



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 002 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 11 mars 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 11 mars 2010

•(0910)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): La séance est ouverte.

Bonjour à tous. Soyez les bienvenus à la deuxième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous faisons l'étude des rappels de véhicules fabriqués par Toyota Motor Corporation.

M. Volpe a fait un rappel au Règlement.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Monsieur le président et chers collègues, laissez-moi souhaiter la bienvenue au comité à notre plus récent membre, Mme Bonnie Crombie.

Monsieur le président, en ce qui concerne le paragraphe trois de notre premier rapport, et l'invitation que nous avons faite aux représentants de Toyota Motor Corporation, je veux qu'il soit très clair dans le compte rendu que lorsque que nous avons discuté des représentants que nous voulions entendre, nous cherchions des gens qui avaient un pouvoir de décision en ce qui concerne Toyota Motor Corporation et ses produits au Canada et, j'ose dire, aux États-Unis.

J'ai proposé, comme vous le voyez dans le rapport, M. Yoshimi Inaba. Je crois comprendre que Toyota Canada propose quelqu'un d'autre.

Maintenant, la personne qui représente Toyota Canada, M. Stephan Beatty, en réponse à une question du *Financial Post* qui visait à savoir pourquoi Yoshimi Inaba était la personne appropriée pour comparaître devant les comités du Congrès des États-Unis, a répondu ce qui suit:

Le président nord-américain [Yoshimi Inaba], qui est responsable de toutes les activités consolidées en Amérique du Nord, est la personne qui comparaitra devant le comité, et est celle qui a été invitée à comparaître devant le comité et est la personne qui connaît le mieux toutes ces activités et la chronologie des événements.

Il faisait allusion à Toyota en Amérique du Nord.

Il est la personne qui doit être là.

Et, à mon point de vue, « là » signifie également ici.

Lorsqu'on a demandé à M. Beatty pourquoi M. Inaba était préférable au président de l'entreprise, il a répondu ce qui suit:

En partie parce qu'il est l'ancien président de Toyota Motor Sales et qu'il a dirigé l'entreprise pendant les années où elle se développait en Amérique du Nord.

Maintenant, pourquoi accepterions-nous quelqu'un de moindre importance pour comparaître devant le présent comité? Allons-nous laisser planer la suggestion que Toyota n'a pas une aussi haute estime de son marché canadien que de son marché nord-américain; ou peut-être que les comités du Congrès des États-Unis sont dignes de plus d'égards que les comités de la Chambre ici au Canada; ou peut-être

que les consommateurs canadiens ne méritent pas autant de protection et d'accès à l'information que les consommateurs américains; ou, pire encore, en termes d'information qui sera envoyée, les propriétaires de produits Toyota aux États-Unis sont dignes d'une plus grande attention que les propriétaires au Canada?

Monsieur le président, je veux qu'il figure au compte rendu que si M. Inaba ne se présente pas ici, nous n'avons pas besoin de parler à quiconque d'autre. En ce qui nous concerne, nous n'avons pas besoin de parler à n'importe quel autre représentant que Toyota veut envoyer devant le comité. Il est absolument ridicule que nous soyons traités comme des parlementaires de deuxième et de troisième ordres en Amérique du Nord et comme des consommateurs qui ne sont pas dignes de la protection que Toyota offre au reste des consommateurs dans le monde et en Amérique du Nord.

Le président: Merci, monsieur Volpe.

J'ai entendu les observations. Je vais permettre quelques observations, mais je pense que les indications, selon le rapport, sont exactes. Nous allons transmettre de nouveau ces messages à l'entreprise.

S'il vous plaît.

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

Il est agréable d'être de retour ici au comité des transports.

M. Volpe a raison de dire qu'il s'agit d'une question sérieuse. Cela a trait au type de témoignage que nous allons entendre. En fait, je préférerais que M. Toyoda vienne également au Canada. Il s'agit d'une question de réciprocité concernant la façon dont Toyota traite la question du rappel, pas simplement aux États-Unis, mais au Canada, pays qui est plus important pour nous et dont nous avons la responsabilité.

Il y a clairement une différence dans ce qui est en train de se faire. Aux États-Unis, M. Toyoda a précisé plusieurs éléments différents que l'entreprise va fournir à ses clients et également aux non-clients avec des assurances en matière de sécurité publique, que l'entreprise ne fera pas ici au Canada.

Que l'on refuse les témoins suggérés au présent comité est très préoccupant à ce moment-ci, parce que nous demandons quelque chose qui est très simple et très court comparativement à ce qui se passe au Capitole de Washington, où les clients américains de Toyota jouiront de différents avantages de ce rappel et où ce pays obtiendra des résultats différents à cause de ces rappels, et de la reddition de compte. En fait, M. Toyoda a promis au Congrès américain de l'information mondiale que Toyota n'a toujours pas fournie au présent comité et au comité de l'industrie, qui ont réclamé cette information auprès de l'entreprise. L'entreprise va fournir cette information aux États-Unis, mais à l'heure actuelle, elle ne la fournira pas au présent comité ni au comité de l'industrie.

