



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

INDU • NUMÉRO 040 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 28 octobre 2009

—
Président

L'honorable Michael Chong

Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

Le mercredi 28 octobre 2009

•(1530)

[Traduction]

Le président (L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC)): Bienvenue à la 40^e séance du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie, en ce mercredi 28 octobre 2009.

Aujourd'hui, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 13 mai 2009, nous étudions le projet de loi C-273, Loi modifiant la Loi sur la concurrence et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), ce projet de loi étant connu également sous le nom de « loi sur le droit de réparer ».

Nous recevons aujourd'hui deux groupes de témoins. Le premier est notre distingué collègue, M. Masse, le député de Windsor Ouest, qui a déposé ce projet de loi à la Chambre.

Le deuxième groupe de témoins comprend des représentants de quatre organisations différentes: l'Association des industries de l'automobile du Canada, la National Automotive Trades Association, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules et, enfin, l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada.

Ces différentes organisations sont représentées par M. Smith, M. Adams, M. Finch, M. Wilson et M. Brazeau. Bienvenue à vous tous.

Nous allons commencer avec 15 minutes de remarques liminaires de M. Masse.

Vous avez la parole.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président, et merci à mes collègues.

Je ne vais peut-être pas occuper la totalité des 15 minutes, mais je veux saisir l'occasion pour au moins présenter ce projet de loi, le projet de loi C-273, qui, comme vous l'avez signalé, est affectueusement connu sous le nom de « droit de réparer », et expliquer au public les raisons de son introduction, ce qui s'est déroulé, et ce qui va se passer à l'avenir.

Cela a été une occasion passionnante pour moi, qui vient du secteur automobile de Windsor, en Ontario, la capitale canadienne de l'automobile, de pouvoir travailler sur un autre enjeu automobile. J'ai passé beaucoup de temps à la Chambre des communes à travailler sur des questions touchant la production et la distribution de véhicules.

Il se trouve que j'ai été saisi de problèmes dans le marché secondaire concernant les systèmes de diagnostic embarqués qui ont été introduits en 1996. La difficulté semblait se situer au niveau de l'acquisition du matériel, de la formation et des logiciels requis. M'étant renseigné, je me suis vite rendu compte qu'il se posait des problèmes à cet égard. Cela m'a été confirmé par quelques visites à des garages près de chez moi, dans le comté de Windsor-Essex. Certaines réticences tenaient à des raisons très légitimes et d'autres à des raisons que je ne trouvais pas nécessairement justes.

J'ai jugé important que ce projet de loi soit introduit de façon à lancer un bon débat public, et examiner la question non seulement selon l'optique du consommateur, mais aussi du point de vue de l'environnement et de la protection des normes sur les routes.

Le problème était que certains véhicules ne pouvaient être réparés dans les garages du marché secondaire, alors que ces réparations se faisaient à Détroit, dans le Michigan, à quelques kilomètres de ma ville, de l'autre côté de l'eau. Il est intéressant de noter que certaines de ces réparations étaient le fait de personnes qui étaient moins bien formées, parce que les qualifications des techniciens au Canada sont en fait supérieures à celles des techniciens américains.

Lorsque nous avons introduit ce projet de loi, cela a suscité beaucoup d'intérêt dans le public. Je veux remercier tous ceux qui ont pris part à ce débat, de part et d'autre, ainsi que le grand public qui a commencé à s'intéresser et à mettre en évidence les problèmes. Le projet de loi a été adopté par la Chambre des communes, comme chacun sait. Il a récemment été adopté avec 247 voix en faveur, et donc la Chambre des communes a manifestement jugé qu'il s'agit là d'une question très importante qu'il convient d'examiner.

Pour que les choses soient claires, j'ai également eu l'occasion d'aller voir comment les choses se passaient à travers le pays. À Edmonton, j'ai rencontré les mêmes problèmes que chez moi avec, par exemple, certains logiciels non disponibles. J'ai constaté la même chose en Colombie-Britannique. Tout récemment, j'étais dans la région de Halifax, où j'ai rencontré le technicien Ken Pickles. Il m'a fait une série de démonstrations d'outils technologiques qu'il a achetés mais ne pouvait utiliser à bon escient. Cela signifiait pour le consommateur que son choix était restreint. J'ai conclu également que quelques solutions très réelles pouvaient être apportées.

Récemment, comme nous le savons tous, grâce à cette activité et à ce débat public, le ministre a apposé sa signature, de concert avec les représentants de l'industrie automobile et du marché secondaire, à un accord volontaire qui a pu être trouvé. J'avais quelques réserves concernant cet accord volontaire, car je pensais qu'il valait mieux, tout compte fait, légiférer. Mais depuis l'annonce de l'accord volontaire, d'autres parties, notamment l'AIA, l'ont approuvé et l'on semble se diriger vers un règlement.

Aujourd'hui, je veux exprimer publiquement mes remerciements. Nous allons tenir quelques délibérations avec les groupes qui comparaissent aujourd'hui, mais je voudrais faire lecture de certains noms, monsieur le président. Puisque je dispose de 15 minutes, je veux faire lecture de ces noms, car ces personnes ont travaillé fort et ont répondu présent. C'est ainsi que je voudrais utiliser mon temps. Nous pourrions parler plus tard des enjeux.

Je veux remercier John Strickey, de Midas Automotive, à Halifax, Nouvelle-Écosse; Ron Jones de Mid-Island Automotive, de Nanaimo, C.-B.; Bob Oliver, directeur général de Pollution Probe; Bento, de Bento Automotive; Dave Santing, d'OK Tire et de la Windsor Professional Auto Repair Association; John Sawatsky, de MSJ Automotive et de la Windsor Professional Auto Repair Association; Nancy et Roger Suranyi, de Namao Automotive, à Edmonton; Mario Schuchardt, de Canadian Tire; Art Wilderman, Devon Jacobs et Scott Smith de l'AIA; Chris White, de l'ACA; Eric Lamoureux, de l'ACA; Cynthia Lee, de l'ACA; Dan Houle, de l'ASPQ; Andrea Chamberlain, de NAPA, Rockland; Cindy Wolfe, de NAPA, Morrisburg; Bob Blakely, de BTC; et Daniel Grech, qui est l'un des techniciens qui a participé à une conférence de presse. Je veillerai à ce que les traducteurs aient tous ces noms et renseignements, monsieur le président.

J'aimerais conclure en remerciant également les milliers de Canadiens qui ont envoyé des courriels, suggéré des améliorations du projet de loi et en ont débattu. Il est très important que nous ayons eu ce contact.

• (1535)

Je sais qu'il y a eu un lobbying intense sur la Colline, de la part des deux camps — ceux qui avaient des réserves sur le projet de loi mais aussi ceux qui y étaient très favorables — et nous avons apprécié leur apport.

En outre, j'aimerais remercier l'ACCV, l'AFIAC et l'AIA de leurs efforts au cours de la discussion et du débat intervenu ces dernières semaines à l'occasion des étapes suivies par ce projet de loi.

Si, comme je l'espère, nous allons avoir de bons exposés et quelques solutions solides, je présenterai une motion qui pourrait mettre un terme à ce processus.

Je veux remercier encore une fois tous ceux qui ont participé, les témoins présents et, bien sûr, tous les membres du comité de l'intérêt qu'ils portent à la question.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Masse.

Nous allons maintenant commencer avec les remarques liminaires de chacun des quatre groupes, que nous limiterons à environ cinq minutes.

[Français]

Nous entendrons d'abord M. Brazeau.

[Traduction]

M. Marc Brazeau (président, Association des industries de l'automobile du Canada): Merci, monsieur le président.

Je suis heureux de l'invitation à prendre la parole devant le comité cet après-midi au sujet du projet de loi C-273.

Je suis Marc Brazeau et je suis le président de l'Association des industries de l'automobile du Canada. Je suis accompagné de Scott Smith, notre directeur chargé des relations avec le gouvernement et l'industrie.

[Français]

L'AIA est une association commerciale nationale qui représente l'industrie du marché secondaire de l'automobile au Canada, une industrie de 16,7 milliards de dollars qui emploie plus de 410 000 Canadiens et Canadiennes. L'industrie se compose d'entreprises engagées dans la fabrication, la distribution et l'installation de pièces de rechange, d'accessoires, d'outils et d'équipements pour le secteur de l'automobile. En plus de ses membres répartis dans plus de 1 800 établissements et succursales, la portée de l'AIA Canada s'étend à plus de 7 000 installations d'entretien et de réparation automobile qui sont directement affiliées à nos membres.

Je suis ici pour présenter la position de l'AIA Canada dans le dossier de l'accès aux renseignements d'entretien, à la formation et aux outils par l'industrie du marché secondaire de l'automobile du Canada, c'est-à-dire les gens qui font l'entretien et la réparation de vos véhicules.

Je suis également ici pour énoncer la position de l'Association des industries de l'automobile du Canada à propos de l'avancement et de la situation du projet de loi C-273, qui porte aussi le nom « (droit de réparer) ».

Je vais être très clair. L'AIA ne considère plus que l'adoption du projet de loi à ce sujet est nécessaire. Une entente a été conclue entre les constructeurs de véhicules et le marché secondaire, et l'AIA a exprimé le voeu de participer aux dispositions en signant cette entente.

• (1540)

[Traduction]

Le chemin qui nous mène là où nous sommes aujourd'hui a été long. Avec l'indulgence du comité, j'aimerais donner une courte explication de la manière dont nous sommes arrivés à ce stade et pourquoi nous pensons que ce projet de loi n'est plus nécessaire.

En 1996, les États-Unis ont imposé pour tous les véhicules fabriqués à partir de 1998 une capacité de diagnostic embarquée pour les systèmes d'émission. C'est le système appelé OBD II.

Les plates-formes conçues par les constructeurs automobiles pour répondre aux exigences de l'OBD II ont permis l'évolution des réparations électroniques ou logiciels de réparation. En jargon on appelle ces réparations utilisant un logiciel des « téléchargements instantanés ». Ce terme désigne diverses procédures utilisées pour mettre à jour ou recalibrer l'ordinateur ou les modules de contrôle du véhicule, ou initialiser diverses pièces nouvellement installées. L'accès à ces données téléchargées instantanément n'est pas offert par tous les constructeurs au marché secondaire, pas plus que tous les constructeurs automobiles ne mettent pas à disposition tous les outils d'usine et toute la formation requise pour entretenir et réparer les véhicules modernes.

Au fur et à mesure que la technologie évoluait et que la plate-forme OBD II devenait un élément clé du travail de réparation grandissait l'impératif pour le marché secondaire d'avoir accès à cette information. Pour les véhicules récents, un grand nombre de procédures de réparation sont irréalisables sans l'accès au logiciel Reflash. Dans un rapport de février 2006 commandé par l'AIA, le cabinet DesRosiers Automotive Consultants a estimé que la perte économique pour le marché secondaire, si l'accès à l'information n'était pas assuré, pourrait atteindre 4 milliards de dollars d'ici 2010.

