sais conduire et c'est tout —, mais je pense à la confiance que les Canadiens ont en Transports Canada, qui doit veiller à ce que les véhicules que nous conduisons soient sûrs. Alors, oui, j'en conviens: les véhicules sont beaucoup plus sûrs. Je pense que nous pouvons féliciter les constructeurs d'avoir pris au sérieux cette responsabilité.

Je trouve intéressant que vous allez consulter les compagnies d'assurance. N'oublions pas que les compagnies d'assurance veulent réduire les règlements et qu'elles ont de ce fait un intérêt particulier. Je trouve intéressant que d'autres parties prenantes ayant un intérêt direct à l'égard de la sécurité des Canadiens n'ont pas encore été consultées.

Je déplore que le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles existe pour prévenir les accidents, mais que cette responsabilité semble avoir été oubliée dans les opérations et le mandat de Transports Canada. Je vous renvoie au rapport du vérificateur général, qui dit, au paragraphe 4.22:

Nous avons constaté que Transports Canada n'avait pas tenu à jour le cadre de réglementation régissant la sécurité des véhicules automobiles. Il y a eu de longs délais, parfois de plus de 10 ans, entre le commencement des travaux sur une question et la mise en œuvre par le Ministère de nouvelles normes ou de modifications aux normes en vigueur. Nous avons aussi constaté que Transports Canada avait discuté avec des constructeurs automobiles avant d'annoncer sa décision de mettre en vigueur ou de modifier un règlement publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Ces consultations débordaient souvent le cadre des questions de faisabilité technique, ce qui a contribué à rallonger les délais. Enfin, nous avons constaté que Transports Canada n'avait pas systématiquement consulté d'autres parties prenantes importantes, comme les fabricants d'équipement et de pièces automobiles, les compagnies d'assurance, les associations médicales et les forces policières.

Sur quoi portaient ces discussions avec les constructeurs, et pourquoi les autres parties prenantes n'ont-elles pas été consultées?

● (1550)

M. Michael Keenan: Je vous remercie de votre question — de vos quatre questions en fait, je crois. Je vais répondre à tout. Je suis désolé, car ma déclaration liminaire était probablement trop brève.

Je vais commencer par la question sur les consultations relatives au processus réglementaire — la dernière que vous avez posée. C'était l'un de vos principaux thèmes. Comme vous l'avez indiqué, le vérificateur général a trouvé des lacunes et des faiblesses dans notre façon de mener des consultations et dans le choix de ceux que nous consultons. Le ministère s'est engagé à modifier le processus d'élaboration de la réglementation. Tout d'abord, les règlements sont diffusés dans le cadre du processus réglementaire. Un projet de règlement est initialement publié dans la *Gazette du Canada* à l'intention de tous les Canadiens. C'est suivi d'une période officielle de commentaires pendant laquelle nous recevons les commentaires de tous les Canadiens. Une version définitive du règlement est ensuite publiée dans la *Gazette du Canada*.

Je crois que ce dont vous parlez, c'est qu'au cours du travail préparatoire, au moment de rédiger la version initiale d'un règlement en vue d'obtenir les commentaires du public, le ministère travaille en très étroite collaboration avec les constructeurs, car ce sont eux qui sont soumis à la réglementation. Au cours du processus réglementaire, le dialogue entre l'organisme de réglementation et ceux qui sont soumis à la réglementation est essentiel à l'élaboration de règlements convenables.

Je pense qu'on pourrait dire qu'au cours de ce processus, nous n'allions pas de façon proactive chercher les observations d'un plus grand groupe de personnes. En réponse au rapport du vérificateur général, nous mettons en place quelques changements clés pour rectifier cela. Nous allons premièrement publier sur un site Web notre plan de réglementation des trois prochaines années. Je pense que nous allons couvrir trois années à la fois. Tous les Canadiens pourront alors voir où nous concentrerons nos efforts pour resserrer la réglementation sur la sécurité des véhicules automobiles au cours des trois années à venir. Cela leur donnera l'occasion de voir la réglementation qui les importe et de nous faire part de leur point de vue.

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

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

Mme Brenda Shanahan: Je n'aime pas vous interrompre, monsieur Keenan, car ce n'est pas mon style de le faire. Mais je veux parler d'un commentaire que le vérificateur a fait au sujet de la NSVAC 210-2 et des problèmes relatifs aux dispositifs de retenue pour enfants: « Le Ministère nous a informés que l'adoption d'une exigence propre au Canada relativement à la résistance des ancrages dans les véhicules automobiles nuirait au commerce. »

En quoi ce genre de préconsultation de l'industrie est-il bon pour les Canadiens?

Le président: Il reste une minute pour cette question.

M. Michael Keenan: La norme réglementaire relative aux dispositifs de retenue pour enfants a connu une longue évolution, au Canada et aux États-Unis. Le poids maximum établi par les organismes de réglementation pour les sièges d'enfants a graduellement augmenté au fil des années. Habituellement peu de temps après que les États-Unis l'aient fait, le Canada a augmenté le poids maximum, mais une fois que le poids maximum a atteint 65 livres, ou 30 kilogrammes, le Canada en est venu à estimer que de faire asseoir des enfants de plus de 65 livres dans des sièges d'enfants n'assurerait pas efficacement leur sécurité et que ces enfants seraient mieux dans des sièges d'appoint utilisant les ceintures de sécurité. Les États-Unis avaient un point de vue différent. Ils ont augmenté le poids maximum relatif aux dispositifs de retenue pour enfants...

Mme Brenda Shanahan: C'est bien beau, mais ce n'est pas ce qu'on nous a expliqué ici.

Le président: Le temps est écoulé. J'imagine que nous allons revenir là-dessus.

Bienvenue, madame Block. Nous sommes ravis de vous avoir avec nous. Vous avez sept minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis heureuse d'avoir l'occasion d'être ici. J'ai l'occasion de poser des questions à nos fonctionnaires quand ils viennent au Comité des transports, alors c'est pour moi une rare occasion, et je remercie mes collègues de me donner aussi la chance de répondre à des questions. Nous pourrions revenir sur les questions de Mme Shanahan un peu plus tôt qu'elle le pense, car elle a posé une des questions que je voulais poser.

J'ai parcouru le rapport. J'ai plusieurs questions à poser et je vais y aller en fonction de la façon dont les thèmes se présentent dans le rapport.

En guise de suivi à la question de Mme Shanahan, je suis aussi préoccupée par ce qui se trouve dans le rapport à propos des systèmes de retenue et, en particulier, par le dernier point soulevé:

Bien que Transports Canada ait discuté de la question avec les constructeurs de véhicules automobiles, il n'a toujours pas proposé de nouvelle réglementation ni publié un avis sur son site Web pour donner les précisions voulues aux utilisateurs d'ensembles de retenue pour enfants. Le Ministère nous a informés que l'adoption d'une exigence propre au Canada relativement à la résistance des ancrages dans les véhicules automobiles nuirait au commerce.

Pourquoi Transports Canada prend-il des décisions en matière de sécurité en se fondant sur les incidences que la réglementation pourrait avoir sur le commerce, plutôt que de ne s'inquiéter que de la sécurité? Vous pourriez aussi nous parler du rôle de Transports Canada en matière de sécurité ainsi que du rôle des constructeurs qui cherchent des moyens de faire de l'argent avec les règlements sur la sécurité que Transports Canada prend.

•(1555)

M. Michael Keenan: Merci de poser la question. Elle va droit au coeur de notre mandat.

Monsieur le président, j'aimerais dire qu'il est formidable de voir la députée. Je pense que c'est la semaine dernière à l'autre comité que nous avons échangé des points de vue.

Je crois que vous posez une question très importante. À Transports Canada, notre mandat porte sur la sécurité, la protection de l'environnement et l'économie. La sécurité passe essentiellement en premier. C'est la principale priorité dans le travail du ministère. Elle figure au premier rang dans l'énoncé des priorités de notre ministre, tant sur la place publique que dans ses directives aux fonctionnaires du ministère.

À propos des ensembles de retenue pour enfants, le rapport du vérificateur général mentionne les répercussions sur le commerce, et pour être honnête, je ne savais pas vraiment sur quoi il s'appuyait. C'est manifestement un employé du ministère qui en a parlé au vérificateur général. Ce que je peux vous dire, c'est que dans les normes de sécurité pour les véhicules, l'harmonisation de nos normes avec celles des États-Unis représente une priorité stratégique. Cependant, les ensembles de retenue font exception, car nous avons adopté une norme différente. Nous sommes parvenus à un poids maximal différent pour l'enfant se trouvant dans l'ensemble de retenue, car, selon notre estimation, il est plus sécuritaire qu'un enfant qui pèse moins de 65 livres, ou 30 kilogrammes, soit placé dans un siège d'appoint muni d'une ceinture à trois points d'arrimage.

À propos de la cote de rendement du dispositif d'ancrage utilisé au Canada, il s'agit de la plus élevée au monde. Nous pourrions certainement changer la norme, mais nous sommes d'avis que le recours à un autre dispositif d'ancrage et à un poids maximal supérieur pour les enfants placés dans les ensembles de retenue ne favorise pas la sécurité. Il est plus sécuritaire qu'ils prennent place dans un siège d'appoint muni d'une ceinture à trois points d'arrimage. Les gens du ministère étudient la question, et j'invite mes collègues à me corriger si je me trompe, mais nous collaborons avec de nombreux partenaires au pays pour essayer de faire de la publicité à ce sujet. Cela dit, les sièges de sécurité pour enfant doivent être installés correctement. Les fabricants ont des exigences qui varient, notamment en fonction du poids, et la bonne installation de ces sièges pour enfant pose parfois problème. Quand les enfants sont plus grands, on atténue le risque en utilisant un siège d'appoint muni d'une ceinture à trois points d'arrimage.

•(1600)

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

Je comprends qu'il est nécessaire que les règles et les normes de sécurité du Canada et des États-Unis soient harmonisées, compte tenu du commerce transfrontalier, mais je veux revenir à ce que vous avez dit, à savoir que vous n'êtes pas certain de comprendre pourquoi cette mention émane peut-être de l'audit mené par le bureau du vérificateur général.

À mon avis, il y a lieu de s'inquiéter si les gens qui travaillent à Transports Canada ne comprennent pas le rôle du commerce et de ses répercussions en matière de sécurité. Comme vous l'avez souligné, c'est votre principale priorité, mais aucune mesure n'a été prise par crainte de nuire au commerce. Je trouve un peu préoccupant que cela puisse être une raison donnée au vérificateur général pour expliquer pourquoi une chose est faite ou non.