Ce sont des questions sérieuses qui doivent faire l'objet d'un examen. J'espère à tout le moins qu'ils vont comprendre que nous sommes sérieux au sujet de cette question. Nous nous attendons à être traités de la même manière que nos voisins du Sud. Moins que cela serait inacceptable pour les Canadiens.

• (0915)

Le président: Merci.

Je ne veux pas que cette discussion prenne l'allure d'un débat, mais je vais permettre quelques autres interventions.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le président, en invitant les représentants de Toyota, c'est clair que notre comité veut rencontrer les plus hauts dirigeants. J'ai lu le même article que M. Volpe. Les commentaires du président de Toyota Canada portaient sur les opérations aux États-Unis. Si le président de Toyota Canada juge que quelqu'un d'autre devrait être ici et s'il a un supérieur, je peux lui transmettre le message qu'il aurait tout intérêt à le faire venir ici. Par contre, je le sais, les opérations de Toyota Canada sont différentes des opérations qui se déroulent ailleurs en Amérique du Nord.

Donc, puisqu'il a fait cette déclaration, c'est sûr que s'il comparait devant le comité, il aura à répondre à des questions comme celles, entre autres, de M. Volpe. C'est un choix. On a demandé aux plus hauts dirigeants de Toyota Canada de comparaître devant notre comité. Évidemment, j'espère qu'ils le feront.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec le M. Laframboise. Le comité est ici pour faire enquête. À vrai dire, nous préjugeons de la question si nous laissons entendre que nous savons mieux que Toyota qui envoyer devant le comité. Nous pouvons leur poser des questions. Le comité a certainement d'autres pouvoirs, pour faire d'autres enquêtes et décider si les réponses reçues sont franches ou non. Les Canadiens veulent que nous fassions cela, mais je pense qu'ils veulent également que nous profitions des témoins que nous avons ici aujourd'hui, c'est-à-dire les représentants de Transports Canada, pour voir comment ils ont traité cette question. Il s'agit d'une question très importante pour la sécurité et la sûreté des Canadiens et je pense que nous devrions entendre ce qu'ils ont à dire.

Certainement, si nous ne sommes pas heureux du témoignage de Toyota mardi, nous pourrions traiter de cette question après que nous aurons entendu les témoins. Nous avons invité cette personne comme témoin. Si elle se présente, c'est très bien. Sinon, nous pouvons l'inviter de nouveau.

Le président: Monsieur Watson, un dernier commentaire.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je n'ai qu'un bref commentaire.

Monsieur le président, je croyais que la remise des Oscars était la semaine dernière, mais après avoir regardé M. Volpe et notre député en visite, M. Masse, on peut se demander si la cérémonie n'aura pas lieu cette semaine.

Ce que j'ai à dire est très simple. Tout comité a un point de départ. Si M. Volpe ne veut pas entendre les témoins d'aujourd'hui, il sait où

se trouve la porte, mais moi, je suis intéressé à poser des questions aujourd'hui.

Le président: Nous allons maintenant passer à cette question.

Je vais présenter nos invités et leur souhaiter la bienvenue. Nous accueillons trois témoins du ministère des Transports: M. Gerard McDonald, sous-ministre adjoint associé, Groupe de sécurité et sûreté; M. Trevor Lehouillier, chef d'enquêtes sur les défauts; et M. Louis-Philippe Lussier, chef d'enquêtes sur les défauts et les rappels.

Soyez les bienvenus. Vous avez un exposé à faire et ensuite, nous allons vous poser des questions.

S'il vous plaît, allez-y.

M. Gerard McDonald (sous-ministre adjoint associé, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président, de nous permettre de comparaître devant votre comité pour discuter de ce qui est pour nous une question très importante.

Premièrement, permettez-moi de me présenter. Je m'appelle Gerard McDonald, comme l'a dit le président, et je suis sous-ministre adjoint associé du Groupe de sécurité et sûreté, du ministère des Transports du Canada, dont relève le programme de sécurité routière. Je suis accompagné de deux collègues, M. Louis-Philippe Lussier, chef de la Division des enquêtes sur les défauts et les rappels, et M. Trevor Lehouillier, gestionnaire de la section des enquêtes sur les défauts.

Mes représentants et moi avons travaillé fort pour résoudre les questions préoccupantes soulevées par le récent rappel de modèles de voitures Toyota et Lexus.

[Français]

Je suis ici pour vous donner des détails sur la situation et un aperçu des mesures prises par le ministère pour protéger les conducteurs de véhicules canadiens et préciser les obligations qui incombent au fabricant en vertu de la Loi sur la sécurité automobile.

• (0920)

[Traduction]

En ce qui concerne la situation, comme vous le savez sans doute, Toyota a récemment annoncé de nouveaux rappels et la prolongation de rappels déjà en vigueur touchant plusieurs modèles de véhicules automobiles. Le premier rappel annoncé en octobre 2009 concernait le coincement potentiel de la pédale d'accélération par un tapis de plancher mal fixé ou incompatible. Le second rappel annoncé en janvier 2010 portait sur certains mécanismes de pédale d'accélération susceptibles de coincer la pédale en position d'accélération partielle, ou qui décéléraient lentement.