Le problème de l'accès à l'information a été abordé d'abord aux États-Unis au moyen de ce que l'on a appelé le projet Arizona, une tentative d'imposer légalement l'accès aux renseignements de réparation touchant les émissions dans l'État de l'Arizona. Cela a fini par donner naissance à une réglementation sous le régime de la Clean Air Act, qui imposait aux constructeurs automobiles de fournir sur l'Internet les renseignements requis pour les réparations relatives aux émissions au marché automobile secondaire et au grand public.

[Français]

Dans le cadre d'un processus parallèle, les constructeurs de véhicules et des représentants du marché secondaire ont structuré une approche volontaire de rechange en vue de la distribution des renseignements d'entretien des véhicules. L'entente portant sur les normes a donné lieu à la création d'une organisation appelée le National Automotive Service Task Force.

[Traduction]

Tout en touchant les entreprises, le droit à la réparation est fondamentalement une affaire de choix du consommateur. Le marché secondaire arrive régulièrement en bonne place dans le sondage annuel de J.D. Power and Associates sur la satisfaction du consommateur. Notre objectif a toujours été de protéger les entreprises qui offrent ce choix au consommateur.

[Français]

Il s'agit d'un dossier d'envergure mondiale, et des références sur le dossier du droit à la réparation existent en Europe, aux États-Unis, en Amérique du Sud et dans les Caraïbes.

[Traduction]

L'AIA a identifié l'accès aux renseignements de service, aux outils et à la formation détenus par les équipementiers comme une affaire prioritaire pour ses membres en 2004. À l'époque, une coalition des intervenants de l'industrie a estimé que l'avenir passait par un consensus de l'industrie et la distribution volontaire de l'information contre rémunération à la juste valeur marchande.

• (1545)

[Français]

De 2004 à 2006, l'AIA et ses partenaires ont tenté d'engager les constructeurs de véhicules dans un dialogue en vue de constituer au Canada un organisme du même genre que celui du NASTF, le National Automotive Service Task Force. Malgré de nombreuses tentatives d'amorcer un dialogue, y compris une lettre du ministre de l'Industrie Maxime Bernier, alors en poste, les sociétés d'automobiles n'avaient pas admis le problème ni donné suite à notre vœu d'arriver volontairement à une solution.

[Traduction]

En 2007, le projet de loi C-425, un projet de loi d'initiative parlementaire, a été déposé à la Chambre des communes par le député de Windsor Ouest, M. Brian Masse. Vu l'absence de progrès vers une solution volontaire, l'AIA et ses partenaires se sont prononcés en faveur d'une solution légale. Après l'élection fédérale de l'automne 2008, le projet de loi C-425 a été réintroduit au Parlement en janvier 2009 sous la forme du projet de loi C-273. Aucun progrès n'ayant été réalisé vers une solution volontaire à ce stade, l'AIA et ses partenaires ont pleinement donné leur aval au projet de loi C-273 et invité tous les députés à examiner ses avantages.

En avril 2009, le ministre de l'Industrie, l'honorable Tony Clement, a adressé une lettre aux constructeurs automobiles leur demandant d'envisager la création d'une option volontaire afin de

régler les différends à l'intérieur de l'industrie automobile. Le 29 avril, l'AIA a participé à une réunion des constructeurs automobiles, de leurs associations et d'autres représentants du marché secondaire. Cette rencontre s'est conclue par l'invitation à signer une lettre d'entente qui contenait des exigences que l'AIA ne pouvait pas alors accepter.

Bien que l'AIA ait demandé à participer aux discussions concernant la formulation d'un accord, l'AIA n'a pas participé à la rédaction de la NCREVA.

[Français]

Peu importe la manière dont cette entente a finalement été conclue, elle repose sur le principe central que les renseignements, la formation et les outils sont mis à la disposition du marché secondaire dans un format compatible avec celui utilisé par les concessionnaires autorisés des constructeurs de véhicules. C'est ce que nous demandions depuis 2004.

Lors d'une réunion entre l'AIA et les signataires de l'entente, le 15 octobre, l'architecture réactive de l'entente a été exprimée sous forme d'une ligne directrice d'interprétation qui a clarifié une préoccupation fondamentale de l'AIA à l'égard de l'entente. C'est ce geste qui a persuadé l'AIA de la validité de l'entente.

[Traduction]

Je conclus mon intervention par l'avis suivant.

L'AIA considère que la structure mise en place par la NCREVA représente la façon la plus rapide et la plus réactive de gérer l'accès à l'information. Nous croyons également que, face à la bonne volonté dont les signataires ont fait preuve, le projet de loi n'est plus nécessaire. L'AIA est prête à entrer dans un partenariat plus collaboratif et plus ouvert avec l'industrie automobile, particulièrement l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada et la National Automotive Trades Association.

J'aimerais saisir cette occasion pour remercier tous les députés, ainsi que tous les membres du comité, de leur indulgence et de nous avoir aidés ces dernières années à faire prendre conscience de ce problème. Je voudrais remercier tout particulièrement M. Brian Masse du courage et de la passion qu'il a déployés pour parvenir à une conclusion juste et praticable.

Voilà ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Brazeau.

Nous passons maintenant à M. Finch, de la National Automotive Trades Association. Allez-y.

M. Dale Finch (vice-président exécutif, National Automotive Trades Association): Merci, monsieur le président.

J'aimerais commencer par remercier tous les membres du comité d'avoir invité la National Automotive Trades Association à faire part de ses vues concernant le projet de loi C-273.

J'aimerais également féliciter M. Masse d'avoir porté cette question à l'avant-plan. C'est son action qui nous a permis d'en arriver où nous sommes aujourd'hui.

La NATA est une association d'associations. Elle compte parmi ses membres la majorité des associations provinciales et régionales du secteur de l'automobile à travers le Canada. Collectivement, notre association représente quelque 5 000 ateliers d'entretien et de réparation qui emploient environ 50 000 Canadiens. Les ateliers de carrosserie constituent une forte proportion de nos membres.

La NATA recherche depuis 2001 une solution à l'accès à l'information, couramment connu sous le nom de droit de réparer. Notre préférence, qui a toujours été pour un mécanisme volontaire à l'initiative de l'industrie, plutôt qu'une loi, a déjà fait ses preuves aux États-Unis.

Dans l'intérêt de la clarté, j'aimerais prendre quelques instants pour décrire l'enjeu selon notre perspective et indiquer pourquoi il était important de trouver une solution.

En 2001, un formateur technique travaillant pour notre affiliée ontarienne, l'Automotive Aftermarket Retailers of Ontario, a découvert que les Canadiens ne pouvaient s'abonner à un certain nombre de sites Internet disséminant l'information technique des constructeurs automobiles, site qui avait été ouvert en vue de régler le même problème aux États-Unis. Je parle là des sites Internet supervisés par la National Automotive Service Task Force, couramment désignée par son sigle, NASTF.

De toute évidence, si un atelier de réparation indépendant ne peut accéder aux outils, à la formation et aux instructions de réparation, cet atelier ne peut assurer l'entretien et la réparation du véhicule concerné. Il est obligé alors d'envoyer le client chez le concessionnaire le plus proche. Dans maintes régions du Canada, et particulièrement les régions rurales, tous les constructeurs n'ont pas à proximité un concessionnaire, si bien que les consommateurs canadiens se tournent vers nos membres pour entretenir leurs véhicules. Même dans les centres urbains, les Canadiens veulent la liberté de choix lorsqu'il s'agit de faire entretenir ou réparer leurs véhicules. Le nombre de concessionnaires ayant des ateliers de carrosserie est encore plus restreint.

La sécurité publique est un facteur important dans les réparations de véhicules accidentés. Ces derniers doivent être correctement réparés de façon à être remis à l'état d'origine et réagir à un impact accidentel ultérieur de la manière prévue par le fabricant. Cela exige les outils, la formation et les instructions de réparation voulus.

Pour régler le problème, la NATA a décidé d'émuler le travail effectué par son homologue américaine, l'Automotive Service Association. Représentant l'industrie de l'entretien et de la réparation du marché automobile secondaire, l'ASA a négocié avec les constructeurs automobiles américains un accord volontaire. La NASTF a été formée afin de superviser le système et de remédier à toute lacune d'information pouvant être décelée. Ce système fonctionne de manière satisfaisante depuis près d'une décennie.

Je vais maintenant expliquer pourquoi un accord volontaire est préférable à un texte de loi.

Nous considérons une loi comme une mesure de dernier recours imparfaite, à n'employer que si aucune entente volontaire ne peut intervenir. La NATA considère que la complexité technique du problème se prête mal à une solution légale. Du fait de sa rigidité, une loi conduirait probablement à des litiges d'interprétation ou d'application. Il en résulterait des recours en justice, mécanisme long et coûteux.

En attendant le résultat de ces contentieux, la circulation de l'information des constructeurs aux garages indépendants serait interrompue. Cela ne serait ni dans l'intérêt du marché secondaire ni des consommateurs car ces derniers seraient obligés d'emmener leurs

véhicules chez les concessionnaires autorisés pour certains types de réparations.

C'est là justement la source du problème auquel le projet de loi C-273 cherche à remédier, mais s'il est adopté, il pourrait par inadvertance étirer les problèmes d'accès à l'information. En revanche, l'entente volontaire à l'initiative de l'industrie est flexible et peut être adaptée rapidement et facilement aux changements technologiques, aux préoccupations des parties prenantes et à la politique gouvernementale. Un accord volontaire anticipe et prévient les problèmes prévisibles qui pourraient nuire à son exécution.

Les préoccupations particulières de la NATA concernant le texte du projet de loi C-273 sont esquissées dans notre mémoire. Je ne les passerai pas en revue à moins que le comité n'y tienne.

Un accord intervenu entre les constructeurs automobiles canadiens et l'industrie dans l'entretien de la réparation du marché secondaire, appelé Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles, ou NCREVA, a été signé le 29 septembre et avalisé par le ministre de l'Industrie, l'honorable Tony Clement. La NCREVA prendra pleinement effet en mai 2010. Elle confère à tous les professionnels de l'automobile l'accès aux renseignements et aux outils requis pour diagnostiquer et réparer les véhicules d'aujourd'hui. Cela permettra aux ateliers de réparation indépendants de livrer concurrence dans un marché loyal et donnera aux consommateurs la liberté de choix.

En conclusion, la NATA considère qu'avec la signature de l'entente volontaire, le projet de loi C-273 est devenu inutile. La NATA recommande au comité de ne pas porter plus loin le projet de loi C-273.

Au nom de nos membres, je vous remercie de nouveau de nous avoir invités à faire part de nos avis.

J'aimerais remercier également Mark Nantais, de l'ACCV, David Adams, de l'AFIAC, Mathew Wilson, de l'ACCV et Jason Vanderheyden, de l'AFIAC.