Il ne me reste plus beaucoup de temps, et je vais donc poser rapidement une question sur le paragraphe 4.44 de votre rapport, à la page 15. Quelqu'un d'autre va peut-être poursuivre dans cette veine. Pour donner suite à la recommandation concernant l'élaboration ou la modification de normes, des mesures législatives seraient-elles nécessaires pour que les provinces et les autres organismes privés et publics fournissent à Transports Canada des données sur les collisions et les accidents?

Le président: Je vous prie d'être très bref.

M. Michael Keenan: Tout d'abord, nous croyons être en mesure de progresser en obtenant plus rapidement de plus amples renseignements de la part de nos principaux partenaires par le dialogue et l'engagement, plutôt que de les contraindre à le faire par voie législative. Pour y parvenir, nous mettons à exécution un plan visant à donner suite à l'observation exacte du vérificateur général, à savoir que nous n'avons pas les dernières données, les données les plus complètes.

Le président: Merci beaucoup.

Merci, madame Block.

Nous allons maintenant passer à M. Masse.

Bienvenue au Comité. Nous sommes heureux de vous compter parmi nous.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

Ma présence ici tombe à point nommé, car je viens de Windsor, la capitale de l'automobile du Canada, qui se trouve en face de Détroit, au Michigan, où nous avons eu différents problèmes canado-

américains liés à des rappels. J'aimerais poser une question au vérificateur général.

En général, quand on regarde les deux réglementations en vigueur, on constate que la situation des consommateurs canadiens est très difficile par rapport à celle des consommateurs américains. En fait, dans le cas de la Prius, par exemple, la loi sur la révocation a mené aux États-Unis à des amendes et à des pénalités. On est allé chercher les véhicules des consommateurs chez eux pour ensuite les réparer et les retourner à leur propriétaire. Aux États-Unis, des investissements ont également été faits dans ce dossier. Pendant ce temps, au Canada, on ne semble pas avoir le même genre de pouvoirs. À vrai dire, le ministre des Transports ne peut même pas ordonner un rappel.

Je me suis entre autres interrogé sur le point 10 de votre mémoire, qui porte sur les renseignements au sujet des problèmes de sécurité critiques et les constructeurs. Entre 2010 et 2015, environ 318 rappels pour des problèmes de sécurité n'ont pas été portés à l'attention du ministère. J'en déduis que les normes de l'industrie concernant les attentes en matière de rappels semblent différer grandement pour les consommateurs canadiens et les consommateurs américains. Serait-il juste de dire que nous semblons traîner des pieds pour ce qui est des droits des consommateurs, des rappels et de notre façon de réagir en tant qu'autorité fédérale?

M. Michael Ferguson: Merci, monsieur le président.

Je ne peux pas comparer le système canadien au système américain. Ce n'est pas ce que nous avons fait pendant l'audit, mais à propos des rappels, nous avons sans aucun doute remarqué que les consommateurs portent certaines choses à l'attention des constructeurs. Les constructeurs mènent des enquêtes, mais Transports Canada n'est pas toujours mis au courant. Nous sommes d'avis qu'il serait important que Transports Canada soit informé pour mieux comprendre les défauts possibles.

En réalité, pour ce qui est des 318 rappels dont vous avez parlé, je pense que c'est essentiellement le contexte du problème que nous avons soulevé. De plus amples renseignements sont disponibles, des renseignements que les constructeurs ont entre leurs mains, et il serait important que Transports Canada y ait accès pour mieux comprendre les défauts possibles.

M. Brian Masse: À ce sujet, le paragraphe 4.11 de votre rapport est intéressant. Prenons Volkswagen, par exemple, ainsi que les rappels de sécurité et la transmission de cette information à un propriétaire de véhicule en vente. C'est lié à la valeur du véhicule. Qu'avez-vous trouvé dans le cadre de votre travail? Quels étaient les points forts? À quels égards le ministère des Transports s'en sortait-il bien? Y a-t-il encore des lacunes pour les passagers, je suppose — et en ce qui a trait à l'application des règles —, par exemple pour ce qui est de savoir si les véhicules qu'on tente de vendre ont été rappelés? Courons-nous des risques à cet égard?

Je répète que c'est ce que nous voulons savoir. À quel point les personnes qui achètent un véhicule d'occasion sont-elles sensibilisées au problème? Dans quelle mesure Transports Canada semble-t-il jouer un rôle en informant les nouveaux propriétaires des rappels? C'est une question de sécurité, et un rappel peut influencer sur une vente, ce qui explique d'ailleurs les mesures prises récemment par Volkswagen.

• (1605)

M. Michael Ferguson: Monsieur le président, à partir environ du paragraphe 4.101 du rapport, nous passons en revue un certain nombre de choses liées aux avis de défectuosité en matière de sécurité, aux rappels et ainsi de suite. Au paragraphe 4.108, nous abordons la question des véhicules et disons qu'« en moyenne, huit véhicules visés [par un rappel] sur dix avaient été réparés ».

En fait, dans ce domaine, nous avons constaté que Transports Canada prenait un certain nombre de mesures que les constructeurs avaient tendance à suivre, en recourant aux échéanciers et aux normes qui avaient été établis pour porter les avis de défectuosité liée à la sécurité à l'attention de Transports Canada et en en faisant ensuite le plus possible pour régler les rappels. Nous avons toutefois indiqué que parce que les véhicules traversent la frontière, et après un certain nombre d'années, lorsque les véhicules sont plus vieux, il peut être plus difficile de déterminer où ils se trouvent. Cela semble être un des principaux obstacles qui existent encore et qui empêchent de faire passer le taux de réparation à la suite d'un rappel au-dessus de 80 %, où il se situe actuellement.

M. Brian Masse: C'est très utile, car il y a de nombreuses ventes conclues entre les consommateurs, y compris entre des Canadiens et des Américains.

Dans votre évaluation, il est ensuite indiqué qu'un certain nombre de véhicules n'ont pas fait l'objet d'une évaluation. Il s'agit de nouveaux véhicules. La raison pour laquelle je parle de Volkswagen, ainsi que du coût et de la valeur, auxquels tout cela est lié, c'est que la valeur de revente est établie en fonction du kilométrage et d'un certain nombre de choses liées aux émissions et ainsi de suite. Vous avez acheté à des fins de recherche 24 véhicules qui se trouvent apparemment encore au ministère sans qu'ils soient soumis à des essais.

Pouvez-vous nous donner un exemple du genre de véhicules que vous avez achetés? C'est écrit au point 9 des notes d'allocation soumises par le vérificateur général, où on peut lire qu'en « décembre 2015, 24 de ces véhicules, coûtant plus de 500 000 \$, n'avaient toujours pas été soumis à des essais. » Quel est le type de véhicules que vous n'avez pas encore été en mesure de soumettre à des essais? S'agit-il de véhicules offrant une plus grande conduite autonome ou des améliorations en matière d'émissions? Quel est le type de véhicules que vous ne pouvez pas encore soumettre à des essais? Est-ce à cause d'un manque de personnel?

M. Michael Keenan: Merci, monsieur le président.

Le député a souligné correctement que le vérificateur général a constaté qu'en décembre 2015, notre inventaire indiquait que 24 véhicules n'avaient pas encore été soumis à des essais. Il y a environ deux semaines, ce chiffre était passé à deux. Ces deux véhicules étaient une Mercedes SL 400 — ce qui coûte plutôt cher, mais nous l'avons achetée pour mettre à l'essai le système anticollision — ainsi qu'une Nissan LEAF, je crois, dont nous avons évalué le rendement de la batterie avec le CNRC.

Nous venons tout juste d'en acheter environ 30, je crois. Nous achetons constamment des véhicules que nous allons ensuite

chercher. Nous élaborons un plan pour en obtenir un maximum d'information avant de leur faire subir une collision.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Votre travail semble intéressant: acheter 30 voitures, les soumettre à certains essais pour ensuite leur faire subir une collision. J'ai un fils qui aimerait probablement faire ce genre de travail.

Très bien, nous allons passer à Mme Mendès.

Mme Alexandra Mendès (Brossard—Saint-Lambert, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Français]

Bonjour à tous et à toutes. Je vous remercie d'être là.

[Traduction]

Je veux donner suite à la question liée aux collisions. À la page 10 du rapport du vérificateur général, on peut lire la phrase suivante:

Transports Canada disposait de données incomplètes sur les collisions et les blessures et ne pouvait pas démontrer la façon dont les recherches éclairaient l'élaboration des règlements sur la sécurité.

Cela semble être pas mal contraire à ce qui est fait aux États-Unis, où tous les essais de collision effectués à l'aide d'un mannequin sont très visibles, transparents et accessibles. Cela ne semble pas être le cas à Transports Canada. Ce n'est pas rendu public, et on ne peut pas consulter les résultats. Le rapport signale que la base de données:

[...] ne contenait pas de données canadiennes complètes et que le Ministère n'avait pas obtenu d'autres renseignements pertinents, comme des statistiques de l'industrie de l'assurance.

Pouvez-vous nous en parler, monsieur Keenan? Est-ce une chose que vous avez l'intention de régler? Dans le plan d'action, je n'ai pas vu de mesures qui visent à remédier à cette lacune, mais je serais très heureux de vous entendre dire qu'il y en a.

• (1610)

M. Michael Keenan: Je n'arrive pas à trouver la phrase, mais je félicite le...

Mme Alexandra Mendès: C'est à la page 10.

M. Michael Keenan: Je félicite le vérificateur général de son langage efficace, car il a su résumer en une seule phrase deux problèmes importants. Le premier est que Transports Canada ne reçoit actuellement pas toutes les données disponibles sur les collisions, les facteurs de collision ainsi que d'autres facteurs. Je pense que c'est la recommandation 4.44 du vérificateur. Nous y donnons suite dans le cadre d'une stratégie de collaboration avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et au moyen d'efforts visant à obtenir la participation des administrateurs en transport motorisé de l'ensemble des provinces et des territoires dans le but de nous adresser à un palier supérieur pour que le gouvernement du Canada reçoive ces données.

Mme Alexandra Mendès: Monsieur Keenan, c'est après les collisions proprement dites, si je ne m'abuse.

M. Michael Keenan: Oui.

Mme Alexandra Mendès: Je parle des essais. Vos essais de collision sont l'autre aspect.

M. Michael Keenan: Cela me prend trop de temps pour arriver au deuxième point. C'est la raison pour laquelle la phrase du vérificateur général est si efficace, car le deuxième problème qu'elle aborde est le fait que malgré notre programme de recherche et les travaux qui en découlent, et même si nous comptons sur les travaux de recherche faits au Canada et ailleurs dans le monde, y compris aux États-Unis, nous n'avons pas toujours été clairs et transparents par rapport aux résultats que nous utilisons et à la façon dont nous les utilisons pour orienter notre réglementation.