Le mois dernier, Transports Canada a été mis au courant des rappels additionnels concernant les modèles de véhicules hybrides Prius et Lexus 2010 et de certaines Camry 2010. En vertu de la Loi sur la sécurité automobile, tout fabricant ou importateur qui décèle un défaut lié à la sécurité dans un véhicule, a l'obligation légale d'en avertir immédiatement le gouvernement et les propriétaires concernés. À défaut de conformité, il existe des recours, notamment les poursuites devant les tribunaux.

[Français]

Dans tous ces cas, Toyota a respecté ses obligations légales en informant Transports Canada de la situation et, dans chaque cas, Transports Canada a rencontré Toyota pour discuter des rappels et pousser l'entreprise à prendre les mesures correctives nécessaires afin de protéger les consommateurs.

Nous nous sommes assurés que les défauts décelés dans les véhicules des consommateurs canadiens concernés seront corrigés, au même titre que ceux dans les véhicules américains, et ce, malgré les différences entre les véhicules d'un même modèle vendu au Canada et aux États-Unis.

Dans la même veine, nos représentants travaillent de concert avec la General Motors du Canada Limitée ainsi qu'avec les autres fabricants pour s'assurer qu'ils appliquent toutes les mesures correctives.

En ce qui a trait à la question des tapis de plancher incompatibles, Toyota a avisé directement les propriétaires canadiens de modèles Toyota et Lexus au sujet des mesures qui sont mises en place. Les tapis de plancher installés dans les voitures Toyota vendues au Canada sont différents de ceux installés dans les voitures vendues aux États-Unis. Plus précisément, nos tapis de plancher sont plus souples et s'adaptent mieux à la forme du plancher que ceux qui sont installés dans les voitures vendues aux États-Unis.

Par ailleurs, nous exigeons tout de même que Toyota prenne des mesures additionnelles pour réduire les risques auxquels leurs clients font face, parallèlement aux réparations effectuées sur les véhicules américains.

[Traduction]

En ce qui a trait au coincement de la pédale d'accélérateur, Transports Canada a été informé de la question par Toyota Canada le 21 janvier 2010 lorsque le fabricant a émis un avis de défaut et qu'il a pris la responsabilité du défaut et s'est engagé à y remédier. Dès le lendemain, les représentants du ministère ont rencontré Toyota pour discuter de la question et, le 29 janvier 2010, Toyota nous a présenté une solution technique pour résoudre le problème de coincement de la pédale ainsi qu'un plan d'action pour mettre la solution en oeuvre. La solution consistait en partie à ce que Toyota avise directement les propriétaires canadiens des modèles de véhicules Toyota et Lexus visés par les rappels. Elle consistait également à ce que Toyota Canada entreprenne une campagne sur l'amélioration de la sécurité qui s'adresse aux consommateurs canadiens.

Finalement, le ministère a procédé à une enquête concernant le problème de freinage sur la Prius et demeure en communication constante avec Toyota pour s'assurer que les défauts décelés dans ces véhicules sont corrigés le plus rapidement possible.

[Français]

Comme c'est de pratique courante, nous sommes continuellement en relation avec nos homologues de la section des enquêtes et des rappels de la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis pour comparer nos renseignements et échanger des informations sur nos enquêtes respectives. Le parc automobile de nos deux pays est plus semblable qu'il ne l'est avec ceux d'autres pays, car les normes de sécurité et autres se ressemblent beaucoup. Pour cette raison, il importe que les deux côtés de la frontière partagent l'information dont ils disposent, car les problèmes de l'un pourraient bien surgir chez l'autre. C'est d'ailleurs ce qui se produit.

Pendant que Toyota Canada s'acquitte de ses obligations juridiques envers le gouvernement du Canada, Transports Canada surveillera le déroulement et l'efficacité des différentes campagnes de

rappel. En effet, Transports Canada dispose d'un système pour recevoir, consigner et suivre les plaintes du public concernant d'éventuels défauts de sécurité. J'aimerais ici mentionner que notre équipe de 10 enquêteurs techniques à temps plein reçoit, consigne et analyse en moyenne 1 200 plaintes par année.

● (0925)

[Traduction]

Les Canadiens qui appellent pour déposer une plainte font plus que laisser un message. Ils s'entretiennent avec un spécialiste qui dispose des connaissances nécessaires pour recueillir toute l'information dont il a besoin pour évaluer convenablement la plainte. Après l'analyse initiale des plaintes, l'information est entrée dans une base de données des plaintes du public et elle est ensuite utilisée pendant le processus de recherche et d'enquête. Des copies de chaque plainte sont envoyées à l'entreprise pour veiller à ce qu'elle soit au courant de la situation et des constatations liées au dossier.

De plus, les représentants de Transports Canada rencontrent régulièrement les fabricants pour échanger des informations sur les questions liées aux consommateurs. Bien qu'il revienne aux fabricants de déterminer l'existence de défauts liés à la sécurité, les enquêteurs de Transports Canada recueillent de leur côté des éléments de preuve pour aider à cerner les défauts propres à un groupe de véhicules.