Cela a été cinq longs mois. Nous avons travaillé avec acharnement pour en arriver là où nous sommes et pouvoir présenter cette entente à votre comité.

Merci.

•(1555)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Finch.

Nous allons maintenant passer à M. Wilson, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules.

M. Mathew Wilson (directeur, Affaires industrielles et consommation, Association canadienne des constructeurs de véhicules): Merci, monsieur le président, et bon après-midi à tous. Merci de nous avoir invités.

Je vais vous faire part brièvement de notre opinion concernant le projet de loi C-273, mais m'étendrai davantage sur la NCREVA elle-même et les raisons pour lesquelles il nous faut considérer la solution volontaire comme la meilleure approche pour notre industrie, à l'heure actuelle et dans l'avenir.

L'ACCV représente depuis 1926 les principaux fabricants et vendeurs de véhicules automobiles du Canada. Aujourd'hui, nos membres comprennent Chrysler, Ford, GM et Navistar, qui possèdent plus de 40 établissements canadiens de fabrication de véhicules et de pièces détachées, des sièges sociaux, des établissements de vente et de distribution, et plus de 1 000 concessionnaires dans tout le Canada, ainsi que des établissements et programmes de recherche et de développement de grande envergure au Canada. Encore plus important, ils font vivre directement quelque 75 000 employés et retraités canadiens et des centaines de milliers de familles dans le cadre de leur chaîne d'approvisionnement élargie couvrant tout le pays.

La question du droit de réparer a connu une histoire difficile dans notre industrie et notre association. Historiquement, nos membres nous ont recommandé de ne pas participer à des discussions sur cette question à cause du risque d'irrégularités au titre de la Loi sur la concurrence, chose que nous prenons toujours très au sérieux. En outre, certaines de nos sociétés membres ont toujours fourni les indications demandées par le marché secondaire, alors que d'autres ne le faisaient pas. Il n'y a jamais eu de consensus sur la démarche à suivre, alors que le consensus est vital dans une association.

Tous nos membres étaient sensibles à la nécessité de protéger leur propriété intellectuelle ainsi que les droits des concessionnaires franchisés, tout en ayant conscience que plus de 65 p. 100 de tous les services d'entretien et de réparation de véhicules sont le fait d'ateliers indépendants.

Cela étant, le 29 septembre a marqué une date importante pour notre association et pour notre industrie toute entière. Comme l'ont déjà dit les témoins qui nous ont précédés, l'annonce de l'entente NCREVA a marqué l'aboutissement de près de six mois de négociations intenses sur la solution proposée par l'industrie, solution qui amènera tous les fabricants de véhicules automobiles du Canada à fournir aux ateliers indépendants d'entretien et de réparation l'accès aux informations d'entretien relatives aux émissions et autres aspects techniques, aux outils de diagnostic et aux informations de formation professionnelle, au plus tard le 1^{er} mai 2010. Nous tenons ainsi la promesse faite au ministre et à chacun d'entre vous dans notre lettre d'intention initiale du 1^{er} mai 2009.

Comme nous nous concentrons maintenant sur la mise en oeuvre de la norme, permettez-nous d'expliquer pourquoi nous sommes ici aujourd'hui et pourquoi nous avons la conviction que la NCREVA est la bonne solution pour l'industrie.

Tout d'abord, monsieur Masse, nous tenons à vous féliciter des efforts que vous avez déployés dans l'intérêt des consommateurs canadiens. C'est l'objectif original du projet de loi C-273, comme vous l'avez fait observer, soit fournir des meilleures informations pour que les consommateurs aient plus de choix en matière de réparation de leurs automobiles au Canada. C'est l'objectif dont s'est inspirée l'industrie pour élaborer la norme. C'est aussi le projet de loi, ainsi que la lettre adressée par le ministre Clement à toutes nos sociétés membres et aux associations pour réclamer une solution émanant de l'industrie, qui nous amène ici aujourd'hui. En l'absence de ces deux mesures, nous ne serions pas aujourd'hui en train de nous préparer à mettre en oeuvre cette entente comme solution émanant de l'industrie.

Toutefois, hormis la similitude de l'objectif, l'avant-projet de loi nous a semblé déficient à plusieurs égards et nous avons entrevu la possibilité, sous la houlette du ministre et avec l'encouragement de

nombreux membres de ce comité et d'autres députés, de négocier et mettre en place une solution volontaire.

Grâce au solide pragmatisme dont nos membres et l'industrie ont toujours fait preuve lorsqu'il s'agissait de concevoir et d'exécuter des accords conclus à l'initiative de l'industrie, nous avons la ferme conviction, dans le cas présent, qu'une solution pilotée par l'industrie pourrait être trouvée afin d'atteindre l'objectif commun recherché, tout en évitant d'éventuelles contestations judiciaires, le tout dans l'intérêt et de l'industrie et des consommateurs canadiens.

Nous avons joint à notre mémoire une longue liste de mesures prises volontairement par l'industrie au cours des deux dernières décennies, portant sur un large éventail de problèmes tels que la sécurité des véhicules, les émissions des véhicules, l'efficacité en carburant ainsi que d'autres questions d'intérêt général pour les consommateurs, l'environnement et l'industrie. Ces mesures ont typiquement été mises en oeuvre soit comme substitut à des mesures réglementaires et législatives, soit comme palliatif destiné à donner aux pouvoirs publics le temps d'élaborer des règlements.

Par exemple, en réponse à une lettre de 1989 du ministre des Transports, les fabricants ont volontairement installé des coussins gonflables dans les véhicules canadiens en même temps que leurs homologues américains, malgré l'absence de toute contrainte réglementaire.

Autre exemple de protection des consommateurs: au début des années 1990, la décision des fabricants de véhicules, du gouvernement de l'Ontario et de groupes de consommateurs de mettre sur pied le programme d'arbitrage pour les véhicules automobiles de l'Ontario, ou PAVAO, afin d'offrir un mécanisme d'arbitrage rapide et gratuit aux consommateurs estimant que leur garantie de véhicule neuf n'était pas respectée. Ce programme a permis d'éviter le recours aux « lois anticitrons » qui sont populaires mais très problématiques aux États-Unis. Grâce à son succès, le PAVAO est devenu un programme national, le PAVAC, qui a l'appui de tous les gouvernements du pays.

Nous avons aussi formulé des ententes spécifiques à l'industrie, comme le programme national d'arbitrage des concessionnaires automobiles, ou PNACA, qui permet à l'industrie — fabricants et concessionnaires — de régler ensemble les litiges concernant les concessionnaires franchisés.

- (1600)

Quelle que soit la structure de l'entente, notre politique a toujours été d'agir en partenariat constructif et en coopération dans le but d'atteindre efficacement des objectifs d'intérêt public au moyen d'ententes émanant de l'industrie. Dans chaque cas, nos membres, et notre secteur dans son ensemble, ont toujours respecté ou dépassé leurs engagements.

Mais revenons à la NCREVA. Aux États-Unis, l'industrie de l'automobile est passée par un processus similaire en élaborant une solution pilotée par l'industrie au problème du droit de réparer avec la mise sur pied de la NASTF, comme on vous l'a déjà dit. L'histoire de la NASTF est similaire à celles des solutions précédentes impulsées par l'industrie canadienne. C'est une solution qui a engendré un esprit de coopération et de partenariat entre les constructeurs et le marché secondaire en fournissant aux ateliers indépendants d'entretien et de réparation les informations dont ils ont besoin pour remettre en état les véhicules, tout en permettant aux fabricants de protéger leur propriété intellectuelle et les droits de leurs concessionnaires. C'est pourquoi la NASTF a été le principal modèle dont nous nous sommes inspirés pour élaborer la NCREVA: nous savions que cela marcherait.

Maintenant que la norme a été signée, nous travaillons avec diligence pour en assurer la mise en oeuvre complète par tous les fabricants de véhicules automobiles, avec pour échéance le 1^{er} mai 2010, comme cela a déjà été mentionné.

Il faudra pour cela, entre autres, clarifier les intentions des parties si des interrogations surgissent. Un problème particulier qui a déjà été porté à notre attention après la signature de la norme est l'emploi du terme « calibrage des moteurs ». Étant donné que certains éléments de la NCREVA ont été empruntés à la NASTF, il semble à première vue que le calibrage du moteur est exclu de la portée de l'entente. Or, notre objectif était seulement de protéger la propriété intellectuelle des constructeurs et non pas de restreindre l'accès aux informations nécessaires pour réparer les véhicules. Pour régler ce malentendu, le groupe de travail de la NCREVA a déjà émis une directive d'interprétation qui a totalement réglé le problème à la satisfaction de tous les groupes. Nous avons joint à la documentation une copie de cette directive, à titre d'information.

Cependant, ce ne sont pas les détails qui sont réellement importants. Ce qu'il importe de souligner au sujet de cette directive, c'est qu'une solution pilotée par l'industrie, comme la NCREVA, offre par rapport à toutes les autres méthodes l'avantage notable de pouvoir réagir rapidement aux problèmes pouvant surgir, dans l'intérêt mutuel et à la satisfaction de toutes les parties. La NCREVA établit ce cadre de concertation et nous offre la souplesse nécessaire pour trouver des solutions si d'autres préoccupations surgissent dans l'industrie.

Les membres de l'ACCV appuient sans réserve la NCREVA et son contenu et ont tous exprimé dans une lettre adressée au ministre de l'Industrie leur ferme intention d'en respecter les modalités. Là encore, nous avons remis copie de ces lettres au comité, pour information.

Nos membres ont toujours fait preuve de leur bonne volonté lorsqu'il s'agissait de créer des ententes telles que la NCREVA et, comme d'autres fabricants ayant des établissements au Canada, ils se sont engagés à assurer la bonne exécution de cette entente. Considérant l'existence de la NCREVA, nos antécédents positifs en matière d'ententes volontaires, ainsi que le progrès réalisé par l'industrie depuis que le projet de loi a été envoyé à votre comité, l'ACCV recommande au nom de ses membres que l'on donne à l'entente la possibilité de faire ses preuves et que le projet de loi C-273 n'aille pas plus loin.

Merci encore de votre invitation à comparaître. Je répondrai volontiers à vos questions.

Le président: Merci infiniment, monsieur Wilson.

Nous allons clore la ronde des exposés liminaires avec M. Adams, de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada.

M. David Adams (président, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada): Monsieur le président et membres du comité, merci grandement de votre invitation à comparaître aujourd'hui devant le comité à l'occasion de l'examen du projet de loi C-273.

Je me nomme David Adams et je suis le président de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada. Notre association représente 14 sociétés membres, qui vendent plus de 51 p. 100 des véhicules au Canada et 64 p. 100 des voitures de tourisme du Canada. Ils fournissent environ 77 000 emplois directs et indirects au Canada.

Le problème, lorsqu'on est le dernier d'une série de témoins qui disent tous à peu près la même chose, c'est qu'une bonne partie de ce qui figure dans mon exposé a déjà été dit. De ce fait, mes propos seront brefs, car je pense que l'intérêt réel résidera dans les questions des membres.