Dans notre processus réglementaire et nos projets de règlement, nous nous sommes engagés à énoncer clairement quels travaux de recherche servent de base aux règles que nous proposons. Nous allons ajouter cette information à nos résumés des études d'impact qui font partie des projets de règlement publiés dans la *Gazette du Canada*.

D'une part, nous déployons des efforts pour recueillir plus de données sur les collisions, les accidents et les problèmes observés d'un bout à l'autre du pays. D'autre part, nous sommes déterminés à faire en sorte d'être plus transparents en indiquant les travaux de recherche qui servent de base aux mesures réglementaires que nous proposons.

Mme Alexandra Mendès: Merci beaucoup.

Me reste-t-il du temps?

Le président: Vous avez trois minutes.

[Français]

Mme Alexandra Mendès: Je reviens à l'un des commentaires formulés par le vérificateur général. Retournons aux États-Unis. Le ministère attend souvent que la National Highway Traffic Safety Administration élabore de nouvelles normes avant qu'il ne les adapte au Canada.

Je comprends que les moyens sont différents aux États-Unis, notamment en ce qui a trait aux chiffres, mais le Canada a aussi des spécificités qui lui sont propres, qu'elles soient climatiques ou relatives au terrain.

Ne devrait-on pas aussi encourager fortement Transports Canada à être un peu plus proactif sur les plans de la recherche, de la rédaction et de la mise en place de ces réglementations?

M. Michael Keenan: Oui. Vous avez raison, Transports Canada attend souvent l'élaboration de règlements aux États-Unis pour définir ses règles. C'est tout à fait vrai.

[Traduction]

Je dirais que cela fait partie de la stratégie réglementaire que nous avons adoptée pour tenter d'obtenir le plus haut niveau de sécurité possible, et, dans le contexte nord-américain, nous nous facilitons la tâche en accordant la priorité à une harmonisation de la réglementation.

Dans bien des cas — et le vérificateur général a parfaitement raison à ce sujet —, nous entretenons un dialogue avec les États-Unis, et lorsqu'ils nous indiquent la voie dans laquelle ils s'engageront, nous tentons de parvenir à des règles canadiennes harmonisées lorsque c'est sensé.

Il arrive parfois que ce soit le contraire. Lorsque le Canada et Transports Canada voient un problème, nous prenons des mesures, et même si nous sommes plus petits — et je dirais qu'il est un peu plus difficile de retenir l'attention des États-Unis —, il nous est arrivé de prendre les devants en réglant une question de sécurité et que les États-Unis nous emboîtent le pas en adoptant des règles harmonisées. Je pense entre autres à l'exemple des dispositifs d'immobilisations.

En 2005-2006, un nombre croissant de jeunes mourraient à la suite d'accidents attribuables à la conduite imprudente de véhicules qu'ils avaient volés pour se balader. Le vol de voiture par des adolescents qui souhaitaient se balader était lié à une nouvelle source de risque relatif aux véhicules.

Depuis environ 2007-2008, le Canada exige des dispositifs d'immobilisations, et nous avons mis en place une exigence réglementaire à cette fin. Cette mesure n'a pas réduit le nombre de vols commis par les professionnels qui ciblent les Mercedes, mais elle a permis de freiner les adolescents, et le nombre de décès attribuables aux accidents de voitures volées pour le plaisir a chuté, ce qui s'est traduit par une amélioration de la sécurité sur les routes du Canada.

Les États-Unis n'avaient pas ce genre de mesure, et je pense qu'ils ne font qu'entamer un processus réglementaire semblable à celui du Canada. Je pense qu'il est juste de dire que nous avons probablement suivi l'exemple des États-Unis plus souvent qu'ils ont suivi le nôtre, mais nous cherchons tous les deux à accroître la sécurité.

Excusez-moi, monsieur le président, mais pouvez-vous me dire si mon temps de parole est écoulé?

• (1615)

Le président: Oui, votre temps est écoulé. Je vous prie donc d'être très bref.

M. Michael Keenan: Pardonnez-moi.

Même si nous nous efforçons d'harmoniser nos règlements parce que cela réduit les coûts liés à la sécurité, nous avons une troisième catégorie, car parfois le Canada souhaite fixer des normes différentes. Je peux mentionner à titre d'exemple l'utilisation diurne des phares, car nous en sommes venus à une conclusion différente de celle des États-Unis. Nous croyons que cette utilisation accroît la sécurité. Il y a également le poids maximum de l'enfant pour les dispositifs de retenue, comme nous en avons parlé tout à l'heure.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

La parole est d'abord à M. McColeman pour le deuxième tour.

Vous disposez de cinq minutes.

M. Phil McColeman (Brantford—Brant, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je vais essayer d'être bref, et je vous demanderais d'en faire autant dans vos réponses.

Depuis combien de temps occupez-vous le poste de sous-ministre?

M. Michael Keenan: Pardonnez-moi pour mes longues réponses. Cela fait 12 mois et demi.

M. Phil McColeman: Douze mois et demi. La période dont il est question ici est beaucoup plus longue que cela.

M. Michael Keenan: Oui.

M. Phil McColeman: D'accord.

Lorsque vous êtes entré en fonction, avez-vous personnellement procédé à une analyse du ministère, de son efficacité, notamment en ce qui a trait à l'atteinte des normes de rendement, en particulier l'atteinte des normes de rendement en matière de gestion? Je vous pose la question, car comme Mme Shanahan l'a fait remarquer, il s'agit d'un rapport troublant et accablant pour le ministère. Avez-vous procédé à une telle analyse?

M. Michael Keenan: En fait, le ministère des Transports est en train de terminer un examen exhaustif du rendement pour tous les secteurs d'activité, et ce, sous la gouverne du Conseil du Trésor.

M. Phil McColeman: Combien d'employés travaillent à Transports Canada?

M. Michael Keenan: Au 1^{er} janvier 2017, il y en avait 5 034.

M. Phil McColeman: Il y a donc 5 034 personnes qui travaillent à Transports Canada.

Combien de personnes travaillent au sein du secteur dont il est question ici dans le domaine de la sécurité des transports?

M. Michael Keenan: Je pense qu'environ 90 personnes travaillent au sein du secteur de la sécurité des véhicules automobiles. Kim, est-ce bien environ 90 personnes?

M. Phil McColeman: D'accord.

Lorsque vous avez lu le rapport du vérificateur général...

Il est bien que vous comparaisiez devant le Comité, comme c'est le cas habituellement à la suite de la publication d'un rapport du vérificateur général, pour dire que vous acceptez les conclusions du rapport. Vous êtes d'accord, mais pourquoi les problèmes n'ont-ils pas été reconnus plus tôt au ministère lorsque vous avez discuté avec les cadres supérieurs? C'est ce qui fait qu'à bien des égards des personnes comme moi, qui proviennent du secteur privé et qui ont dirigé leur propre entreprise, ont un point de vue biaisé sur la gestion des ministères. C'est carrément de la mauvaise gestion.

Êtes-vous d'accord ou non?

M. Michael Keenan: Je conviens qu'il y a des problèmes importants et qu'il faut y remédier. Le ministère a entrepris d'y remédier et il gère rigoureusement un programme visant à mettre en oeuvre les mesures que nous avons promis au vérificateur général de mettre en place. Dans l'ensemble du ministère des Transports, à n'importe quel moment, certains programmes fonctionnent très bien alors que ce n'est pas le cas pour d'autres. Nos vérifications internes et la vérification menée par le vérificateur général visent à cerner les problèmes, à les décrire, à les faire connaître et à y remédier. Nous sommes totalement résolus à améliorer les choses, et je sais que nous aurions pu faire mieux dans le passé. Je ne peux pas vous parler de ce qui s'est passé avant les 18 derniers mois, mais je peux vous dire que nous sommes déterminés à atteindre les normes de rendement les plus élevées possible. Lorsque nous découvrons des problèmes de la sorte, nous les prenons très au sérieux.

• (1620)

M. Phil McColeman: Il ne me reste pas beaucoup de temps. Je regarde mes collègues, et je me dis que je remplace peut-être David Christopherson en son absence. C'est très préoccupant lorsqu'un vérificateur général découvre que des organisations financées par les contribuables ont un rendement aussi médiocre.

Je ne pose pas une question. Je m'adresse aux membres du Comité parce qu'il me reste un peu de temps. À mon avis, le Comité devrait s'engager à faire un suivi sur ce sujet auprès du sous-ministre et des autres fonctionnaires ici présents. Ils ont affirmé qu'ils allaient appliquer toutes les recommandations, qu'ils allaient les mettre en oeuvre. Cependant, nous aurons besoin plus tard d'évaluer le rendement à cet égard.

En fin de compte, je demande à M. Keenan s'il accepterait de comparaître à nouveau devant le Comité pour que nous puissions évaluer le rendement. C'est le rôle du Comité. Nous avons la tâche de nous assurer que l'argent des contribuables est dépensé à bon escient au sein du gouvernement. Comme je l'ai dit, lorsque ce genre

de rapport est publié, c'est ce qui rend les gens cyniques. Je sais que mes propos sont durs. J'en suis conscient. Aux fins du compte rendu, monsieur, il y aurait lieu d'obtenir une réponse de votre part.

Êtes-vous d'accord?

M. Michael Keenan: Oui.

M. Phil McColeman: Je vous remercie. J'ai terminé.

Le président: Je vous remercie beaucoup. C'est ce que fait le Comité. Je pense que tout le monde sait que, lorsque nous voyons que des stratégies sont mises en place pour appliquer les recommandations du vérificateur général, nous faisons très souvent un suivi par l'entremise d'une lettre, d'une étude ou d'une invitation à comparaître.

Je vous remercie d'accepter de revenir témoigner devant nous.

Monsieur Harvey, allez-y. Vous avez cinq minutes.

M. T.J. Harvey (Tobique—Mactaquac, Lib.): Je vais commencer par poser quelques questions au sujet du paragraphe 9 de l'exposé du vérificateur général. Il souligne les lacunes concernant la planification à long terme à Transports Canada, qui ont fait en sorte, comme M. Masse l'a fait remarquer plus tôt, que 24 véhicules n'avaient toujours pas été soumis à des essais en décembre 2015.

Pourriez-vous en dire un peu plus long à ce sujet? Pouvez-vous me nommer certaines des lacunes dont parle le vérificateur général et décrire ce que vous prévoyez faire?