Si nous croyons qu'il pourrait y avoir un défaut lié à la sécurité, nous recueillons des éléments de preuve pour confirmer notre position par l'inspection du véhicule ou de ses pièces, par des essais ou par d'autres techniques d'enquête reconnues. Si l'entreprise et Transports Canada ne peuvent s'entendre sur l'existence d'un défaut lié à la sécurité, le ministère montre un dossier de cas, alléguant que l'entreprise ne respecte pas les dispositions de la Loi sur la sécurité automobile concernant les avis de défaut. Il transmettra ensuite le dossier au procureur général pour que des poursuites soient intentées devant les tribunaux.

Mesdames et messieurs les membres du comité, sachez que le gouvernement du Canada s'attend à ce que tous les fabricants de véhicules, y compris Toyota, se montrent entièrement responsables et transparents dans la détermination des problèmes de leurs véhicules et à ce qu'ils prennent toutes les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des consommateurs. Nous continuons de surveiller de très près toutes les mesures prises à l'égard des rappels concernant Toyota et nous continuerons d'oeuvrer à protéger les Canadiens. Nous voulons que les Canadiens profitent de véhicules sécuritaires et qu'ils continuent d'avoir confiance en ces derniers.

Monsieur le président, avec votre permission, j'aimerais maintenant déposer un document que les membres du comité pourront trouver utile. Il s'agit d'une liste de plaintes déposées par le public canadien depuis l'année 2000 sur les défauts susceptibles de nuire à la sécurité des véhicules Toyota et consignées dans notre base de données. J'aimerais ajouter que les plaintes ont été consignées dans la langue du propriétaire du véhicule qui a communiqué avec Transports Canada pour rapporter un problème. Essentiellement, monsieur le président, nous voulons être aussi ouverts que possible avec le comité.

Monsieur le président, avec votre accord, j'aimerais demander à M. Lehoullier de vous présenter un diaporama PowerPoint qui vous fournira des renseignements contextuels susceptibles d'informer le comité, puis nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président: Avant de commencer, avez-vous un document à déposer, ou est-il déjà distribué?

M. Gerard McDonald: Nous allons le déposer, monsieur le président.

Le président: Après les exposés? Si vous l'avez avec vous, nous pourrions le distribuer.

M. Gerard McDonald: Le document est très volumineux. Si les membres en veulent une copie, cela prendra un peu de temps pour faire les photocopies.

Le président: Vous n'en avez qu'un seul exemplaire?

M. Gerard McDonald: Je n'en ai qu'un seul exemplaire en ce moment.

Le président: Je vais demander à la greffière de faire des copies et de les distribuer.

M. Masse invoque le Règlement.

M. Brian Masse: Il est important pour nous de prendre connaissance du document afin de pouvoir poser des questions. Il est difficile de poser des questions aux témoins si nous le recevons maintenant plutôt qu'à l'avance. On peut se demander pourquoi il n'a pas été fourni à l'avance, c'est légitime.

Je me demande si nous devons nous réserver le droit... ou si nous devons suspendre les audiences pour l'instant afin de pouvoir prendre connaissance du document. Nous recevons habituellement la documentation à l'avance lorsque nous avons des témoins, en particulier lorsqu'il s'agit des ministères, d'un discours ou... Nous avons un dossier de quelques pages, mais si nous recevons un document volumineux qui n'est pas encore prêt, je me demande dans quelle mesure nous pourrions écouter les témoins, puis feuilleter le document pour poser des questions pertinentes.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, pour ma part, ça ne me cause aucun problème, ce qui n'est pas le cas de M. Masse. J'avais déjà une série de questions concernant les rappels ou les plaintes des citoyens. L'analyse est déjà faite et le ministère sera en mesure de répondre à mes questions. Si, à la lecture du document, on veut poser d'autres questions, on pourra toujours faire comparaître de nouveau les témoins devant le comité. Ça ne me cause aucun problème.

Aujourd'hui, j'ai des questions, entre autres sur les plaintes qui ont été déposées. Si vous avez celles de Toyota, vous avez aussi l'analyse. Vous l'avez déjà faite. Vous avez les réponses. Je suis prêt à poser mes questions.

• (0930)

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, je tiens à remercier M. McDonald de s'être déplacé pour nous présenter son exposé.

J'ai écouté attentivement, mais lorsqu'il a parlé du document qu'il était prêt à déposer — je pense que ce sont ses mots exacts — comme preuve que le ministère s'est acquitté de la tâche de manière compétente et légale, et qu'il ne peut nous le remettre dans les deux langues officielles, il met à mon avis la patience des députés à l'épreuve et met en cause l'intégrité des membres du comité en ce qui a trait à l'accès à l'information qu'ils examinent.

S'il n'est pas en mesure de nous fournir la documentation qu'il dit importante, ce qu'il a d'autre à dire ne nous sera pas d'une grande

utilité. Nous mettrons en doute sa crédibilité pendant tout le reste de l'audience. Je pense que cette situation est tout à fait inacceptable.