J'aimerais néanmoins formuler quelques remarques, si vous le permettez, concernant le projet de loi C-273 et la NCREVA. Il importe que les membres du comité sachent qu'au moment où le projet de loi C-273 a été déposé par M. Masse, le 25 janvier 2009, et lorsque la Chambre des communes l'a adopté en deuxième lecture par un vote de 248 voix contre 17, le 13 mai de cette année, il n'existait pas d'autre option qu'un texte de loi pour régler la question de l'accès du marché secondaire aux renseignements d'entretien et de réparation détenus par les constructeurs des véhicules. À ce stade, tout ce que vous saviez était que l'AFIAC, l'ACCV et la NATA avaient signé une lettre d'intention, datée du 1^{er} mai, qui constituait à toutes fins pratiques une promesse d'élaborer et d'exécuter une entente entre constructeurs automobiles concernant le marché secondaire.

Où en sommes-nous aujourd'hui? Pour dire les choses simplement, il existe aujourd'hui une solution de remplacement viable à un texte de loi — la NCREVA — qui n'existait pas lorsque la Chambre des communes s'est penchée la dernière fois sur la question. Toutes les parties prenantes reconnaissent aujourd'hui le mérite d'une entente élaborée par l'industrie elle-même, en l'absence d'une intervention gouvernementale.

Alors que la question de l'accès aux renseignements d'entretien et de réparation n'a jamais été une question de protection des consommateurs, contrairement à ce que d'aucuns ont affirmé, les consommateurs seront les bénéficiaires de l'entente sur la NCREVA. Cet accord permettra aux ateliers de réparation et d'entretien indépendants d'effectuer toutes les réparations, ce qui réduira le temps que le véhicule du consommateur devra passer au garage. Et les consommateurs jouiront de la possibilité de faire entretenir leurs véhicules dans un plus grand nombre d'ateliers.

La NCREVA prendra pleinement effet le 1^{er} mai 2010. Dans l'intervalle, nous avons dépêché des cadres supérieurs des constructeurs pour siéger au groupe de travail et au sous-comité qui vont gouverner la mise en oeuvre et l'administration de l'entente NCREVA. Les parties à l'entente ont également invité le directeur général des industries de l'automobile et des transports d'Industrie Canada de siéger comme observateur au groupe de travail afin d'assurer la transparence et la reddition de comptes, deux considérations importantes pour les parties et pour vous, les députés.

En outre, nous avons rencontré des groupes et des organisations qui s'étaient précédemment prononcés en faveur du projet de loi C-273 afin de les informer de l'existence de la NCREVA et de ses objectifs. Dans l'ensemble, ces organisations sont favorables à la norme et la considèrent comme une solution de remplacement viable à une loi. Éléments importants, nous avons rencontré la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, la CADA, qui était intervenue auprès des députés selon une optique légèrement différente concernant l'accès aux renseignements de réparation et d'entretien. La CADA appuie pleinement l'entente NCREVA.

Alors, vers quoi nous dirigeons-nous? Nous avançons collectivement, et de manière constructive, avec l'exécution de la NCREVA. Nous avons consacré une somme considérable de temps et d'efforts à rédiger une norme dont toutes les parties intéressées considèrent aujourd'hui qu'elle est le moyen le plus efficace de régler la question de l'accès du marché secondaire aux renseignements d'entretien et de réparation des constructeurs automobiles. Nous ne prévoyons pas apporter de changement à l'accord tant que l'expérience, après la mise en oeuvre, ne l'imposera pas. L'accord prévoit un mécanisme de modification simple, bien plus simple que ne le serait la modification d'un texte de loi.

Les trois parties à l'entente ont également établi un mécanisme assurant l'adhésion de l'AIA comme partenaire à part entière. Mon mémoire, dont vous recevrez copie ultérieurement dans les deux langues officielles, énumère un certain nombre de préoccupations et de réserves concernant le projet de loi C-273. Dans l'intérêt du temps, je ne vais pas les passer en revue à moins que le comité ne le souhaite.

En résumé, les membres de l'AFIAC considèrent que le projet de loi C-273 est non seulement impraticable, qu'il ne peut même pas être raisonnablement amendé de manière à en faire une loi qui conférerait au marché automobile secondaire le même accès aux renseignements d'entretien et de réparation que ce que l'accord NCREVA va assurer. L'élaboration de la norme représente la première étape. La prise d'effet en mai 2010 est l'étape suivante. La meilleure façon de régler le problème est d'accumuler l'expérience en situation réelle avec l'accord, après la mise en oeuvre.

• (1605)

À l'évidence, si l'industrie est incapable collectivement de gérer la dissémination au marché automobile secondaire de l'information sur l'entretien et la réparation, les manuels de formation et l'outillage et l'équipement, alors une intervention gouvernementale reste une possibilité.

Adopter une loi à ce stade, et surtout une mauvaise loi, revient à atteler la charrue avant les boeufs. Nous formulons de ce fait les recommandations suivantes.

Sachant que l'entente NCREVA entre le marché secondaire et les constructeurs automobiles, réglant à toutes fins pratiques tous les problèmes qui ont donné naissance au projet de loi C-273 et au projet de loi C-425 avant lui, nous recommandons au comité de renvoyer le projet de loi à la Chambre des communes avec la recommandation de ne pas le mener plus loin.

Étant donné la disposition prévoyant que le gouvernement suive l'exécution et l'administration continue de la NCREVA par le groupe de travail, nous recommandons que le comité fasse savoir à la Chambre des communes que l'entente NCREVA représente l'outil le plus efficace pour régler la question de l'accès du marché automobile secondaire à l'information d'entretien et de réparation.

M. Masse a dit au sujet du projet de loi C-273 qu'il établissait un terrain de jeu égal et un mécanisme de divulgation. Nous ne pensons pas que le projet de loi C-273 puisse réaliser cet objectif mais nous pensons que l'objectif a été atteint par la NCREVA.

Merci de votre attention et je répondrai avec plaisir à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Adams.

Nous allons commencer maintenant avec M. Valeriote.

• (1610)

M. Francis Valeriote (Guelph, Lib.): Je ne sais pas si je dois poser des questions ou plutôt venir vous serrer les mains, mais je

puis dire que c'est un privilège de pouvoir poser la première question et, ce faisant, de vous féliciter tous du zèle que vous avez mis à négocier un accord volontaire. Je me souviens avoir pris la parole à la Chambre au printemps dernier, vous exhortant à négocier une entente volontaire, à la conclure, à la conclure dans le délai voulu, et c'est ce que vous avez accompli.

Je partage moi aussi la préférence pour un accord plutôt qu'une loi qui, et je suis d'accord là-dessus avec M. Finch, est coûteuse, intrusive et lourde à interpréter et administrer. Lorsque les parties peuvent se mettre d'accord volontairement, c'est toujours préférable à une loi.

Il y a toujours un équilibre délicat à trouver entre les droits des consommateurs et le droit d'un fabricant à la propriété intellectuelle, et vous semblez y être parvenus. Parallèlement, je pense qu'il y a lieu de reconnaître la contribution de tous ces intervenants silencieux autour de cette table qui vous ont aidés, ou forcés, à trouver un accord — je ne suis pas sûr lequel des deux verbes est le bon.

Cela dit, il m'incombe quand même de faire preuve de la diligence voulue et c'est pourquoi j'ai trois courtes questions.

Premièrement, si l'AIA ne signe finalement pas cette entente, est-ce que cela changera les choses? Je sais qu'elle n'est pas actuellement signataire. Peut-être David Adams pourrait-il répondre à cela.

Deuxièmement, la section IX, page 16 de l'accord prévoit un préavis de 60 jours si une partie veut se retirer et un délai de 30 jours de négociation. Que se passe-t-il si l'AIA décide de ne pas signer l'accord ou si l'une ou l'autre de vos associations, avec vos nombreux sigles, décide que vous voulez le résilier? Cela signifie-t-il que toute la norme s'effondre ou bien est-il possible qu'elle puisse survivre, même si une partie prenante décide de la dénoncer? Franchement, je n'aimerais pas qu'une organisation actuellement signataire décrète: « Nous avons changé d'avis; six mois se sont écoulés et nous voulons nous retirer », et que tout s'effondre.

Ma troisième question s'adresse à qui veut y répondre — et je vous en prie, je tiens à une réponse.

L'accord dit qu'il prend effet à la signature. Cependant, chaque constructeur individuel a jusqu'au 1^{er} mai 2010 pour mettre à exécution les modalités qu'il prévoit. J'aimerais donc que l'un d'entre vous me dise ce que vous avez fait jusqu'à ce stade pour garantir que vous respecterez cette échéance du 1^{er} mai 2010?

Voilà mes trois questions, et David, vous voudrez peut-être répondre en premier.

M. David Adams: Pour m'assurer de bien comprendre votre question, la première question était-elle bien de savoir si l'absence d'adhésion de l'AIA à la norme changerait tout?

Nous, les trois signataires de la NCREVA, n'avons cessé de dire sans équivoque à tous ceux que nous avons eu l'occasion de rencontrer — et je pense que nous vous avons probablement tous rencontrés — que cet accord serait applicable que l'AIA s'y rallie ou non. L'accord stipule qu'il s'applique, indépendamment des associations. Nous avons toujours dit dès le départ, dès cette réunion du 29 avril, que notre préférence serait que l'AIA soit signataire de l'accord. L'AIA a choisi de ne pas signer la lettre d'intention et de ne pas participer à l'élaboration de l'accord, et nous sommes là où nous en sommes aujourd'hui.

Si vous souhaitez que je réponde à vos autres questions, j'inviterais mes collègues à s'exprimer également. Je pense que votre deuxième question porte sur la résiliation. Si une partie veut se retirer, cela signifie-t-il que tout l'accord s'effondre? À mon point de vue, et je pense qu'au point de vue de tous ici, non, ce ne serait pas le cas. Si une partie décide de se retirer de l'accord, celui-ci restera en vigueur. D'une certaine façon, vous pourriez considérer que l'adhésion de l'AIA serait un atout, car alors nous aurions deux signataires du marché secondaire. Si l'un voulait se retirer, l'accord resterait toujours en place. L'intention n'est pas que l'accord disparaisse si une partie s'en retire.

Cela dit — et je pense qu'il faut que ce soit parfaitement clair, et je m'exprime uniquement au nom de mes propres membres — mes membres n'abordent en aucune façon cet accord avec la moindre intention de jamais le dénoncer.

Je laisserai quelqu'un d'autre répondre à la troisième question, qui portait sur la date d'entrée en vigueur du 1^{er} mai, je crois. Matt.

M. Mathew Wilson: Certainement.

Merci de votre question, monsieur Valeriote.