M. Michael Keenan: Oui, avec plaisir. C'est une excellente question, car elle touche à l'essence même de notre plan concernant la sécurité des véhicules automobiles. Comme l'a mentionné le vérificateur général lorsqu'il examinait ce secteur d'activité, il y a eu une réduction des fonds consacrés à la recherche, alors 24 véhicules n'ont pas pu être soumis à des essais. Depuis, la situation a évolué. Le budget pour la recherche a augmenté et les 24 véhicules ont pu être soumis à des essais, et la plupart d'entre eux ont subi des tests de collision. C'est cette situation qui a amené le vérificateur général à affirmer que le ministère ne disposait pas d'un plan pour la recherche suffisamment clair s'échelonnant sur plusieurs années. Nous avons accepté cette conclusion et nous sommes en train d'établir un plan de recherche pluriannuel.

Je dois ajouter que, lorsque le vérificateur général a étudié ce secteur d'activité, le ministère des Transports était confronté à de sérieux défis financiers. Durant cette période, dans un certain nombre de secteurs, le ministère a dû réduire les dépenses prévues de façon à ce que les fonds disponibles correspondent aux dépenses du ministère. Nous avons surmonté ces défis et nous jouissons maintenant d'une plus grande stabilité financière dans le domaine de la recherche ainsi que dans bien d'autres secteurs.

• (1625)

M. T.J. Harvey: Ma prochaine question est pour ma propre gouverne. Je la pose parce que je ne connais pas grand-chose à ce sujet. Pourquoi Transports Canada achète-t-il des véhicules pour les mettre à l'essai?

M. Michael Keenan: À notre avis, nous pourrions obliger les constructeurs à nous envoyer les véhicules, mais...

M. T.J. Harvey: Je crois que les contribuables estiment que ce devrait être le cas.

M. Michael Keenan: ... le problème est que, si un constructeur sait qu'il doit envoyer un véhicule à Transports Canada pour un essai, il risque de veiller à ce que tout fonctionne très bien. La meilleure façon de tester un véhicule est de le faire de façon aléatoire. Nous nous rendons incognito chez un concessionnaire, nous achetons un véhicule, et personne ne sait qu'il sera mis à l'essai par Transports Canada. Les constructeurs ne peuvent donc pas jouer au plus fin et nous remettre un véhicule qui a subi une mise au point.

M. T.J. Harvey: Pourquoi Transports Canada ne s'adresse-t-il pas aux constructeurs pour qu'ils remboursent au gouvernement le coût des véhicules?

M. Michael Keenan: Votre question est intéressante. En fait, Transports Canada envisage de facturer les entreprises lorsque nous leur fournissons des services, et ce dans un certain nombre de domaines.

Je ne suis pas certain qu'on ait pensé à facturer aux constructeurs le coût des véhicules que nous achetons.

M. T.J. Harvey: J'imagine que Transports Canada ne tire aucun revenu de tout cela, mais les constructeurs dont vous testez les véhicules tirent des revenus de la vente de leurs véhicules, que vous les testiez ou non. Ce sont eux qui en tirent des revenus.

C'est pourquoi je pose cette question.

M. Michael Keenan: Nous n'y avons pas pensé simplement parce que le lien entre l'achat du véhicule et le service que nous fournissons aux constructeurs n'est pas tellement direct, mais puisque vous avez soulevé cette question, je crois que nous devrions examiner s'il est possible d'inclure cela dans notre futur plan de recouvrement des coûts.

Je dirais que vous avez tout à fait raison. Le véhicule neuf que nous achetons ne vaut plus très cher une fois que nous l'avons mis à l'essai et que nous lui avons fait subir un test de collision.

M. T.J. Harvey: Ces véhicules se vendent habituellement entre 2 300 et 5 000 \$ sur le site GCSurplus.ca. J'en vois assez souvent.

Des députés: Oh, oh!

M. T.J. Harvey: Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Je vous remercie.

La parole est de nouveau à Mme Block pour cinq minutes.

Mme Kelly Block: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je vais poser quelques questions que j'ai prises en note lorsque j'ai lu le rapport. Je suis au paragraphe 4.47, où il est écrit: « Nous avons constaté que Transports Canada avait élaboré certaines normes avec très peu de données à l'appui. »

On donne ensuite un exemple:

Par exemple, les caméras de vision arrière (ou de recul) deviendront obligatoires aux États-Unis en 2018 à la suite d'une demande faite par le Congrès américain en vue de protéger les piétons. Les représentants de Transports Canada nous ont informés que le ministère emboîtera le pas, même s'il dispose d'information restreinte et que les avantages pour la sécurité sont limités.

Qui prend la décision finale relativement à un règlement qui vise à rendre obligatoires les caméras de vision arrière, et pourquoi prendre une telle décision sans disposer de données à l'appui?

M. Michael Keenan: Monsieur le président, c'est une excellente question.

Je vais demander à ma collègue, Mme Benjamin, de vous fournir des détails. Je crois que dans ce cas-là nous avons des données, mais que nous ne les avons pas présentées, et cela fait d'ailleurs l'objet d'une des principales recommandations du vérificateur général.

Je vais demander à Mme Benjamin de vous expliquer le contexte pour ce cas-là.

Mme Kim Benjamin (directrice générale, Sécurité routière et règlements véhicules automobiles, ministère des Transports): Lorsqu'on a procédé à la vérification, nous étions encore en train de recueillir des données. Lorsqu'il est question des caméras de vision arrière, il y a un problème, car les données sur les collisions portent sur les véhicules qui sont sur la route, et non ceux qui se trouvent dans les stationnements ou les entrées, là où se produisent la plupart de ces collisions.

Toutefois, le ministère a par la suite obtenu davantage de données. Le coût des caméras a diminué, alors nous avons procédé à une analyse de rentabilité et nous avons jugé qu'il convenait de mettre en place un tel règlement.

• (1630)

Mme Kelly Block: J'ai remarqué que le vérificateur général recommande que Transports Canada communique clairement la façon dont il a utilisé les éléments probants et la recherche scientifique pour guider l'élaboration ou la modification de normes de sécurité automobile. Le ministère a accepté cette recommandation, et la date cible d'achèvement qui avait été fixée est janvier 2017.

Puisque vous aviez cette date cible, pouvez-vous nous dire où vous en êtes?

M. Michael Keenan: En ce qui concerne cette recommandation en particulier, je peux vous dire que nous avons modifié notre processus réglementaire. Dans toute proposition de règlement, nous indiquons clairement dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation les recherches et les données que nous utilisons pour guider l'élaboration du règlement proposé.

Kim, quel est le premier règlement pour lequel nous avons procédé ainsi? Vous vous en souvenez?

Mme Kim Benjamin: Nous avons modifié le processus à la fin janvier seulement, alors nous n'avons pas encore eu l'occasion de le mettre entièrement en application.

M. Michael Keenan: La prochaine fois que Transports Canada proposera une modification réglementaire liée à la sécurité des véhicules automobiles, vous trouverez dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, publié dans la *Gazette du Canada*, une description des données et des recherches qui ont été utilisées. Je ne sais pas exactement quand vous pourrez voir cela, mais je sais que ce sera bientôt.

Mme Kelly Block: Est-ce qu'une personne comme moi pourrait consulter les données que vous avez utilisées?

M. Michael Keenan: Oui.

Mme Kelly Block: J'aimerais poser une question au sujet de la surveillance exercée par le Secrétariat du Conseil du Trésor sur les dépenses du Canada. Je crois savoir qu'il exerce une surveillance. Pouvez-vous me dire quelle a été l'incidence de l'examen des dépenses sur les équivalents temps plein et les ressources financières à la direction de la sécurité des véhicules automobiles?

M. Michael Keenan: Je crois qu'il y a deux choses. Si j'ai bien entendu la première partie de votre question, je crois que vous parlez de l'examen exhaustif présenté au Conseil du Trésor. Nous avons terminé cet examen et nous l'avons présenté au Conseil du Trésor. Le ministre et moi-même l'avons présenté il y a quelques semaines. Le Conseil du Trésor n'a pas encore pris une décision finale en ce qui concerne cet examen, mais nous nous attendons à ce qu'il le fasse assez bientôt.

Par conséquent, il est difficile de dire l'incidence qu'aura cet examen pour le secteur de la sécurité des véhicules automobiles. Cependant, nous avons veillé à ce que nos plans et nos propositions pour la sécurité des véhicules automobiles, que nous avons élaborés dans le cadre de la modernisation à Transports Canada, concordent avec l'engagement que nous avons pris de mettre en oeuvre les sept recommandations formulées par le vérificateur général.

Il y a un élément que je devrais clarifier, et je crois que c'est lié à votre question. En raison des défis financiers auxquels Transports Canada a été confronté il y a deux ans, nous avons eu recours à un conseiller du Conseil du Trésor. Ce conseiller a terminé son travail il y a environ six mois et il a formulé des recommandations à l'intention du ministère en vue d'améliorer la gestion financière. Nous avons appliqué ces recommandations. Il n'y a donc plus de conseiller du Conseil du Trésor qui travaille sur la gestion de Transports Canada.

Le président: Je vous remercie, monsieur Keenan.

La parole est maintenant à M. Badawey. Je vous souhaite la bienvenue au Comité.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président. À l'instar de Mme Block, je suis heureux de représenter le Comité des transports et de participer à la discussion sur les transports. Je suis ravi de vous voir tous encore une fois.

Ma première question concerne la question qu'a posée M. McColeman au sujet de l'évaluation du rendement. Pouvez-vous nous dire comment le ministère des Transports s'y prendra pour évaluer le rendement en fonction des recommandations formulées par le vérificateur général, car il doit revenir présenter cette évaluation au Comité?

M. Michael Keenan: Le ministère serait heureux de comparaître à nouveau devant le Comité, à sa convenance. À cette occasion, je propose, et nous allons devoir faire le travail nécessaire, que nous décrivions les jalons de la mise en oeuvre du plan que nous nous sommes engagés à respecter pour chacun des sept secteurs d'activité à propos desquels le vérificateur général a soulevé des préoccupations et formulé des recommandations.

Nous pourrions vous expliquer, pour chacun des sept secteurs, où nous en sommes du point de vue des résultats liés au plan que nous nous sommes engagés à respecter pour répondre aux recommandations du vérificateur général.

• (1635)

M. Vance Badawey: Par votre entremise, monsieur le président, Mme Block a demandé tout à l'heure sur quoi se fondaient les décisions que prend le ministère. D'après votre réponse, j'ai compris qu'elles étaient fondées sur trois priorités, la première étant la sécurité. Les deux autres sont l'environnement et l'économie.