Tout comme M. Laframboise, mes questions sont prêtes. Il est tout à fait inacceptable toutefois qu'un témoin, en particulier un représentant du ministère, se présente en disant: « Écoutez, je fais un excellent travail. J'ai même un document pour vous prouver ce que j'ai fait au cours des dix dernières années, le seul hic, c'est que je ne l'ai pas avec moi, qu'il n'est pas traduit, et qu'il n'est pas encore prêt. »

Pour qui nous prenez-vous?

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Je comprends ce que ressent M. Volpe.

Transports Canada nous a invités à ce que je considère une excellente séance d'information technique il y a quelques jours et on nous a dit à ce moment que ces documents étaient prêts et qu'ils assuraient le suivi.

L'hon. Joseph Volpe: Mais vous n'en avez pas besoin. Est-ce bien ce que vous dites?

M. Brian Jean: Monsieur Volpe, si je peux me permettre...

Ils nous l'ont remis aujourd'hui. C'est un document volumineux. Nous pouvons faire des copies. Nous avons ce qu'on appelle des photocopieurs dans l'édifice et je suis certain qu'on peut obtenir des copies pour vous. Et si nous devons demander à Transports Canada de revenir — ils sont venus à deux jours d'avance —, je suis certain qu'ils reviendront au besoin. Pouvons-nous toutefois entendre les témoins afin de nous assurer que la situation est sécuritaire, et rassurer du même coup les Canadiens?

Monsieur Volpe, si vous le souhaitez, je suis certain que vous pouvez examiner ce document et que nous pouvons inviter à nouveau Transports Canada si vous le jugez à propos.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur le président.

Sachez, monsieur le secrétaire parlementaire, que si nous tenons ces audiences, c'est parce que les membres des partis d'opposition — tous, je pense — de même que les membres du parti ministériel sont préoccupés par la sécurité des véhicules qui sont autorisés à circuler sur les routes. Lorsque le sous-ministre adjoint nous parle de la façon dont la Loi sur la sécurité automobile s'applique pour rassurer les Canadiens sur la sécurité des produits qu'ils achètent, sur leur qualité, c'est exactement ce qui nous intéresse. Nous ne voulons pas savoir si nous avons des photocopieurs dans l'édifice. Nous savons qu'ils ont accepté de venir témoigner et nous les en remercions. Ils auraient toutefois dû venir préparés. Nous ne pouvons pas faire notre travail si nous ne sommes pas préparés et ils nous empêchent de l'être adéquatement.

M. Brian Jean: Avec tout le respect que je vous dois monsieur Volpe, si je peux me permettre, monsieur le président...

Le président: Je vais mettre fin au débat sur-le-champ. Je vais proposer que...

M. Brian Jean: La séance a été convoquée par un député du parti ministériel et non par les partis d'opposition.

Le président: Un peu de silence, s'il vous plaît.

Je vais avouer, monsieur McDonald, que je suis moi aussi déçu que les documents ne soient pas prêts. Je sais que les membres du comité ont des questions à poser. C'est donc ce que nous allons faire. Nous allons indiquer que nous vous inviterons à nouveau après que vous aurez déposé les documents dans les deux langues officielles dès que... je tiens toutefois à préciser que nous pensons que...

Un peu de silence, s'il vous plaît.

Nous allons aller de l'avant avec l'exposé, mais je vous demanderais de faire parvenir les documents le plus rapidement possible au comité. S'il le faut, déposez-le maintenant et nous ferons préparer les copies. Je tiens à ce que les membres aient une copie en main d'ici la fin de la journée.

Pouvons-nous commencer? Il y aura ensuite une période de questions.

M. Trevor Lehoullier (chef d'enquêtes sur les défauts, Enquêtes sur les défauts des véhicules et rappels, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Je suis heureux d'être ici pour vous parler de notre programme et vous donner un aperçu de notre travail et de notre façon de travailler.

Regardons la première diapositive. Vous avez ici un bref aperçu de notre méthode de travail, qui est un peu différente, je crois, de celle des États-Unis, où la population est beaucoup plus importante, tout comme le nombre de plaintes. Au Canada, nous avons une ligne sans frais qui peut être utilisée partout au pays, de la Colombie-Britannique à Terre-Neuve. Si un consommateur canadien veut déposer une plainte qui touche à la sécurité, et qu'elle concerne la fabrication d'un véhicule, il peut décrocher le combiné et composer le numéro sans frais pour parler à un enquêteur qualifié.

Nos enquêteurs trient les appels et les inscrivent dans une base de données qui contient les plaintes de la population. La population peut également nous joindre par Internet, où les consommateurs peuvent remplir un formulaire en ligne. Ils doivent pour ce faire inscrire leur code postal et le numéro d'identification du véhicule. Nous procédons ainsi pour nous assurer que les plaintes viennent bien de citoyens canadiens. Nous acceptons également les plaintes qui nous sont envoyées par courrier et par fax, et nous en recevons même de temps en temps de gens qui viennent en personne. Nos bureaux sont situés dans l'est d'Ottawa et les gens viennent parfois nous rendre visite.