J'aurais une ou deux choses à dire. Premièrement, en ce qui concerne la résiliation, notre opinion est que même si quelqu'un se retirait de l'entente, cela ne voudrait pas dire pour autant que l'entente serait détruite. Tout ce qu'il faudrait, c'est que nous signions un accord identique avec les partenaires restants ou quiconque souhaiterait participer. Nous avons discuté de cela au sein de notre organisation. Voilà donc quel est notre sentiment. L'entente survivrait et je pense qu'elle serait applicable à tout le monde. Je crois qu'il est important de souligner qu'elle n'est pas particulière à une association ou une autre; elle englobe tout le monde, peu importe les affiliations.

Une question que vous avez posée et qui est vraiment importante est celle de savoir ce qui a été fait depuis que nous avons signé cette entente. Je peux annoncer avec joie qu'une suite importante est que la compagnie Ford, qui n'offrait auparavant aucune information, a ouvert aux fournisseurs de services canadiens l'accès au site américain. Cela ne lui a demandé qu'environ une semaine à compter du début des négociations, vu qu'elle connaissait l'issue. Elle oeuvrait à ses propres processus internes pour s'y préparer.

Je sais que, depuis notre perspective, c'était là un gros pas en avant, et cela témoigne de l'engagement des constructeurs automobiles. Nous en sommes ainsi arrivés à une situation telle qu'environ 60 à 65 p. 100 du marché total au Canada fournit aujourd'hui cette information. Je sais que le reste des entreprises dans le secteur y travaillent, et Dave pourra se prononcer au nom de ses membres. Chacune des entreprises devra traiter à l'interne de nombre de questions afin que le tir soit le bon. La chose n'est pas aussi simple que d'appuyer tout simplement sur un bouton, mais les sociétés y oeuvrent. Elle ont jusqu'au 1^{er} mai, alors il reste encore beaucoup de travail à faire.

• (1615)

M. Francis Valeriote: Me reste-t-il du temps?

Monsieur Smith, je pense que nous nous sommes rencontrés par le passé, et vous m'avez alors fait part d'inquiétudes au sujet de l'étalonnage des moteurs, inquiétudes que j'ai prises très au sérieux, notamment la capacité de ne serait-ce que faire démarrer la voiture après qu'un garagiste tiers ait fait tout le travail. Je comprends que, par le biais de l'étalonnage des moteurs, d'autres choses pourraient être faites à une voiture, dont peut-être même la modification de ses chevaux-puissance, ce qui n'est franchement pas quelque chose que j'appuierais car ce n'est pas ce pour quoi vous avez payé. Vous avez payé pour la voiture avec les chevaux-puissance qu'elle avait. On me dit maintenant que vous avez reçu des assurances, par le biais de bulletins d'information, selon lesquelles il est maintenant possible de faire démarrer la voiture et d'accéder à d'autres informations.

À l'heure actuelle, diriez-vous que vous êtes complètement satisfait quant aux préoccupations que vous aviez, et qui vous ont jusqu'ici empêché d'adhérer à cette entente?

M. Scott Smith (directeur, Relations avec le gouvernement et l'industrie, Association des industries de l'automobile du Canada): Juste pour parler brièvement de ce que l'on entend par étalonnage de moteur, c'était là la seule référence dans l'entente que nous visions depuis le tout début, et je veux parler des téléchargements instantanés, qui, comme vous l'a expliqué M. Brazeau, étaient une composante centrale de ce que recherche le marché secondaire, et vous l'avez entendu de la bouche des autres témoins également.

Il n'y a eu aucune autre mention des téléchargements instantanés. Ainsi, notre interprétation de l'entente lorsqu'elle est pour la première fois sortie — et nous n'en avons reçue copie que le 29 septembre — était que vu la relation entre l'étalonnage des moteurs et les téléchargements instantanés, ces termes étaient synonymes. Depuis, nous avons eu plusieurs réunions avec l'AFIAC, l'ACCV et la NATA, qui ont déposé ce qu'elles appellent une ligne directrice en matière d'interprétation. Cette ligne directrice en matière d'interprétation est très claire quant au fait que les téléchargements instantanés seront à la disposition du marché secondaire. La réponse à votre question, donc, est que oui, nous sommes satisfaits.

M. Francis Valeriote: Je vois que vous avez écrit une lettre à M. Garneau, dont j'occupe présentement le fauteuil, et c'est un très gros fauteuil. Je suis simplement curieux...

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Qu'êtes-vous en train de dire au sujet de M. Garneau?

M. Francis Valeriote: Je constate que la lettre dit que vous êtes prêt à signer l'entente sur la NCREVA telle quelle et à vous engager à en respecter les termes pendant au moins six mois. Pourquoi six mois? Quelqu'un pourrait-il m'éclairer en la matière?

Je veux savoir que vous y mettez votre coeur, et que quelque chose ne va pas changer dans les six mois.

M. Scott Smith: Pour répondre à votre question, la période de six mois était une réponse directe à la lettre de M. Garneau, qui reflétait, d'après ce que je crois comprendre, une demande de David.

M. Francis Valeriote: Pourrait-on alors préciser la chose, monsieur Adams? Pourquoi fait-on état de six mois?

Le président: Allez-y, monsieur Adams, après quoi nous passerons à M. Bouchard.

M. David Adams: Je me ferai un plaisir de répondre à cette question. Il me semble que c'est peut-être vous, monsieur Valeriote, qui avez évoqué cela plus tôt.

Il y a eu autour de la table plusieurs intervenants qui cherchaient à en arriver à un stade où tout le monde pourrait adhérer à cette entente. On m'avait demandé ce qu'il faudrait, de l'avis de l'AFIAC, pour obtenir que l'AIA embarque. Je pense que cela était en partie le fait de frustration — parce que des intervenants, et pas forcément l'AIA elle-même, nous disaient quelles seraient les conditions — et visait l'ouverture de lignes de communication.

J'ai établi très clairement dans mes entretiens avec M. Marc Garneau que mon avis personnel était que nous ne voulions pas que cette entente soit modifiée pendant un bon moment, au minimum six mois. Je pense que nous sommes tous d'avis que nous avons travaillé très fort pour élaborer une entente qui tienne debout aux yeux de tout le monde.

Vous venez d'entendre dire par M. Smith que l'AIA est à l'aise avec l'entente et M. Brazeau vous a dit plus tôt la même chose. De mon point de vue, donc, il ne devrait y avoir aucun besoin de changer prochainement l'entente.

• (1620)

Le président: Merci, monsieur Adams.

Merci, monsieur Valeriote.

Monsieur Bouchard.

[Français]

M. Robert Bouchard (Chicoutimi—Le Fjord, BQ): Merci, monsieur le président.

Merci également aux témoins d'être venus témoigner tous en harmonie. On peut considérer que votre témoignage est une bonne nouvelle, puisqu'il y a une entente entre les groupes concernés par toute cette dimension de la réparation des automobiles.

Ma première question s'adresse à celui qui voudra bien y répondre. En quoi le projet de loi C-273 diffère-t-il de l'entente convenue? Je sais qu'il y a une différence quant à l'aspect volontaire de l'entente, mais si on fait exclusion de l'aspect volontaire, en quoi le projet de loi C-273 diffère-t-il de votre entente?

[Traduction]

M. Dale Finch: En ce qui concerne la NATA, il y a plusieurs aspects qui nous préoccupent.

Premièrement, le projet de loi C-273 renvoie à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, ou LCPE. Traditionnellement, la protection de l'environnement relève de la compétence des provinces, à moins que le ministre fédéral ne puisse justifier une intervention. Nous estimons que cela pourrait amener des provinces à contester l'entente, auquel cas, pendant que l'on démêle l'affaire, l'industrie de service et de réparation pourrait vivre une période de plusieurs années pendant lesquelles elle ne serait pas en mesure d'obtenir ces informations.

Le projet de loi utilise également le Bureau de la concurrence en tant qu'agence de surveillance en quelque sorte, ce qui ne correspond selon nous pas exactement au mandat du Bureau de la concurrence. Ici encore, cela pourrait amener confusion et impossibilité d'obtenir de l'information pendant une période donnée.

Et aujourd'hui, la chose est si importante, surtout dans le cas de service après collision et de réparation de vitres d'automobiles, car un véhicule tout neuf pourrait immédiatement être impliqué dans un accident. En l'absence de cette information, la voiture doit retourner chez le concessionnaire. Dans certains cas, le concessionnaire peut

être situé à plusieurs milliers de kilomètres de l'incident, le véhicule devant même être remorqué.

La chose est donc impérative pour nous. Nous estimons qu'une période de dispute quant à savoir sous quel ressort l'affaire tombe créera ce problème. Voilà quelle est la position de la NATA.

M. Scott Smith: Si vous me permettez d'ajouter un petit quelque chose, le projet de loi C-273 utilise un langage très général précisément du fait qu'il s'agisse d'un projet de loi. Nous ne connaîtrions les différences précises entre le projet de loi C-273 et l'entente qu'une fois les règlements en place. Cela étant dit, l'entente est volontaire; elle ne requiert pas le marteau de la loi, car la chose est volontaire. C'est là la différence fondamentale. Ce projet de loi aurait une composante exécutoire; l'entente ne présente aucune composante exécutoire. L'on s'attend à ce que les partenaires travaillent ensemble.

[Français]

M. Robert Bouchard: Je crois que c'est M. Finch qui a soulevé la question suivante. Vous avez parlé des États-Unis. En quoi l'entente actuelle, que nous avons et dont nous discutons, est-elle semblable ou différente de ce qui existe aux États-Unis depuis une dizaine d'années, si je me fie à vos commentaires?

[Traduction]

M. Dale Finch: Le langage dans les versions américaine et canadienne est à peu près le même. Ce qu'il y a de différent ce sont les sous-comités et l'inclusion dans l'entente canadienne de l'élément réparation après collision et réparation de vitres d'automobiles. L'entente aux États-Unis a été faite par l'Automotive Service Association, l'ASA, une grosse association de fournisseurs de services de réparation mécanique. Ceux-ci ne se préoccupent pas forcément des collisions et des vitres de voiture, et voilà où réside la petite différence. Nous estimons qu'au Canada, c'est l'industrie dans son entier qui est visée.

Merci.

• (1625)

[Français]

M. Robert Bouchard: J'ai cru comprendre que les associations ne participaient pas toutes, que certaines étaient exclues. Pouvez-vous nous dire si tous les fabricants d'automobiles feraient partie de l'entente? Je présume que oui, mais j'aimerais vous entendre me le confirmer.

Y a-t-il d'autres associations qui ne sont pas dans l'entente mais qui pourraient éventuellement en faire partie?

[Traduction]

M. Mathew Wilson: Je me ferais un plaisir de répondre — tout comme David, je pense.

Du point de vue d'un fabricant, il y a une grosse différence. Au Canada, pour 99,9 p. 100 des véhicules vendus ici, ces fabricants seront couverts en vertu de cette entente et ont déjà signé leurs lettres d'engagement avec le ministre. Aux États-Unis, il y a dans le processus certaines exclusions. En fait, au Canada, dans la plupart des cas, il y a en vérité une entente plus large, car elle englobe un plus grand nombre d'entreprises. J'estime que c'est là une bonne nouvelle du point de vue canadien: l'entente est beaucoup plus large et englobe un bien plus gros morceau.