Étant donné qu'un grand nombre des problèmes soulevés par le vérificateur général remontent avant la période de 12 mois — je suis certain qu'ils remontent à plusieurs mois auparavant, voire des années — s'agit-il d'une approche que vous allez conserver à l'avenir

et est-ce qu'elle donnera le ton à l'évaluation du rendement que vous allez présenter au Comité?

M. Michael Keenan: Pour répondre brièvement, je dirais oui. J'ajouterais, simplement pour poursuivre sur ce point — parce que j'estime que c'est un point très important — que, lorsque la sécurité fait partie des objectifs, il faut déterminer quel rang elle occupe parmi ces objectifs. D'après les priorités du ministère et les directives du ministre, la sécurité vient en premier. Au sein d'une organisation qui compte 5 000 employés, en tant que cadre supérieur, en tant que sous-ministre, vous rencontrerez un gestionnaire qui travaille pour une entreprise où la sécurité fait défaut. Un inspecteur pourrait essayer de déterminer à quel moment il faut prendre des mesures à l'égard de cette entreprise.

Je fais deux choses en tant que sous-ministre. Premièrement, je fais confiance à mes inspecteurs et je ne leur dis pas quoi faire, car ce n'est pas approprié. Nous insistons sur le fait que la priorité des inspecteurs est la sécurité. Certains inspecteurs craignent que s'ils émettent une ordonnance, ils risquent d'entraîner la fermeture d'une entreprise qui bat de l'aile. Il reste que leur travail consiste à assurer la sécurité. Ils doivent d'abord et avant tout se préoccuper de la sécurité. Ces craintes peuvent être valables, mais il faut accorder la priorité à la sécurité. Lorsque nous voyons des employés se préoccuper des échanges commerciaux ou de l'économie, nous leur rappelons que leur travail est d'assurer la sécurité.

Je dirais que la vaste majorité des 1 447 employés qui oeuvrent dans le domaine de la surveillance de la sécurité au sein du ministère comprennent bien que la sécurité est la priorité. Nous le répétons aussi souvent que possible, car c'est un élément essentiel de la mission de Transports Canada. Nous essayons d'être un organisme de réglementation de calibre mondial, alors à cet égard, la sécurité doit être la priorité.

M. Vance Badawey: C'est excellent, je vous remercie.

La réponse de Transports Canada à la recommandation 4.91 est la suivante:

En application du projet de loi C-62, Loi sur les automobiles plus sécuritaires pour les Canadiens (déposé au Parlement en juin 2015) et du projet de loi S-2, Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens (présenté au Parlement en mai 2016), de nouveaux pouvoirs sont proposés qui exigeraient des entreprises qui vendent ou construisent des véhicules au Canada qu'elles obtiennent, maintiennent et envoient au ministre des dossiers qui faciliteraient l'identification et l'analyse des défauts liés à la sécurité. Si les pouvoirs proposés étaient adoptés, un règlement sera élaboré pour permettre la mise en oeuvre de la loi nouvellement adoptée.

Je vous demanderais de donner des exemples de règlements que le ministère pourrait élaborer si les pouvoirs proposés étaient adoptés.

M. Michael Keenan: Je vais me montrer très prudent, de crainte de porter outrage au Parlement. Je crois que le projet de loi S-2 sera renvoyé sous peu au comité des transports, et nous ne pouvons pas présumer de ce qu'il adviendra du traitement de ce projet de loi par les parlementaires.

Si le Parlement adopte le projet de loi S-2 dans une forme se rapprochant de celle que l'on connaît actuellement, il faut notamment souligner, comme l'indiquait le député, qu'il deviendra possible d'obliger les entreprises à fournir des renseignements liés à la sécurité dans le cas de produits vendus au Canada, mais distribués par ces entreprises dans le cadre de leurs activités mondiales. Ce pouvoir est particulièrement important, par exemple, dans le contexte de l'émergence des véhicules autonomes qui seront déployés pour une première fois au Canada. Nous n'avons pas d'informations liées à la sécurité dans le cas de ces véhicules, mais il en existe ailleurs dans le monde. Nous aurons enfin la possibilité de tirer parti de ces renseignements.

Quant à la réglementation, elle établira les conditions précises en vertu desquelles le ministre pourra exiger de tels renseignements, y compris le genre d'information demandée et la forme qu'elle doit prendre. La loi confère les pouvoirs nécessaires, mais ne fournit pas tous les détails pertinents. Ainsi, Transports Canada est responsable de l'administration de 52 lois et de pas moins de 350 règlements distincts. Nous essayons toujours d'inclure les dispositions détaillées dans la réglementation. Sinon, nous inonderions sans cesse le Parlement de projets de loi d'un millier de pages. Ce serait une bien mauvaise façon d'utiliser votre temps et il en résulterait une structure réglementaire peu efficace.

• (1640)

Le président: Merci, monsieur Keenan.

Nous revenons à M. Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Dans le même ordre d'idée, il a été notamment relevé — et j'ai trouvé cela pour le moins étonnant — que les initiatives réglementaires ne font pas toujours l'objet d'un processus de consultation mettant à contribution tous les intéressés. On a ainsi constaté qu'il arrivait que l'on ne consulte pas — ou tout au moins pas dans une mesure suffisante — les groupes de consommateurs, les associations médicales, les forces policières et d'autres parties prenantes qui pourraient nous faire bénéficier de leur expérience directe des questions liées à la sécurité automobile, aux accidents et aux mesures qui s'ensuivent.

Lorsqu'on observe des situations semblables, on peut se demander s'il n'y a pas un problème de culture. Est-ce que c'est le cas? En quoi les choses ont-elles changé à un point tel que des règlements peuvent désormais être pris sans l'apport des groupes de consommateurs, des associations et des premiers répondants?

M. Michael Keenan: Vous soulevez une question cruciale. Je vous dirais que Transports Canada s'est trop appuyé par le passé sur le processus de consultation en place qui est censé rejoindre tous les Canadiens. Les propositions de règlement sont publiées dans la *Gazette du Canada*. Nous les affichons sur notre site Web en invitant expressément les Canadiens à formuler leurs observations. Nous avons sans doute misé un peu trop sur ce mécanisme en n'agissant pas suffisamment de façon proactive. Nous publions les propositions réglementaires sur ces tribunes en sollicitant les commentaires de tout le monde. Nous avons bien reçu les observations de ces différents groupes concernant les questions liées à la sécurité et nous en avons discuté avec eux, mais nous n'avons pas mis en place une approche structurée permettant de cibler ces gens-là de manière à les rencontrer pour connaître leurs réactions dès les premières étapes de notre recherche et, par la suite, lorsque le processus réglementaire en tant que tel est enclenché. Je pense que c'est ce qu'il convient de faire, et nous avons pris des engagements en ce sens en réponse aux

préoccupations soulevées par le vérificateur général. Et, pour lui donner le crédit qui lui revient...

M. Brian Masse: Mais pouvez-vous nous dire de quelle manière vous comptez vous y prendre? Comment vous êtes-vous engagé à le faire? J'aimerais seulement savoir quelle forme cela prendra. Effectuez-vous actuellement un examen semestriel? Êtes-vous en contact avec les associations? Allez-vous organiser des groupes de discussion avec la participation de différentes associations des domaines médicaux et professionnels? Vous êtes-vous donné une marche à suivre?

M. Michael Keenan: Ce sera une combinaison d'un peu tout cela. Nous allons à ce titre apporter un changement important. Nous voulons nous montrer plus systématiques dans la prise en compte des contributions des différents groupes en nous assurant de bien consigner le tout et de communiquer l'information aux autres intéressés de telle sorte que le processus soit plus transparent.

Je pourrais peut-être demander à Kim de vous donner de plus amples détails sur les mesures que nous prenons pour donner suite à cet engagement.

Mme Kim Benjamin: Nous avons apporté des changements à différents égards. Nous avons toujours affiché sur notre site Web un plan des initiatives réglementaires à venir, mais on n'y présente que les règlements déjà en cours de rédaction. Nous nous sommes engagés à rendre accessible sur notre site Web d'ici la fin avril un plan triennal qui inclura aussi les initiatives réglementaires qui n'en sont pas encore à l'étape de la rédaction. De plus, lorsque le moment viendra pour nous de diffuser des documents de consultation stratégique...

M. Brian Masse: Je veux que les choses soient bien claires, car il me reste très peu de temps. Je m'intéresse à la façon dont nous entrons en interaction avec les intervenants sur le terrain.

Je ne vous parle pas des sites Web et des outils semblables. Je voulais savoir s'il existait des plans d'action concrets pour de telles activités d'approche avec un calendrier de suivi et tous les détails. Je n'ai pas besoin que l'on me dise ce que je peux trouver sur le site Web de Transports Canada. Je pense que c'est justement le genre de philosophie qui émane sans doute de la culture à l'origine du manque de consultation. On devrait plutôt chercher une façon d'entrer en contact avec les premiers intervenants, comme les services de police, dans le cadre d'un processus de consultation bien structuré. Il semble bien que ce ne soit pas le cas actuellement.

Merci, monsieur le président.

• (1645)

Le président: Vous n'avez plus de temps. Est-ce que vous voulez répondre très brièvement?

Mme Kim Benjamin: Le site Web est le premier volet d'une approche qui en compte plusieurs. Lorsque nous amorçons par la suite nos discussions stratégiques, nous nous adressons officiellement à tous les intervenants clés que nous croyons intéressés, soit parce qu'ils nous ont eux-mêmes approchés, soit parce que leur nom figure sur les listes que nous avons dressées.

Le président: Et vous encouragez les premiers répondants à apporter leur contribution de cette manière?

D'accord. Bien.

Mme Kim Benjamin: Oui, au moment où nous abordons les considérations stratégiques.

M. Michael Keenan: Je veux qu'il soit bien clair que nous allons nous adresser à ces gens-là de façon proactive dans le cadre de nos prochaines initiatives réglementaires. Alors que nous attendions auparavant qu'ils nous interpellent, nous allons désormais aller vers eux.

Le président: Merci.

Monsieur Lefebvre, vous avez cinq minutes.

M. Paul Lefebvre (Sudbury, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir à la question posée par mon collègue, M. Badawey, concernant les moyens utilisés par les constructeurs pour déceler et signaler les défaillances. Je sais que la Chambre est saisie du projet de loi S-2 à cet effet.

Monsieur Ferguson, j'ai sous les yeux vos observations concernant les constructeurs. Au paragraphe 10 de votre déclaration d'ouverture, on peut lire:

... les constructeurs avaient diffusé 318 rappels pour des problèmes de sécurité qui n'avaient pas été portés à l'attention du Ministère... Le Ministère n'était pas habilité à évaluer si les constructeurs avaient mis en oeuvre des processus efficaces pour cerner et signaler les défauts liés à la sécurité. Sa capacité d'enquêter sur les défauts et de mieux protéger les Canadiens s'en trouvait donc limitée.