Nous traitons beaucoup aussi avec des tierces parties — les services de police, les compagnies d'assurance, les bureaux de coroner, etc. Les services de police nous appellent souvent lorsqu'ils soupçonnent qu'une défectuosité peut avoir provoqué une collision. Ils nous apportent alors l'information qu'ils ont et nous demandent de les aider à déterminer ce qui s'est passé et s'il est possible qu'une défectuosité soit à l'origine de la collision.

Nous recevons environ 1 200 plaintes par année. N'oubliez pas que nous ne sommes pas un organisme de consommateurs qui s'occupe de questions financières. Nous sommes un groupe responsable de l'application de la loi. Nous portons un insigne. Nous sommes chargés de l'application de la Loi sur la sécurité automobile, plus précisément de l'article 10 qui porte sur les « Avis de défaut », ou rappels, en termes simples.

Toute plainte débouche sur une enquête. Certaines enquêtes se déroulent très rapidement et nécessitent simplement quelques recherches sur les sites Web techniques, dans les bases de données

techniques, dans nos bases de données, pour déterminer ce que nous savons. L'autre élément qui nous intéresse est la sécurité. Si le problème ne concerne pas la sécurité, il ne relève malheureusement pas de notre mandat. Par exemple, si un consommateur s'inquiète parce que la peinture s'écaille, nous ne pouvons pas faire grand-chose du point de vue de la Loi sur la sécurité automobile. Nous aiguillons toutefois les consommateurs dans ce cas vers les organismes en mesure de les aider, que ce soit un organisme provincial, un organisme de consommateurs ou même la Cour des petites créances.

Nous n'effectuons pas que des recherches lors de nos enquêtes. Nous procédons également à des essais de véhicule, à des analyses sur les pièces défectueuses et les composantes, et nous demandons parfois à ce que des véhicules ou des pièces nous soient envoyés à nos bureaux à Ottawa. Nous faisons affaire également avec des laboratoires externes, notamment le Bureau de la sécurité des transports et le Centre d'essais techniques de la qualité des forces armées, de même qu'avec des entreprises privées.

Nous sommes toujours en communication également avec les constructeurs automobiles et les fournisseurs de pièces. Les constructeurs disposent souvent de renseignements techniques dont nous avons besoin, et la loi nous autorise à exiger qu'ils nous les fournissent. Si nous avons besoin de documents techniques par exemple, nous devons nous les procurer auprès d'eux.

Une enquête peut prendre trois directions. Premièrement, nous pouvons classer un problème sous « état de surveillance ». Nous pouvons par exemple savoir en quoi consiste le problème, l'avoir déjà examiné, ou encore n'avoir reçu qu'une seule plainte dans tout le Canada, etc., et savoir que les risques pour la sécurité sont minimes. Les circonstances peuvent varier. Nous surveillons constamment ce qui se passe. Si nous recevons une plainte aujourd'hui et que le téléphone sonne encore demain pour le même problème, l'enquête peut prendre une nouvelle orientation. Nous sommes donc toujours à l'affût des événements.

Deuxièmement, nous pouvons arrêter une enquête. Nous procédons de cette façon souvent lorsque le fabricant procède à une campagne de rappels de sécurité ou envoie un avis de défaut. Ils sont venus nous rencontrer pour nous dire qu'ils ont trouvé un problème et qu'ils prennent des mesures correctives pour protéger les consommateurs. Dans ce cas, si nous sommes pleinement satisfaits des mesures prises, nous arrêtons l'enquête.

Troisièmement, nous pouvons tenter des poursuites. Nous montons alors un dossier, le soumettons au procureur général et lui demandons de porter des accusations en vertu du Code criminel du Canada, ce qui est très différent de la procédure aux États-Unis. Nous portons plainte en vertu du Code criminel, ce n'est donc pas une poursuite au civil. La plainte peut déboucher sur une peine de prison, un dommage financier, si le constructeur refuse d'émettre un avis de défaut, c'est-à-dire s'il refuse d'aviser les propriétaires ou le gouvernement du problème.

La prochaine diapo a pour but de vous donner un aperçu des plaintes que nous avons reçues au cours des années. Elles portent sur la période 2000 à 2010 et incluent tout. Elles ne concernent pas uniquement les problèmes liés à une accélération soudaine, au coussin gonflable ou à la ceinture de sécurité. Il s'agit de toutes les plaintes. La barre la plus haute correspond au cumul. Celle qui la suit représente les plaintes reçues pour les véhicules Toyota. Nous avons également celles pour les trois autres grands constructeurs au Canada, soit General Motors, Ford et Chrysler, à titre de comparaison.

Lorsque vous examinez les données, vous apercevez une pointe entre 2009 et 2010. Cette pointe coïncide à septembre 2009 qui, comme vous le savez tous sans doute, correspond au tragique accident en Californie au cours duquel quatre personnes ont été tuées, apparemment en raison d'un problème lié au tapis.

• (0935)

Les médias ont fait un excellent travail en mettant à jour cette question, ce qui a considérablement augmenté le nombre de plaintes que nous avons reçues, non seulement à l'encontre de Toyota mais aussi d'autres fabricants. Je peux dire qu'aujourd'hui nous recevons deux fois plus de plaintes que durant les années précédentes.