Les 0,1 p. 100 qui manquent — j'oublie, mais je pense qu'il y a un cas de figure. C'est comme un concessionnaire de Lamborghini ou de Maserati ou autre chose du genre, qui vend environ 10 véhicules par an au Canada. Ce n'est de toute manière pas une chose dans laquelle vont vraisemblablement investir les garages indépendants. Dans le cas de ces genres de voitures, il s'agira typiquement de réparations extrêmement spécialisées.

Le président: Très bien.

[Français]

Monsieur Lake.

[Traduction]

M. Mike Lake (Edmonton—Mill Woods—Beaumont, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais, si je le peux, commencer par indiquer au grand nombre de Canadiens qui suivent ces délibérations sur Internet que ce que nous voyons aujourd'hui est un exemple de la façon dont le Parlement peut fonctionner et dont les parlementaires peuvent travailler ensemble.

Nous avons ici une situation qui dure depuis quelque temps. Un député néo-démocrate qui est préoccupé par la situation dépose un projet de loi d'initiative parlementaire, et l'envoie à un nombre important de députés de tous les partis qui, bien que n'appuyant pas forcément le détail du projet de loi, en appuient l'esprit et l'idée et souhaitent en savoir davantage, et c'est ainsi qu'en est saisi un comité.

Nous avons eu l'occasion au cours de l'été, bien sûr, de bénéficier des discussions. Nous avons vu le ministre entamer cette discussion grâce à une lettre envoyée au printemps, lettre qui demandait une solution volontaire amenée par l'industrie, mais nous avons ensuite vécu un été de conversations multiples, des députés de tous les partis ayant des discussions avec chacun d'entre vous en vue de comprendre la situation. Nous avons vu trois organisations par moment et, à l'occasion, quatre organisations, travailler fort pour en arriver à cette solution.

Qu'on ne se méprenne pas. Cela a été un travail difficile, et nous savons qu'il y a eu des tensions et des négociations avant que les quatre groupes assis à la table aujourd'hui s'entendent sur cette solution volontaire. Il me semble que nous avons ici un résultat qui est meilleur que le projet de loi proposé — et, en disant cela, je ne veux aucunement manquer de respect envers le député qui a proposé le projet de loi. Je pense que c'est une bonne chose que nous ayons eu cette discussion.

Je tiens à féliciter toutes vos organisations d'avoir travaillé si fort pour en arriver ici. Bien sûr, je prendrai le temps de féliciter mon ministre, le ministre Clement, pour le travail qu'il a fait, et je féliciterai Brian pour le travail qu'il a fait dans ce dossier.

Il est très difficile, lorsque vous investissez autant dans un projet de loi d'initiative parlementaire, de le retirer à un moment donné, et c'est ce que Brian a dit qu'il allait faire. Je remercie donc Brian pour cela également.

J'aurai une ou deux questions, si vous permettez, à commencer par Dale Finch et Marc Brazeau.

L'un des groupes qui sont directement intéressés par cette entente volontaire n'est pas du tout représenté ici à cette table, et je veux parler des consommateurs.

Chacun de vous pourrait-il nous entretenir des avantages de cette solution volontaire? De quelle manière cette solution bénéficiera-t-elle aux consommateurs?

M. Dale Finch: La plus grosse question en ce qui concerne les consommateurs est que, surtout dans les régions rurales et dans les régions où, tristement, les concessionnaires ont récemment quitté le marché, de nombreuses collectivités n'ont pas accès à toutes les marques. Cet accès est limité aux plus gros centres, et cela est si important.

C'est ainsi que vous pouvez vous trouver dans une situation telle que, même si vous pouvez conduire votre voiture, si elle a besoin de réparations, il vous faut parfois faire 300 ou 400 kilomètres. Si vous ne pouvez pas conduire votre véhicule, cela a une incidence directe sur le consommateur, car le consommateur doit payer pour le remorquage du véhicule, et dans le cas de véhicules accidentés, ce coût est également subi par les compagnies d'assurances et intégré dans les primes. Cela augmente le temps de cycle du véhicule, car celui-ci doit être déplacé et, encore une fois, il y a un coût pour les compagnies d'assurances, ce qui vient augmenter les primes. Ainsi, tout ce qui peut être fait pour remédier à cette situation est manifestement une très bonne chose.

L'autre aspect est que bien des fois, dans le cas de véhicules qui sont réparés suite à une collision, vous pouvez remettre le véhicule sur la route, mais le système de coussins de sécurité gonflables n'a pas été remis en état du fait de la situation que nous avons évoquée. Il s'exerce donc des pressions énormes pour que le véhicule fasse ces 300 ou 400 kilomètres jusqu'au concessionnaire, et en tant qu'industrie nous ne croyons pas que ce soit une bonne chose de placer les travailleurs dans une telle situation.

Au total, donc, c'est une excellente chose pour les consommateurs ainsi que pour les travailleurs dans l'industrie.

• (1630)

M. Mike Lake: Merci.

Monsieur Brazeau.

M. Marc Brazeau: Lorsque nous avons entamé ce processus d'identification de solutions potentielles et de quantification du problème — car c'est là que nous avons commencé il y a quatre ou cinq ans, lorsque nous avons vu venir le problème — et lorsque nous avons fait appel à des organisations comme la CAA, qui représente des millions d'automobilistes partout au Canada, celles-ci se sont vivement intéressées au dossier. Elles ont estimé que si le marché secondaire ne se voyait pas assurer un accès à l'information et aux outils, alors il surviendrait sur le marché un problème d'offre et de demande. Et, comme l'a laissé entendre M. Finch, nous étions surtout inquiets pour les régions rurales.

Je pourrai utiliser l'exemple de la circonscription de M. Rota. Je vais utiliser cet exemple car je suis originaire de cette circonscription. Si je conduisais une Honda et habitais à New Liskeard, en Ontario, le plus proche concessionnaire Honda serait à North Bay, soit à une distance de 125 à 150 kilomètres. Lorsque nous avons examiné le nombre total de centres de services implantés en région rurale comparativement au nombre de véhicules, nous avons relevé un important décalage. Le ratio était très élevé. L'absence d'accès à cette information allait créer un sérieux problème, surtout dans les régions rurales.

L'autre aspect dont il faut tenir compte est que les consommateurs adorent recourir au marché secondaire. Chaque année, la J.D. Power établit un indice du niveau de satisfaction de la clientèle, et, année après année, les établissements du marché secondaire — nos membres — se classent très bien sur le plan satisfaction de la clientèle. Nous tenions donc à veiller au maintien du choix du consommateur et de l'expérience du consommateur; c'est pourquoi nous avons estimé qu'il nous fallait en la matière entendre la voix des consommateurs. Et je pense que cette voix a été entendue, par le biais, surtout, de la CAA.

M. Mike Lake: J'aimerais maintenant, si je le peux, poser une question à MM. Wilson et Adams.

Au comité, nous sommes tous très au courant des défis auxquels les constructeurs automobiles se sont trouvés confrontés au cours de l'année écoulée. Cela a été une période difficile au cours de laquelle prendre les devants et céder quelque chose, comme vous l'avez fait dans le cas de cette entente volontaire, pour ainsi dire. Vous pourriez peut-être nous entretenir de l'équilibre qui a été établi en la matière. J'imagine qu'interviendrait la crainte de céder trop de renseignements privés, de propriété intellectuelle — et cette question a bien sûr été abordée un peu plus tôt par M. Valeriotte. En quoi cette entente établit-elle un équilibre entre servir les clients et, de l'autre côté, ne pas céder trop de renseignements exclusifs d'intérêt commercial?

M. David Adams: Je devrais peut-être laisser Matt répondre en premier, en ce qui concerne l'état de l'industrie. Qu'ils soient canadiens ou étrangers, tous les constructeurs automobiles ont subi les conséquences de l'actuel état de l'économie et de l'industrie, comme vous l'avez souligné. Il importe également de souligner que nous ne parlons pas de la nécessité pour tous les constructeurs automobiles de céder quelque chose. Comme cela est ressorti dans les témoignages, près de la moitié des constructeurs automobiles, vraisemblablement, fournissaient déjà cette information, et ce de leur propre initiative. Cela témoigne du fait que lorsqu'une société vient s'établir dans ce pays, en tant que nouveau distributeur par exemple, elle structure ses affaires de la manière dont elle pense que cela servira le plus efficacement et le plus concrètement ses clients. Certains de ces intervenants l'ont fait en assurant une distribution aussi vaste que possible de l'information. D'autres l'ont fait en disant qu'ils aimeraient que le consommateur retourne chez le concessionnaire.

En ce qui concerne l'équilibre dont vous avez parlé, l'une des choses auxquelles nous souhaitons veiller était que la propriété intellectuelle du constructeur soit respectée dans l'entente et, de notre point de vue, cela n'était pas le cas avec le projet de loi C-273. Je pense que nous avons mis une boîte autour de cela en vertu de l'entente et que l'équilibre y existe. Je crois que nous tous ici convenons que tout ce que nous souhaitons faire c'était veiller à ce que l'information nécessaire à la réparation et à l'entretien des véhicules soit à la disposition du marché secondaire. Quant à la propriété intellectuelle en vue de faire de la rétroingénierie et d'autres choses pour améliorer la performance des véhicules, comme l'a mentionné M. Valeriotte, personne ne devrait avoir d'intérêt en la matière, d'intérêt à faire en sorte que des véhicules ne soient plus conformes.

Tout ce que nous voulons faire c'est veiller à ce que l'information soit là pour réparer et entretenir les véhicules, et nous pensons avoir assuré l'équilibre entre veiller au respect de la propriété intellectuelle des fabricants et veiller à ce que l'information soit disponible.

●(1635)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Adams. Merci, monsieur Lake.

Monsieur Wilson, nous allons vous entendre brièvement, avant de passer à M. Masse.

M. Mathew Wilson: J'aimerais simplement dire que David a raison de souligner que tous les constructeurs, où qu'ils se trouvent dans le monde, ont vécu de sérieux problèmes du fait du récent ralentissement économique.

La question de l'équilibre a été un gros problème pour notre industrie. Je pense que notre tir a été juste, en ce sens qu'il nous fallait également protéger, comme je l'ai indiqué dans mes remarques, les droits des concessionnaires. Les concessionnaires au Canada jouissent de certains droits, en vertu de leur accord de concession exclusive, pour ce qui est des travaux d'entretien en fonction de la garantie et d'autres choses du genre, et il était impératif pour nous de protéger cela dans le cadre de cette entente.