Dans le contexte de ce manque de capacité, vous avez recommandé à Transports Canada de « demander aux constructeurs automobiles de l'information sur leurs processus internes servant à cerner et à signaler les défauts liés à la sécurité. » Le ministère des Transports a indiqué qu'il allait essayer de le faire. Cette recommandation devait être mise en oeuvre en janvier 2017. L'échéance est maintenant passée. J'aimerais savoir si le ministère a donné suite à cette recommandation. Je parle de la recommandation 4.94 du rapport du vérificateur général.

M. Michael Keenan: Monsieur le président, je pense qu'il y a deux éléments à considérer. Nous avons pris certaines mesures visant à donner suite directement à la recommandation du vérificateur général qui souhaitait que nous demandions aux constructeurs de nous fournir de l'information sur leurs processus internes. Si je ne m'abuse, nous avons écrit à tous les constructeurs à ce sujet.

Madame Benjamin, est-ce qu'ils ont déjà répondu?

M. Paul Lefebvre: C'est ce que j'aimerais bien savoir.

Mme Kim Benjamin: Au moment où l'on se parle, environ les tiers d'entre eux ont répondu en nous fournissant les informations demandées. Nous poursuivons les négociations avec les autres. Ils se posent certaines questions, et nous échangeons des messages avec eux. Nous nous attendons à un taux de réponse très élevé, mais nous n'avons pas encore reçu toute l'information demandée.

M. Paul Lefebvre: Vous convenez donc avec moi que l'échéance fixée au mois de janvier pour cette recommandation n'a pas été respectée? Vous avez demandé à obtenir l'information, mais vous n'avez pas encore toutes les réponses.

Mme Kim Benjamin: C'est exact. Il a été convenu que nous allions amorcer le processus et formuler nos demandes avant janvier, et c'est ce que nous avons fait. Nous essayons maintenant d'assurer le suivi en cherchant à voir ce que nous allons pouvoir faire de l'information qui nous sera transmise, sans savoir si tout le monde va répondre et à quel moment on le fera.

M. Paul Lefebvre: Pouvez-vous nous donner des exemples d'entreprises qui ont daigné répondre à votre demande?

Mme Kim Benjamin: Je n'ai pas ces renseignements en main.

M. Paul Lefebvre: C'est bien beau de dire que l'on va participer, mais si l'on ne vous communique rien de concret, l'exercice ne sert pas à grand-chose.

Mme Kim Benjamin: Effectivement.

M. Paul Lefebvre: Je reviens à vous, monsieur Ferguson. Que pourrions-nous faire pour nous assurer auprès du ministre des Transports que l'on donne suite à ces recommandations, qu'un suivi est effectué et qu'il en découle certains résultats tangibles?

M. Michael Ferguson: Merci, monsieur le président.

Permettez-moi d'abord un bref préambule. J'ai l'impression que certains commentaires entendus aujourd'hui nous ramènent en grande partie à l'historique de ce programme au sein de Transports Canada. J'estime que l'on s'est surtout concentré jusqu'à maintenant sur l'instance réglementaire elle-même, soit Transports Canada, et sur les entités visées par la réglementation, à savoir les constructeurs. Les mesures que Transports Canada va maintenant mettre en place en réponse à ces recommandations vont d'après moi aller dans le sens d'une orientation davantage axée sur les bénéficiaires de la réglementation. Plutôt que de s'intéresser uniquement à ceux qui élaborent les règlements et à ceux qui doivent les respecter, on va se préoccuper du sort de ceux qui profiteront du fait que l'on va obtenir ces renseignements des constructeurs au sujet de leurs processus et des défauts de fabrication qu'ils ont décelés, en plus de l'information qui sera fournie par d'autres intervenants. D'après moi, c'est la bonne façon de faire les choses si l'on veut mieux servir les intérêts de ceux qui bénéficieront de la réglementation mise en place.

Il a été question tout à l'heure de convoquer à nouveau les représentants du ministère à ce sujet. Comme le ministère vit actuellement une période de transition quant à l'orientation de certains de ses processus réglementaires, je pense qu'il serait bon que l'on puisse revenir vous expliquer les progrès réalisés en ce sens.

• (1650)

M. Paul Lefebvre: Merci.

J'ai très peu de temps, mais il y a une chose que je voudrais préciser. Est-ce que le processus est entièrement facultatif pour les constructeurs? Vous avez indiqué dans vos observations, monsieur le vérificateur général, que le ministère n'était pas habilité à évaluer la situation.

J'aimerais d'abord savoir qui est habilité à le faire. Est-ce que quelqu'un a ce pouvoir? Je veux simplement être rassuré. Est-ce que le processus se déroule uniquement sur une base volontaire? Est-ce que quelqu'un est autorisé à tout au moins formuler la demande en espérant que l'information sera effectivement transmise?

M. Michael Keenan: Si vous permettez, monsieur le président, je vais essayer de répondre à cette question.

Nous avons formulé clairement la demande. Les entreprises ne sont pas obligées d'y donner suite. Nous essayons maintenant de voir qui l'a fait et qui ne l'a pas encore fait.

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

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lefebvre et monsieur Keenan.

Monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, monsieur le président. Je n'aurai pas besoin de mes cinq minutes au complet. J'ai d'abord un commentaire, après quoi je n'aurai qu'une question à poser.

Je dois dire d'entrée de jeu que vous vous en tirez assez bien devant le Comité aujourd'hui. En effet, nous vous avons convoqué il y a quelques semaines et ce sont deux de vos représentantes qui se sont pointées. Les députés de l'opposition ici présents n'ont pas beaucoup de temps pour poser des questions aux sous-ministres, et il est donc important que ceux-ci se présentent lorsqu'ils sont convoqués. Concernant bon nombre des points soulevés aujourd'hui, il faut dire que vous n'étiez pas en poste pendant la période visée par la vérification. C'est toutefois bel et bien vous qui avez décidé de ne pas vous présenter devant le Comité et de déléguer plutôt deux de vos représentantes. Je vous recommanderais donc de comparaître à nouveau toutes les fois que nous allons vous convoquer, car votre absence a non seulement retardé nos travaux, mais limite encore aujourd'hui notre marge de manoeuvre, car nous n'avons que deux heures pour vous poser des questions. Nos travaux ont été retardés du fait que nous avons dû annuler la séance en question, même si le vérificateur général avait pris le temps de venir nous rencontrer. Nous avons dû repousser notre programme de l'équivalent d'une semaine à cause de cela. Il n'y a eu aucun commentaire à cet effet en début de séance et je suppose que, maintenant que nous sommes en plein débat, il est un peu tard pour présenter des excuses, mais je voulais juste souligner à quel point il est important que les sous-ministres comparaissent devant notre Comité.

Cela étant dit, je vais passer à ma question. Libre à vous de nous fournir des explications au sujet de mon préambule en y répondant.

Je vais vous lire le paragraphe 8 — et Mme Shanahan a été la première à soulever ce point — de la déclaration d'ouverture de M. Ferguson:

... Transports Canada savait que les ancrages de siège pour enfant pouvaient faire défaut dans certaines conditions, mais il n'avait toujours pas proposé de nouveau règlement ni publié un avis avant la fin de notre audit. Le ministère nous a informés que l'adoption d'une exigence propre au Canada relativement à la résistance des ancrages dans les véhicules automobiles nuirait au commerce.

À mes yeux et, j'imagine, à ceux de bien des parents canadiens, le ministère se montre vraiment insensible en soulignant de cette manière les répercussions possibles sur le commerce. Il a beaucoup été question aujourd'hui de la façon dont vous réagissez aux risques de répercussions commerciales lorsque l'alerte vient des États-Unis, mais vous nous avez donné un seul exemple, qui remonte à une dizaine d'années, de la manière dont les Américains réagissent lorsque l'initiative vient de nous. J'aimerais bien connaître la proportion de cas où c'est nous qui imprimons la direction, mais je voudrais aussi savoir s'il y a un lien entre votre ministère et celui du Commerce international? Y a-t-il tout au moins, comme j'ose l'espérer, une rencontre mensuelle sous une forme ou une autre pour maintenir le contact entre les deux ministères? Votre ministère semble vouloir mettre surtout de l'avant son mandat en matière de sécurité, mais il doit généralement se contenter de réagir aux mesures prises par le ministère du Commerce international, si l'on fait exception de cet exemple que vous avez donné.

Je vais vous laisser l'occasion de répondre, car je n'ai plus de temps.

Je vous remercie.

● (1655)

M. Michael Keenan: Monsieur le président, le député vient de soulever plusieurs questions importantes.

Je veux d'abord vous présenter mes excuses. Il y a eu un problème de communication entre le ministère et le Comité. Nous pensions répondre parfaitement aux attentes du Comité en déléguant les fonctionnaires qui nous ont représentés à cette occasion. Tout semble indiquer que nous étions complètement dans l'erreur. Je vous prie de m'en excuser.

Je suis heureux d'être des vôtres aujourd'hui. Je me ferai également un plaisir de comparaître à nouveau devant le Comité pour le suivi des questions soulevées dans ce rapport, ou pour traiter de tout autre sujet que le Comité souhaite aborder, de manière à mettre en lumière les activités de notre ministère.

Vous avez soulevé des enjeux vraiment cruciaux concernant le rendement en matière de sécurité. En ma qualité de responsable du ministère, je continue d'ailleurs d'insister, dans mes relations avec nos spécialistes de la question, sur le fait que la sécurité doit primer, même si bien d'autres éléments doivent être pris en considération. C'est dans cette optique que nous abordons nos initiatives réglementaires, nos inspections et nos mesures visant à assurer la conformité et l'application des règles.

Pour ce qui est des ancrages de siège pour enfant et des sièges d'auto, les résultats de tests auxquels vous faites référence ont incité Transports Canada à conclure qu'un siège d'appoint avec ceinture à trois points d'arrimage est plus sécuritaire qu'un dispositif d'ancrage pour un enfant pesant plus de 65 livres ou 30 kilogrammes. Le Canada et les États-Unis ne sont jamais parvenus à s'entendre à ce sujet dans leur réglementation des systèmes de retenue pour enfant. Cette divergence est attribuable à l'évaluation de sécurité menée par Transports Canada. Nous sommes d'avis que la réglementation canadienne assure une plus grande sécurité que celle des États-Unis. Nous rejetons donc l'harmonisation avec les Américains, malgré les coûts que cela entraîne, parce que nous estimons que les règlements canadiens permettent de mieux assurer la sécurité des enfants.