La deuxième diapositive montre les rappels au Canada. Les barres représentent le nombre de véhicules et la ligne le nombre de rappels au Canada.

Les rappels n'ont rien de nouveau. Ils ont pratiquement doublé au cours des 10 ou 15 dernières années et il y en a chaque jour. Les consommateurs ne le savent souvent pas, mais nous en voyons chaque jour. Nous les entrons dans le système, les suivons et nous travaillons avec les fabricants pour s'assurer que des mesures appropriées sont prises.

Vous remarquez que c'était en 2004 qu'il y avait le plus de véhicules — environ trois millions. Le plus grand nombre de rappels, près de 459, a été enregistré en 2008. N'oublions pas que nous ne nous arrêtons pas qu'aux véhicules autorisés, nous nous intéressons également aux ensembles de retenues d'enfants et aux pneus. Nous avons donc aussi des données sur ces accessoires.

Merci beaucoup de nous avoir donné l'occasion de vous fournir ces renseignements. nous serons heureux de répondre à toutes vos questions.

• (0940)

Le président: Merci.

Monsieur Volpe, sept minutes.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur le président.

Je remercie les invités de comparaître devant nous.

Il est important de rappeler que nous sommes ici pour essayer d'assurer que le produit que les Canadiens achètent et mettent sur la route est sûr et qu'il est de très bonne qualité. Par conséquent, quand vous vous présentez devant nous pour décrire la façon dont vous, des représentants officiels, interprétez la loi... Je voudrais vous poser une très simple question: est-ce que la loi vous donne suffisamment de moyens d'assurer que le produit vendu au Canada ou assemblé au Canada peut être utilisé sans risque, et qu'il est conforme aux normes auxquelles il est convenu de s'attendre au Canada et que nous reconnaissons dans d'autres pays? Répondez tout simplement par oui ou non.

M. Gerard McDonald: Oui, nous estimons qu'elle le fait, monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Excellent, merci.

Vous avez indiqué que c'est le 21 janvier que vous avez pris connaissance du problème de pédale dans les Toyotas. Dans votre exposé, vous avez mentionné Toyota une fois et fait référence aux problèmes de rappels de Toyota deux fois. On vous a, me semble-t-il, indiqué que nos discussions portaient principalement sur les rappels de Toyota. Êtes-vous convaincu que le problème de pédale a été suffisamment réglé à la satisfaction de tout le monde, notamment du consommateur?

M. Trevor Lehouillier: Pour le moment, Toyota a répondu aux exigences de la loi, en avisant...

L'hon. Joseph Volpe: Non, non, je vous ai demandé si vous étiez convaincu.

M. Trevor Lehouillier: Pour le moment, en me fondant sur les données que nous avons, je le suis. Si je pouvais expliquer...

L'hon. Joseph Volpe: Oh, vous l'êtes! Avez-vous fait ces tests? Le mot « spécialiste » est mentionné ici. En êtes-vous un?

M. Trevor Lehouillier: Je suis le chef de la division.

L'hon. Joseph Volpe: D'accord, vous avez donc l'expertise nécessaire pour reproduire le problème et tester le produit dans son état original et dans son état modifié. N'est-ce pas?

M. Trevor Lehouillier: Nos enquêteurs sur les défauts, ajoutés à des ingénieurs, des technologues et des employés qui ont une grande expérience en mécanique automobile...

L'hon. Joseph Volpe: Est-ce que Toyota vous a communiqué toutes les spécifications dont vous avez besoin pour déterminer que toutes vos analyses étaient correctes?

M. Trevor Lehouillier: Jusqu'à présent, Toyota nous a fourni tout ce que nous avons demandé.

L'hon. Joseph Volpe: Il a fallu que vous en fassiez la demande.

Suivez-vous ce qui se passe aux États-Unis?

M. Trevor Lehouillier: Absolument. Si vous me permettez d'expliquer quelque chose, si vous m'accordez un instant...

L'hon. Joseph Volpe: J'essaie seulement de savoir si vous avez les moyens.

M. Trevor Lehouillier: J'aimerais vous donner une idée...

L'hon. Joseph Volpe: Par exemple, l'autre jour, un membre de mon personnel qui a assisté à cette inspection sur place a demandé si vous aviez la boîte noire qui vous permettrait d'évaluer précisément les défauts des pièces de Toyota, si défaut il y a. On lui a répondu qu'elle allait arriver incessamment au bureau. L'avez-vous reçue?

M. Trevor Lehouillier: Monsieur le président, puis-je remettre cela en contexte?

Merci, monsieur le président.

Je voudrais commencer par dire qu'il y a 400 rappels au Canada. Nous ne faisons pas automatiquement une enquête après le lancement d'un rappel. Nous faisons des enquêtes sur les défauts et sur des rappels. Les enquêtes sur les défauts cherchent à déterminer s'il y a un problème que le fabricant doit régler. Quand un fabricant lance un rappel, cela veut dire qu'il s'attaque au problème. Nous estimons qu'ils ont pris les mesures appropriées. Souvent, pour ce qui est de ces 400 rappels, nous n'avions pas fait d'enquête.