Pour ce qui est d'autres aspects, M. Brazeau a parlé de ce qui se passe en Europe. Dans certains cas, il y a un gros mouvement en vue de pousser les travaux d'entretien en fonction de la garantie vers les garages indépendants également. C'est là un gros problème pour nous. Je ne dis pas que c'était là le propos ici, mais c'est un souci pour notre industrie. Les réparations sous garantie sont une chose qui est protégée par les constructeurs; ceux-ci sont en fait responsables de ces véhicules en vertu des lois de protection du consommateur, des lois environnementales et autres. Nous tenons à veiller à ce que cela soit protégé et à ce que soient protégés les droits des concessionnaires, mais toujours, comme nous l'avons dit dès le départ, avec comme objectif ultime d'assurer aux consommateurs un choix accru et un accès amélioré à l'industrie de l'entretien et de la réparation au Canada.

C'était réellement un équilibre délicat, et j'estime que nous l'avons assez bien établi dans le cadre de l'entente que nous avons négociée.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wilson.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président, et merci à vous, messieurs, d'être venus comparaître ici aujourd'hui.

Merci, monsieur Finch. J'ai oublié de vous saluer dans mes remarques liminaires, et j'ai omis de mentionner d'autres personnes encore, mais je vais m'arrêter là et m'en tenir à cela. Toutes mes excuses.

J'ai une question pour M. Finch et M. Brazeau, en premier.

Lorsque j'ai parcouru le pays, ce que j'ai constaté c'est qu'il y avait dans les installations d'entretien et de réparation des ambulances, des voitures de police, des bus scolaires et d'autres véhicules qui ne sont pas du rayon des principaux constructeurs, mais qui sont très importants pour la société. Il était également très important pour ces établissements de les réparer. Mais ces derniers comptaient également sur d'autres travaux de réparation de véhicules des séries habituelles du secteur de la construction automobile. Ce qui a suscité mon inquiétude est que certains de ces établissements étaient au bord du précipice.

Êtes-vous à l'aise avec l'entente telle qu'elle existe à l'heure actuelle et convaincus qu'une part suffisante du problème a été réglée pour que ce ne soit pas une entrave à l'activité commerciale et que ces installations qui s'occupent de l'entretien de nos parcs de véhicules municipaux et ainsi de suite pourront survivre?

C'est là l'une des choses qui n'attire pas beaucoup l'attention, mais qui ressort très clairement lorsqu'on explore le marché secondaire. Où que je sois allé, je n'ai jamais manqué de voir un véhicule de service d'un genre ou d'un autre pour le secteur public.

M. Dale Finch: C'est une très bonne question, monsieur Masse. L'exclusion dans l'entente qui vise les parcs concerne les véhicules qui ne seraient jamais autorisés sur les routes canadiennes en vertu de la loi. Il y a certains véhicules — par exemple, un véhicule que construit Toyota pour les mines de sel en Ontario — qui n'ont jamais roulé sur nos routes. Ces véhicules ne servent que pour les mines. Les constructeurs tenaient à ce que cela soit souligné afin d'éviter que quelqu'un se présente pour essayer d'obtenir des renseignements qui ne sont pas normalement disponibles.

Un exemple très typique, cependant, est la voiture de police de Ford, qui se retrouve bel et bien sur nos routes en tant que taxi, et ainsi de suite. Bien que ce véhicule ne soit pas vendu au public, l'information est généralement disponible. Très clairement, pour des véhicules comme les ambulances, pour lesquelles il y a de l'information concernant le châssis et le moteur, ces renseignements sont fournis.

Ce que vous dites est très juste, car le marché secondaire compte beaucoup sur le travail d'entretien de parcs de véhicules. Nous sommes donc tout à fait à l'aise avec cela.

M. Marc Brazeau: L'un des résultats de nos rencontres du 15 octobre, Brian, portait précisément là-dessus. Au départ, il ne nous était pas clairement ressorti que les véhicules de flotte continueraient de pouvoir être réparés par le marché secondaire. Nous avons consacré tout un après-midi à passer en revue l'entente. Nous avons cerné nos principales préoccupations. Lors de cette rencontre, les constructeurs automobiles et la NATA ont déposé une ligne directrice d'interprétation qui nous a permis de traiter des informations livrées par téléchargement instantané.

Nous avons certainement été de beaucoup rassurés par le fait que les véhicules appartenant à des parcs ont pu être mieux définis lors de cette rencontre. Il a été confirmé par les constructeurs automobiles qu'ils ne cherchaient pas à priver le marché secondaire d'information nécessaire à la réparation des parcs de véhicules municipaux, qu'il s'agisse de la Ford Taurus ou de quelque autre véhicule, que le marché secondaire aurait accès à cette information et, comme l'a évoqué M. Finch, que cela ne s'appliquerait qu'à un véhicule très spécialisé qui n'est pas à la portée des consommateurs. Cela est réservé aux véhicules à application militaire ou à application strictement industrielle, et que l'on ne retrouverait pas sur une route canadienne typique.

Nous sommes confiants que l'entente traite de la nécessité pour nous d'avoir accès à cette information, et cela a été confirmé.

• (1640)

M. Brian Masse: Monsieur Wilson et monsieur Adams, l'année a été fort occupée, et le projet de loi est malheureusement arrivé à un moment où vous étiez aux prises avec d'autres questions.

J'ai eu une rencontre ici sur la colline du Parlement avec M. Mondragon, le PDG de Ford. Étaient en fait également présents des représentants de la CADA, qui étaient très intéressés par le projet de loi et par cet arrangement. Nous avons discuté du fait que les États-Unis ont en place un système qui est différent de celui que nous avons au Canada.

En bout de ligne, avec cet accord volontaire, jusqu'à quel point notre régime ressemblera-t-il à ce qui existe aux États-Unis? En tant que consommateur, je tiens à le savoir, car j'estime qu'il est très

important qu'il y ait uniformité, étant donné surtout que l'industrie demande souvent l'uniformité par rapport aux États-Unis dans le cas d'autres normes.

M. Mathew Wilson: Absolument, et je peux dire que depuis le tout premier jour, dans l'élaboration du document, notre intention a toujours été que la formule soit aussi proche de la formule américaine.

Il y avait plusieurs raisons à cela. Premièrement, comme je l'ai mentionné, nous savions que la chose fonctionnait. Comme vous l'avez dit, il y avait une entente aux États-Unis, et cette entente assurait la fourniture de l'information dont les gens avaient besoin. Mais le deuxième élément, d'un point de vue purement commercial, est qu'un grand nombre d'entreprises doivent bâtir sur ce qu'ont les États-Unis pour pouvoir acheter cette information de manière économique au Canada. Cela coûte cher d'élaborer les solutions qui sont nécessaires, et dans bien des cas, donc — je n'irais pas jusqu'à dire dans 100 p. 100 des cas — il s'agira de se greffer sur les systèmes américains. C'est pourquoi l'information qui sera fournie devra cadrer de très près avec ce qui est déjà en place.

En même temps, la façon dont avait été rédigé le document de la NASTF ne cadrerait pas très bien, dans certains cas, avec les intérêts canadiens. Si donc vous mettez les deux documents côte à côte, vous constaterez un certain nombre de différences structurelles. Dans certains cas, du fait que nous n'apprécions pas beaucoup le libellé maladroit, nous avons profité de l'occasion pour y faire un peu de ménage. Dans d'autres cas, nous avons retranché des renvois précis à des lois américaines, qui n'avaient aucun sens — non pas que nous nous y serions conformés de toute manière, mais elles n'avaient aucun sens dans le contexte canadien. Nous avons canadienisé l'entente.

Pour ce qui est de l'intention, qui est l'élément important, notre entente est identique à l'entente américaine, en tout cas de notre point de vue.

M. David Adams: Je pense que Matt a raison. Si nous revenons aux premiers principes, lorsque nous avons eu une discussion avec les quatre parties le 29 avril, l'AIA a dit très clairement qu'elle n'était pas du tout intéressée à aller de l'avant avec quelque accord volontaire que ce soit à moins qu'il soit semblable à celui du NASTF. Comme l'a dit Matt, nous nous sommes efforcés de faire en sorte que les deux soient aussi proches que possible.

Une partie du libellé maladroit dont Matt a fait état a, je pense, causé certains des malentendus quant à la signification véritable de l'entente. Nous avons tiré les choses au clair lors de la rencontre que nous avons eue avec l'AIA le 15 octobre.

M. Brian Masse: L'un des soucis que j'ai... Je m'adresse ici à M. Adams, car l'association qu'il représente en a un bon exemple.

Il y a d'autres entrants dans le marché qui se font entendre, comme Chery, de la Chine, et ainsi de suite, et d'autres véhicules qui commencent à sortir. Nous savons que ceux-là ne sont pas inclus dans l'entente.

Je vais donner l'exemple de Kia. Kia n'a produit aucun véhicule au Canada, mais il y a beaucoup de véhicules Kia au Canada. Nous comptons sur des décisions prises dans un pays étranger pour la fourniture de l'information. Que se passerait-il et que ferions-nous si, par exemple, le constructeur décidait seul de se retirer de l'entente? Que cela signifierait-il pour les autres membres et pour le groupe ici? Voilà pourquoi j'ai quelques inquiétudes quant à ce que nous avons.

M. David Adams: Je pense que cela est juste. J'estime que vous avez été franc, monsieur Masse, en cernant là l'une de vos inquiétudes relativement à l'entente. De notre point de vue, pour autant que nous ne pouvons pas lier nos membres avec l'entente NCREVA, ni M. Brazeau ni M. Finch ne peuvent le faire dans le cas de leurs membres.

En bout de ligne, il nous faut compter sur la bonne foi des entreprises concernées. Les sociétés membres, qu'il s'agisse de mes membres ou de ceux de M. Wilson, ont chacune fourni une lettre de garantie de leur PDG disant qu'elles s'engagent à respecter les dispositions de l'entente NCREVA.

Une société pourrait-elle à un moment donné changer d'avis et dire qu'elle n'aime pas l'entente et se retirer? Je suppose que la chose serait possible, mais je sais qu'en ce qui concerne mon organisation, ces décisions n'ont pas été prises à la légère. Elles n'ont pas forcément été prises au Canada. Elles ont été prises dans d'autres pays du monde. Ce n'est pas une décision canadienne qui a été prise.

En ce qui concerne les nouveaux entrants, il s'agit là encore d'une préoccupation valable et que vous avez déjà soulevée auprès de nous. Je pense que ce qui va se passer est que tout nouvel entrant dans le marché va adhérer ou à mon association ou à celle de M. Wilson, et l'une des conditions d'adhésion sera la ratification de cette entente et son respect.

• (1645)

M. Brian Masse: Je tiens à souligner publiquement que la décision du ministre de reconvoquer le CPSCA a été une bonne décision. Je pense que cela est important.

Cela pourrait-il également servir de mesure de pression pour veiller à ce que cette entente soit respectée, dans son esprit, pour ce qui est des nouveaux entrants et des signataires? Il est bon d'avoir une certaine représentation gouvernementale au sein de comités, mais il y a également l'observance et la participation au CPSCA. Y a-t-il un rôle que le CPSCA pourrait jouer pour veiller à ce que cet accord volontaire soit respecté?