Il est bon de souligner que le Canada a adopté il y a plusieurs années déjà le dispositif d'immobilisation que je vous citais en exemple, alors que les Américains le font au moment où l'on se parle. Je dois toutefois avouer qu'il y a de nombreux exemples qui vont dans le sens contraire. Ainsi, les États-Unis ont adopté un règlement à l'égard du contrôle électronique de stabilité pour les véhicules utilitaires lourds. Il a été établi de façon très probante que ce dispositif de contrôle électronique de stabilité contribue à réduire les accidents, les décès et les blessures. Nous comptons emboîter le pas aux Américains en la matière.

Nous avons examiné leurs études et leurs données, et nous avons publié le tout dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Comme nous venons tout juste de nous y attaquer, il est probable que nous n'ayons pas présenté les choses aussi clairement que possible. Quand viendra le temps de publier la réglementation révisée dans la partie II de la *Gazette du Canada*, nous pouvons certes nous engager à inclure dans une version révisée de l'étude d'impact de la réglementation toutes les données et les études à l'appui de l'adoption du contrôle électronique de stabilité pour les véhicules utilitaires lourds au Canada. Je vous concède que nous sommes un peu à la traîne par rapport aux États-Unis dans ce dossier. De fait, nous utilisons une partie des données et des études américaines pour étayer notre approche, car c'est plus efficace que de vouloir tout refaire au Canada.

•(1700)

Le président: Nous revenons à Mme Shanahan qui sera la dernière intervenante.

Monsieur Masse, est-ce que vous aviez une autre question? C'est bon.

Très bien, madame Shanahan, c'est peut-être à vous qu'il incombera de résumer tout ce que nous avons entendu.

Mme Brenda Shanahan: Merci beaucoup, monsieur le président.

Normalement, j'aime me concentrer sur des éléments comme la mesure du rendement; sur des points que le vérificateur général a soulevés dans le passé, comme la qualité de la collecte de données, ainsi que l'attention portée vers l'utilisateur, les Canadiens et les personnes qui reçoivent des services gouvernementaux. Je pense que c'est absolument essentiel à ce stade-ci.

Toutefois, dans le cas du comité des comptes publics et des examens de l'efficacité, habituellement, nous pouvons parler de plans d'action, de mesures, de jalons et autres, et cela nous permet d'accomplir notre travail. Malheureusement, dans le dossier présent, je dois revenir à l'essence même du travail de l'organisme de réglementation et à la façon dont les consultations sont menées auprès des parties prenantes.

Au paragraphe 4.30, le vérificateur général a écrit:

Transports Canada sollicitait rarement les commentaires des parties prenantes qui n'étaient pas des constructeurs automobiles. Les autres parties avaient donc très peu l'occasion d'influer sur les projets de règlement. En particulier, le Ministère n'avait pas publié d'avis sur des projets de règlement visant deux des trois normes [...]

On nomme les normes dans le rapport: « Système d'éclairage et dispositifs rétroréfléchissants » et « Résistance des portes latérales ». « Protection des occupants en cas de collision frontale » est la seule norme pour laquelle un avis avait été publié.

Un point comme celui qui a été abordé aujourd'hui, lorsque mon collègue a parlé de la possibilité que vous demandiez aux constructeurs de vous rembourser pour les véhicules, aurait pu être soulevé durant une consultation préliminaire, une discussion sur les mesures qui devraient être prises.

La vérification porte sur la période de janvier 2010 à septembre 2016. J'ai bien peur que nous parlions de pratiques de longue date qui semblent inclure un groupe restreint. Mon collègue, M. McColeman, a demandé combien il y avait d'employés, et il y en a environ 90. Est-ce exact?

On dit plusieurs fois dans le rapport que « les constructeurs automobiles avaient peut-être exercé une influence disproportionnée sur les décisions prises concernant la réglementation et entraîné des retards dans la mise à jour des règlements ». De fait, c'est préoccupant de savoir que certains inspecteurs de la sécurité étaient inquiets que les entreprises connaissent des difficultés financières.

Comment pouvez-vous nous assurer aujourd'hui que cela va changer?

M. Michael Keenan: Monsieur le président, je tiens d'abord à dire que je partage les préoccupations soulevées par la députée concernant les activités antérieures du groupe. Nous avons accepté sans réserve les recommandations du vérificateur général et nous avons déjà introduit des changements.

En ma qualité de sous-ministre, je peux vous assurer que nous tenons à ce que notre organisme de réglementation soit reconnu à l'échelle internationale, sur les plans de l'élaboration, du respect et de l'application des règlements.

Nous voulons et nous devons nous améliorer dans certains domaines. C'en est un. Nous sommes déterminés à améliorer la transparence de notre processus de consultation et à le rendre plus inclusif. Nous avons déjà mis cela en branle pour le processus de réglementation.

Je vais être honnête avec vous: nous parlons beaucoup. Par exemple, chaque fois que je voyage au pays, dans différentes régions, je prends le temps de m'asseoir avec l'équipe de la haute direction. Je m'entretiens aussi séparément avec les inspecteurs de première ligne. Je leur demande ce qui se passe. Je veux comprendre le monde des 1 447 employés de Transports Canada qui travaillent sur le terrain et qui font la surveillance directe. Je veux m'assurer que la sécurité est leur priorité dans l'exercice du pouvoir discrétionnaire que nous leur avons accordé en vertu des lois et des règlements.

Nous tenons à...

•(1705)

Mme Brenda Shanahan: Puis-je vous interrompre, monsieur Keenan?

Je sais que vous occupez votre poste il y a maintenant un peu plus d'un an — 12 mois environ. Pouvez-vous nous dire si vous avez été embauché dans le but de réaliser une transformation? Cela fait-il partie de votre mandat?

M. Michael Keenan: Le ministre a plusieurs priorités pour Transports Canada. La première est la sécurité dans tous les domaines. Elles incluent la modernisation de l'organisation. Au cours de la dernière année, dans le cadre de l'examen exhaustif que j'ai mentionné il y a quelques minutes, des efforts considérables ont été déployés pour cerner des façons d'améliorer nos processus de réglementation et de moderniser nos pratiques de surveillance.

Je dirais que de façon générale, Transports Canada accomplit du très bon travail dans de nombreux domaines, mais il doit s'améliorer dans d'autres. Le vérificateur général a trouvé des faiblesses dans le secteur de la sécurité automobile. Nous nous sommes engagés à prendre des mesures pour suivre les recommandations du vérificateur général.

Nous avons la volonté d'améliorer le rendement de l'ensemble du ministère en le modernisant et en le transformant. Nous sommes responsables de 52 lois fédérales et de 350 règlements. Nombre de ces règlements doivent être modernisés, et nous devons accélérer le processus de révision de la réglementation dans tous les domaines, car comme le vérificateur général l'a souligné avec justesse, le monde évolue rapidement, avec l'avènement des véhicules connectés, automatisés et autonomes. Nous améliorons nos processus de gestion interne dans les sept secteurs visés par les recommandations du vérificateur général. En outre, avec le projet de loi S-2, nous cherchons à élargir nos pouvoirs législatifs afin d'accomplir notre mandat de sécurité plus efficacement dans un monde où le domaine des véhicules automobiles se transforme sous nos yeux.

Nous déployons des efforts sur de multiples fronts pour améliorer notre rendement, car, franchement, pour que notre réglementation soit reconnue à l'échelle internationale, nous devons constamment nous améliorer et nous attaquer aux secteurs où les choses ne fonctionnent pas correctement, comme le vérificateur général l'a découvert...

Mme Brenda Shanahan: Je vous remercie de votre réponse. C'est véritablement un nouveau monde.

Ma dernière question s'adresse au vérificateur général.

Monsieur Ferguson, d'après votre témoignage d'aujourd'hui et les constatations de votre rapport, les Canadiens sont-ils en danger par rapport à l'avenir? S'exposent-ils au danger lorsqu'ils prennent la route?

M. Michael Ferguson: Étant quelqu'un qui conduit beaucoup, je pense qu'il faut rappeler que malgré tout, prendre la route est devenu plus sécuritaire au fil des années. C'est une réalité, selon moi.

Or, je le répète, je trouve très inquiétant qu'il faudrait 10 ans pour apporter certaines des modifications à la réglementation que nous avons soulignées dans le rapport. La technologie n'attend pas 10 ans pour évoluer. À mon avis, le ministère a un défi majeur à relever: il doit assouplir son processus réglementaire afin de pouvoir évoluer au même rythme que la technologie.

Lorsque je considère le système de réglementation dans son ensemble, je constate que la façon dont les règlements sont rédigés empêche, d'un côté, par exemple, d'adopter de nouvelles approches novatrices en matière d'éclairage au Canada, mais de l'autre côté, elle n'empêche pas d'apporter d'autres types d'innovations, notamment dans le domaine des véhicules autonomes ou semi-autonomes. Je ne soutiens pas que la réglementation devrait ou ne devrait pas empêcher quoi que ce soit. Je dis simplement que lorsqu'on examine le système de réglementation dans son ensemble, on constate que d'un côté, il peut nuire à l'innovation en raison de la façon dont certains règlements sont écrits, tandis que de l'autre côté, l'innovation le dépasse.

Je le répète, à mon avis, le ministère a un défi important à relever: son système de réglementation doit être assez souple pour lui permettre de s'adapter à la vitesse à laquelle la technologie évolue dans ce domaine.

Mme Brenda Shanahan: Merci beaucoup.

Le président: Merci, madame Shanahan.

Je pense que c'est tout.

Vous aviez une question, monsieur McColeman?

● (1710)

M. Phil McColeman: Elle porte sur le projet de loi S-2, car je sais qu'il est à l'étape de la première lecture à la Chambre. Je sais qu'il s'agit d'un projet de loi du gouvernement, mais pouvez-vous nous dire à combien s'élèverait le coût permanent prévu si le projet de loi était adopté?

M. Michael Keenan: Je ne peux pas vous donner ce chiffre maintenant. Je suis désolé, je ne l'ai pas en main.

M. Phil McColeman: D'accord, merci.

Le président: Pourriez-vous transmettre ce renseignement au Comité?

M. Michael Keenan: Avec plaisir.

Le président: Vous devez avoir ces prévisions.

Merci de votre présence. J'ai quelques observations et une question.

En passant, merci de vous être excusé de ne pas être venu avant.

Nous avons convoqué les représentants du ministère des Transports, et nous savons que vous essayez de renforcer la sécurité des véhicules et de faire en sorte que les Canadiens qui achètent des véhicules se sentent en sécurité. Je pense que nous savons tous, surtout après le week-end dernier, que notre sécurité est entre les mains des conducteurs. Aux États-Unis, quelqu'un envoyait des messages textes en conduisant; aucun véhicule ne peut éliminer ce genre de risque pour toutes les personnes sur la route. Toutefois, c'est important, voire essentiel, que les Canadiens sachent que les constructeurs suivent un régime de sécurité automobile digne de confiance.

Je pense que je connais déjà la réponse, mais pouvez-vous nous dire si vous collaborez avec nos partenaires commerciaux et si vous vous servez de leurs études? Lorsque nous exportons ces véhicules aux États-Unis, y a-t-il un groupe supérieur à Transports Canada pour les États-Unis et vous? Vous dites qu'ils ont accepté vos recherches et que vous avez accepté les leurs. Est-ce habituel?

M. Michael Keenan: Dans le domaine des transports et selon mon expérience dans divers autres secteurs du gouvernement, les organismes de réglementation sont de plus en plus portés, intelligemment, à se servir des recherches menées partout dans le monde. Dans le secteur des transports, nous collaborons étroitement avec les homologues américains de Transports Canada et nous échangeons nos résultats de recherche avec eux. Le rapport entre les États-Unis et le Canada est de 10 à 1. Les États-Unis ont davantage de ressources que le Canada pour faire ce genre de recherches; il serait donc irresponsable de notre part de ne pas nous en servir.

En même temps, l'échange de données et de résultats de recherche entre le Canada et les États-Unis est réciproque. Même si Transports Canada est plus petit, nous pouvons parfois faire une grande différence. Par exemple, lorsque les agents de la sécurité dans le secteur de Mme Benjamin ont découvert le défaut du RAV4, c'est nous qui sommes intervenus en premier. Nous estimons que le rappel a permis d'éviter des décès et des blessures graves non seulement au Canada, mais aussi partout dans le monde.

L'ONU a également un régime et des normes en matière de sécurité du transport routier. De nombreux pays échangent des résultats de recherche dans ce domaine sous les auspices de l'ONU, ce qui nous permet de fonder notre prise de décisions réglementaires sur beaucoup plus de recherches que ce que le Canada pourrait se permettre de faire seul.

Le président: Je présume que vous achetez ces 30 véhicules et que vous les soumettez à des essais de choc, mais les constructeurs font la même chose. Est-ce exact? Ils conçoivent les véhicules. Ils mènent aussi des essais de choc. Ils essaient de se conformer à vos règlements, et vous vous assurez qu'ils le font. N'est-ce pas? Ils investissent aussi du temps et des efforts pour éviter que Transports Canada déclarent que leur véhicule est dangereux.

M. Michael Keenan: La réponse est oui. Nous recueillons de l'information auprès des constructeurs et d'autres organismes gouvernementaux. Je ne sais pas combien de véhicules l'agence américaine met à l'essai, mais je suis presque certain que c'est beaucoup plus que nous, n'est-ce pas, Kim? Les constructeurs accumulent beaucoup d'information en concevant leurs véhicules et ils effectuent certainement leurs propres essais de choc.

Nous avons un centre d'essais de choc à Blainville, au Québec; c'est là que nous testons tous nos véhicules. De fait, une entreprise privée le dirige pour nous. Elle effectue les essais de choc au nom des entreprises qui utilisent le centre. Ce n'est pas tout à fait la même chose qu'obliger les entreprises à payer les véhicules que nous mettons à l'essai, mais en réalité, elles nous payent pour se servir de notre centre pour effectuer leurs recherches, et nous utilisons le même centre. Nous devons juste trouver une façon de les faire payer les véhicules mis à l'essai.

• (1715)

Le président: Je n'en suis pas convaincu. Sauf votre respect, monsieur Harvey, je ne suis peut-être pas d'accord avec vous.

Je sais ce qui arrive lorsqu'on permet soudainement au gouvernement de se sauver une fois qu'il a terminé tous ses essais de choc. Aujourd'hui, c'est 30 véhicules. L'année prochaine, ce sera 75, et l'année suivante, 90. Ce serait... pour chaque catégorie de véhicules, je présume.

Nous espérons que vous allez accomplir les tâches que le vérificateur général vous a confiées dans son rapport et les engagements que vous nous avez présentés aujourd'hui. Nous avons hâte de prendre connaissance d'un prochain rapport sur le rendement pour voir les progrès que vous aurez réalisés sur le plan des nouvelles méthodes visant à assurer la sécurité dans le secteur de l'automobile.

Merci d'avoir été des nôtres aujourd'hui et de nous avoir apporté ces précisions.

Nous allons suspendre la séance pendant environ deux minutes, puis nous nous pencherons sur les travaux du Comité. Nous devrions avoir besoin de moins de deux minutes pour adopter une brève motion afin que nous puissions tenir la séance de mercredi.

Nous allons donc suspendre la séance. Merci à tous de votre présence et de vos témoignages.

• (1715)

_____ (Pause) _____

• (1715)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

La séance est publique. Nous ne poursuivons pas à huis clos. Nous allons prendre quelques instants pour gérer les travaux du Comité. Nous avons une motion à étudier.

Je vais demander au greffier d'expliquer la motion au Comité et la raison pour laquelle nous devons l'adopter maintenant.

Le greffier du Comité (M. Michel Marcotte): Merci, monsieur le président.

C'est parce que les membres du Comité ont décidé d'étudier le Budget principal des dépenses du Bureau du vérificateur général mercredi. Certains documents sont déposés à la Chambre chaque année. La plupart sont renvoyés au Comité, mais un ne l'est pas. Le Budget principal des dépenses de cette année a été déposé à la Chambre le 21 mars et il a été renvoyé au Comité. C'est un des documents.

Les Plans ministériels, autrefois appelés les Rapports sur les plans et les priorités, ont aussi été déposés le 9 mars et renvoyés au Comité. Maintenant, un autre document très intéressant publié à la fin du processus budgétaire, le Rapport sur le rendement, est déposé chaque année à la Chambre, mais il n'est pas renvoyé au Comité. Le document a été publié en novembre dernier, je crois; celui que nous étudierions serait le Rapport sur le rendement de 2015-2016, pour la période qui s'est terminée il y a un an et demi.

Pour ce faire, nous avons besoin d'une brève motion indiquant que nous voulons étudier ce rapport. Ces trois documents font partie du processus du Budget principal des dépenses.

• (1720)

Le président: D'accord.

Je vais d'abord donner la parole à notre analyste. Il voulait parler très brièvement.

M. Dillan Theckedath (attaché de recherche auprès du Comité): Merci, monsieur le président.

Même s'ils n'ont pas été renvoyés au Comité — c'est une question de procédure que l'on ne connaît pas très bien —, nous avons déjà rédigé une note d'information pour le Budget principal des dépenses. Ce document inclut le Plan ministériel, tel qu'on le connaît maintenant, ainsi que le Rapport sur le rendement de 2015-2016. Ces documents se trouvent déjà dans les notes d'information. Ils ont été traduits. Je ne sais pas si on vous les a distribués.

Quoi qu'il en soit, ces documents sont prêts et se trouvent dans les notes d'information, de même que les questions et les analyses qui s'y rattachent. Nous voulions simplement le mentionner au Comité.

Le président: Très bien.

Monsieur McColeman.

M. Phil McColeman: Monsieur le président, je suis ravi de présenter ma motion au Comité. Je propose que, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude sur le Rapport sur le rendement de 2015-2016 du Bureau du vérificateur général du Canada.

Le président: Très bien.

Puis-je mettre la motion aux voix? Souhaitez-vous en discuter?

D'accord.

(La motion est adoptée.)

Le président: La motion est adoptée à l'unanimité.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Monsieur le président, je suis conscient que je suis nouveau ici. En fait, c'est la première fois que je siège à ce comité. Habituellement, je siège au Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités ou au Comité d'examen de la réglementation. Ce qui m'a surpris aujourd'hui, c'est le fait que le président a pris part aux discussions que nous avons avec les témoins.

Est-ce normal? Je sais que dans les comités auxquels je siège, le président n'exprime pas d'opinion. Qu'il soit conservateur ou libéral, cela pourrait être perçu comme étant partisan, non? Il me semble qu'en règle générale, le président préside la réunion, mais ne donne pas son opinion.

Est-ce normal à ce comité que le président exprime son opinion?

Le président: La réponse est oui. Il s'agit de la prérogative du président. Souvent, je vais m'asseoir ici et demander à mes analystes s'il y a une question, pendant que nous rédigeons notre rapport, qui doit être posée sur un sujet qui n'a pas encore été abordé. D'ailleurs, si vous revenez en arrière, je pense que vous constaterez que nous ne sommes pas du tout un comité partisan et, habituellement, vous n'entendrez jamais de commentaires partisans ici. En fait, si un membre d'un parti fait une remarque partisane, nous allons céder la parole aux autres partis.

M. Vance Badawey: C'est là où je voulais en venir. Est-ce que le président peut voter même s'il n'y a pas d'égalité?

Le président: Non, le président peut seulement trancher lorsqu'il y a une égalité.

M. Vance Badawey: Toutefois, le président peut faire des commentaires pendant le débat.

Le président: Oui, le président peut faire des commentaires sur n'importe quel sujet. En fait, il peut dire tout ce qu'il veut à moins qu'il y ait un rappel au Règlement. Dans ce cas, si un membre invoque le Règlement et remet en question les propos ou la décision du président — ou de n'importe qui d'autre —, il y a ce qu'on appelle une contestation de la présidence. En fait, aujourd'hui, j'ai demandé à

Dillon s'il y avait une question qu'il fallait aborder en vue de l'inclure dans le rapport. C'est ainsi que nous fonctionnons ici.

M. Vance Badawey: Merci.

Le président: Merci.

Très bien, monsieur Masse.

M. Brian Masse: Je voulais simplement renforcer le point soulevé. C'est la tradition à la Chambre, et aussi au sein d'autres comités tels que le comité de l'industrie ou de l'innovation.

Le président: En fait, je vous encouragerais à consulter le hansard pendant la période au cours de laquelle M. Christopherson présidait le Comité, et je suis sûr que vous verriez qu'il faisait des commentaires à l'occasion. Je vous remercie tout de même pour la question.

Allez-y, madame Mendès.

• (1725)

Mme Alexandra Mendès: Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour revenir à ce que vous disiez, Vance, Phil McColeman est la seule personne présente qui était avec nous à l'époque, mais cela ressemble beaucoup à la façon dont fonctionnent les comités britanniques. Les présidents ont une grande marge de manoeuvre lorsqu'il s'agit de poser des questions aux témoins. Nous essayons en quelque sorte de devenir un peu plus britanniques, alors nous adoptons cette approche.

Le président: Merci.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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 Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>