M. David Adams: Il y a peut-être un rôle pour le CPSCA, mais en ce moment, je pense que ni l'association de M. Wilson ni la mienne ne sont membres du CPSCA. Il y a des entreprises qui sont membres du CPSCA, mais ce n'est pas le cas des associations. Il faudrait que cela soit changé.

M. Mathew Wilson: L'autre aspect est que le CPSCA se concentrerait réellement sur les entreprises qui construiraient au Canada. Sa portée est donc relativement limitée, du fait de la composition du CPSCA. Vous avez donc raison, il y a une réunion vendredi. Je ne sais trop si cela figure formellement à l'ordre du jour, mais je suis certain que la question sera soulevée, étant donné les personnes qui seront dans la salle. Cela est important.

En ce qui concerne votre question antérieure, monsieur Masse, au sujet de la possibilité que des intervenants se retirent, je tenais à mentionner que ce n'est pas ce que nous indique l'histoire. Lorsqu'une entreprise dit qu'elle va se conformer à quelque chose, surtout lorsqu'elle écrit une lettre à un ministre et à tous les députés disant qu'elle va faire telle ou telle chose, elle a tendance à ne pas se retirer. Le dossier de ces entreprises est très solide à cet égard car elles n'apprécieraient pas beaucoup les répercussions qu'elles subiraient.

L'autre aspect est que lorsqu'une industrie s'organise et s'entend pour faire quelque chose — et cela a été le cas plusieurs fois dans notre histoire, surtout avec l'AFIAC et l'ACCV —, il s'exerce sur les joueurs énormément de pression en provenance des pairs. Il s'agit de

sociétés très compétitives, et elles n'aiment pas du tout céder le moindre avantage concurrentiel dans quelque volet que ce soit de leur activité. Mais que cela crée ou non un avantage concurrentiel est tout à fait à côté de notre propos. Ces sociétés souhaitent que chacun joue selon les mêmes règles. Je pense qu'il est important de souligner que la pression pouvant être exercée sur ces constructeurs par leurs pairs est énorme. Qu'il s'agisse des entreprises déjà implantées au Canada ou de nouveaux entrants potentiels, il s'agit là d'une considération importante dont tout le monde tient compte.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wilson et monsieur Masse.

[Français]

Monsieur Bouchard, avez-vous une question?

M. Robert Bouchard: On peut constater qu'il y a encore de la négociation à faire entre les parties. On peut aussi constater que le climat est positif entre les parties.

Dans l'entente, j'ai vu que les fabricants vont fixer un coût raisonnable pour vendre leur information ou leurs outils. Croyez-vous que cet aspect pourrait être le point le plus difficile dans les négociations à venir? Je ne sais pas si vous saisissez ce que je veux dire lorsque je parle du coût raisonnable que le fabricant pourrait demander pour la vente de l'information aux réparateurs.

M. Marc Brazeau: Je pourrais peut-être répondre à cette question et demander à mes collègues de faire un commentaire par la suite.

L'AIA est satisfaite de constater qu'il existe un précédent suffisant sous la forme de la structure des coûts déjà en vigueur aux États-Unis. Donc, il n'y a pas vraiment de justification pour s'écarter beaucoup de la structure existante. L'AIA espère que l'entente va quand même respecter ces coûts qui existent déjà aux États-Unis. On anticipe que c'est la référence que les manufacturiers voudront respecter pour que le marché canadien soit semblable au marché américain en ce qui a trait à l'information et au coût pour y avoir accès.

Comme vous l'avez mentionné, en ce qui a trait aux négociations, selon nous, ce qui reste, c'est notre signature. On veut devenir des partenaires de cette entente pour ensuite faire partie des comités qui auront la responsabilité d'établir les coûts. C'est à cet égard qu'on peut prendre l'exemple des États-Unis pour s'assurer que l'entente conclue au Canada est semblable à celle des États-Unis.

• (1650)

[Traduction]

Le président: Monsieur Adams.

[Français]

M. David Adams: Excusez-moi, mais je ne parle pas français.

[Traduction]

J'aimerais simplement préciser qu'il y a une page entière de cette entente qui précise les critères, les éléments dont il faut tenir compte dans l'établissement du prix de l'information par les différents constructeurs. Le texte de l'entente ne prévoit aucun mécanisme pour parler prix; cela est tout à fait à l'extérieur de l'entente. Je pense que la Loi sur la concurrence interviendrait peut-être si nous devons parler prix.

Contrairement à ce qu'a dit M. Brazeau, les comités ne vont pas traiter des prix qu'imposera un fabricant. L'entente étaye une série de critères que devra respecter chaque constructeur lors de l'établissement des prix auxquels il vendra — peu importe à qui, en vérité. La réalité est que le prix ne sera peut-être pas le même dans tous les cas, du fait d'économies d'échelle et ainsi de suite.

M. Dale Finch: Si vous permettez que j'ajoute un élément, qui est essentiel, il a été très important pour l'industrie canadienne que, pour ce qui est du prix d'abonnement, il y ait au moins un abonnement minimal de 24 heures. C'est ainsi que les plus petites installations de réparation partout au pays pourront se permettre d'obtenir ces renseignements pour une réparation unique. Les États-Unis ont davantage mis l'accent sur des abonnements de 30 jours et plus. Voilà donc l'une des choses sur lesquelles se sont entendus les fabricants ici, et, encore une fois, nous estimons qu'il s'agit d'une merveilleuse nouvelle pour les consommateurs et pour les petits établissements de réparation.

Le président: Merci, monsieur Finch.

Monsieur Wilson.

M. Mathew Wilson: J'aurais un petit commentaire à faire au sujet des négociations. L'entente a été négociée et nous ne cherchons pas à l'ouvrir. Elle est ce qu'elle est. Et, comme M. Brazeau l'a dit, nous oeuvrons avec lui pour déterminer comment nous allons travailler dans le plus long terme avec l'AIA et obtenir l'adhésion de celle-ci en tant que partenaire à part entière.

Mais il demeure un élément à négocier. Je pense qu'il est très important pour tout le monde de reconnaître cela, et dans les rencontres que nous avons eues avec tout le monde nous l'avons toujours souligné. Il s'agit du morceau concernant l'information en matière de sécurité. Il y est clairement explicité que nous n'avons en la matière pas de solution, et que nous n'en avons pas parce que nous n'avons au Canada aucune infrastructure. Les Américains ont une infrastructure et ils ont créé une entente accessoire. Il leur a fallu quatre ans pour élaborer une entente accessoire une fois établi le NASTF.

Je pense qu'il est très important que tout le monde comprenne qu'il s'agit d'une chose qui reste à déterminer. Mais, qu'il s'agisse d'une solution légiférée ou d'une action amenée par l'industrie, il demeure certains blancs. Nous n'avons tout simplement pas au Canada l'infrastructure, comme par exemple une association nationale de serruriers, qui nous permettrait de veiller à ce que les entreprises auxquelles vous livrez des informations en matière de sécurité sont bien légitimes et ne cherchent pas à voter tout un tas de véhicules, ce que l'information leur permettrait de faire.

Je tiens à dire très clairement au comité que cette question est en suspens. Nous y oeuvrons cependant, et nous nous efforcerons de la régler au plus vite.

Le président: Merci à tous les témoins ainsi qu'aux membres du comité.

S'il n'y a plus de questions ou de commentaires de la part de membres du comité, nous allons arrêter là la comparution des témoins.

Merci beaucoup, monsieur Smith, monsieur Adams, monsieur Brazeau, monsieur Finch et monsieur Wilson, de vos témoignages.

Nous allons maintenant, d'après ce que j'ai compris, passer à l'examen d'une motion de M. Masse portant sur le projet de loi.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Je propose l'adoption de la motion que voici:

Que le comité, après avoir tenu des audiences au sujet du projet de loi C-273 (Droit de réparer) et de l'accord relatif à la Canadian Automotive Service Information Standard (CASIS) avec les engagements de tous les organismes impliqués, et à la lumière des témoignages qu'il a reçus, fasse rapport à la Chambre pour demander que le projet de loi C-273 n'aille pas plus loin.

J'aimerais vous entretenir brièvement de cette motion.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Masse. Allez-y.

M. Brian Masse: Je tiens à remercier le comité d'avoir tenu des audiences et à remercier tous les membres qui ont participé à l'examen de ce dossier à la Chambre des communes. Je pense que nous avons ici suffisamment de preuves qu'il nous est possible de tenter un accord volontaire au Canada. Je tiens cependant à souligner ici, afin que cela figure au compte rendu, ce dans le but de rassurer tous les membres du comité, que nous avons fait vérifier ce projet de loi dans le contexte de la Charte ainsi que par le biais de la Chambre des communes et il est valable et pourrait être mis en oeuvre. Laisser entendre que le Canada ne pourrait pas mettre en oeuvre des mesures législatives qui sont disponibles par le biais de lois aux États-Unis et en Europe est une chose à laquelle il nous faudrait faire face advenant l'échec de cette entente.

J'aimerais remercier toutes les parties qui ont travaillé fort pour nous amener jusqu'ici et je leur souhaite bonne chance pour la mise en oeuvre de l'accord.

J'espère que le gouvernement examinera de près le processus et continuera de le suivre. D'après ce que je crois savoir, certains fonctionnaires vont intervenir. Je suis heureux également de cette surveillance car advenant des problèmes, du fait qu'un si grand nombre de Canadiens seraient touchés, c'est à nous que reviendrait la responsabilité. Il n'y a pas que l'environnement, la sécurité publique et les consommateurs; il y a également les hommes et les femmes qui sont des techniciens en entretien et réparation, qui ont investi leur vie dans cette profession, et dont les emplois en dépendent.

Sur ce, je vous remercie, monsieur le président.

Des voix: Bravo! Bravo!

• (1655)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Masse.

Je vais mettre la question aux voix. Que tous ceux qui sont en faveur de la motion de M. Masse veuillent bien l'indiquer.

(La motion est adoptée.)

Le président: La motion de M. Masse a été adoptée et j'en ferai rapport à la Chambre.

En ma qualité de président, je tiens à vous féliciter, monsieur Masse, pour le travail que vous avez fait dans ce dossier. Je pense pouvoir affirmer que sans votre travail nous n'aurions tout simplement pas d'entente volontaire concernant la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles. Alors félicitations pour cela et pour vos efforts.

J'aurais un dernier point d'information à communiquer au comité. Lors de notre prochaine réunion, nous allons examiner, comme l'exige la loi, la Loi canadienne sur les sociétés par actions. Toujours dans le cadre de cette prochaine réunion, nous planifions nos travaux futurs. Voilà les deux questions dont il nous faudra discuter lors de la prochaine réunion du comité, prévue pour lundi prochain.

Sans plus tarder, je vous remercie beaucoup de votre participation.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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