Dans ce cas particulier, c'est Toyota qui nous a approchés. Ils nous a mis au fait de la situation. Ils ont émis un avis de défaut comme l'exige la Loi sur la sécurité automobile. Nous avons examiné les données que nous avions avant cette situation et rien n'indiquait un problème de pédale. Nous n'avons pas remarqué de pédale qui coïncidait dans les cas que nous avons examinés.

Si je peux continuer...

•(0945)

L'hon. Joseph Volpe: Je suis désolé, mais je dois vous interrompre pour pouvoir vous poser des questions. Je peux réécouter cela. Vous nous avez déjà tenu ce discours. Je veux savoir si vous avez le décodeur qui, selon Toyota, permettra à tous les spécialistes de comprendre le fonctionnement de leur produit? Oui ou non?

M. Trevor Lehouillier: J'y arrive. J'y arrive, s'il vous plaît...

L'hon. Joseph Volpe: Oh, vous ne l'avez pas.

M. Trevor Lehouillier: Si, je l'ai. Laissez-moi y venir, s'il vous plaît.

L'hon. Joseph Volpe: L'avez-vous ou non?

Le président: Vous devez laisser le témoin répondre, s'il vous plaît.

L'hon. Joseph Volpe: Mais la réponse est simple. Oui, je l'ai ou non, je ne l'ai pas.

Le président: Je vous en prie.

M. Trevor Lehouillier: Nous avons demandé officiellement à Toyota des lecteurs. Ce sont des outils prototypes qu'ils sont en train de fabriquer. Vous le savez si vous suivez les audiences du Congrès. Ils ont dit que les lecteurs seront disponibles à la fin du mois d'avril.

Toyota nous a envoyé un lecteur. C'est un prototype. Nous l'avons reçu cette semaine.

Notre groupe d'enquête sur les collisions et les défauts...

L'hon. Joseph Volpe: Donc, si vous l'avez reçu cette semaine, êtes-vous en mesure d'étudier ce très grave problème de sécurité?

Il y a le cas, en C.-B., d'un certain M. Eves qui déclare que son fils a été victime d'un accident de la route...

M. Trevor Lehouillier: Si je peux terminer, je vous donnerai de plus amples renseignements à ce sujet.

L'hon. Joseph Volpe: ... qui serait dû à ce problème particulier. On lui a promis le décodeur afin qu'il puisse examiner la boîte noire et que nous soyons sûrs de la sécurité du produit.

Vous avez le lecteur. Allez-vous téléphoner à M. Eves pour régler cette question aujourd'hui?

M. Trevor Lehouillier: Monsieur le président, puis-je continuer?

Le président: Le temps est écoulé, mais je vais vous autoriser à répondre.

M. Trevor Lehouillier: Merci beaucoup.

Je voudrais dire deux ou trois choses à propos de la boîte noire et je répondrai à vos deux questions, monsieur Volpe.

Tout d'abord, à propos de la boîte noire, nous en avons une. C'est un outil prototype. Notre groupe l'utilise actuellement pour vérifier l'exactitude des données. Nous faisons le transfert des données à partir de notre centre d'essais de choc, parce que nous savons ce qui se passe dans ces essais de choc. Il faut tenir compte du fait que la boîte peut ne pas fonctionner dans tous les véhicules. Il faut également tenir compte du fait — en me fondant sur des expériences avec d'autres fabricants — qu'il faut habituellement que le coussin gonflable se déploie pour initialiser à temps le système. Par conséquent, sans déploiement du coussin gonflable, le lecteur de boîte noire risque de ne rien indiquer.

En ce qui concerne le cas en C.-B., il nous a été signalé hier après-midi, tard dans l'après-midi, heure de l'Est. Notre équipe d'enquête sur place a été au téléphone avec ce monsieur et nous avons déjà des informations récentes de la boîte noire, jusqu'à l'étiquette, et nous

pouvons donc essayer de voir si le téléchargement est possible. Les données seront transférées, probablement aujourd'hui ou demain, par le chef de notre équipe sur le terrain jusqu'à Ottawa où nous essaierons de faire le téléchargement. Cependant, avant de télécharger les données de la boîte, nous voulons nous assurer qu'elles sont appropriées et qu'elles n'altèrent pas l'information qui y est contenue en faisant quelque chose d'incorrect.

Cet appareil est tellement nouveau qu'il n'est même pas accompagné d'un mode d'emploi. Toyota Canada nous l'a offert, mais ils n'ont aucune connaissance technique du fonctionnement de cet appareil car il arrive directement du Japon où il a été fabriqué.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Ce qui m'agace dans tout le dossier Toyota, c'est qu'on a l'air d'être à la traîne des Américains en matière de sécurité. Quand on regarde votre graphique de plaintes, on voit que depuis 2006, il y a eu de plus en plus de plaintes contre Toyota. Il y a un rappel en ce qui concerne les tapis en octobre 2009.

Ma question sera simple. Combien avez-vous eu de plaintes portant sur les tapis de Toyota avant le rappel? À partir de quelle date avez-vous commencé à avoir des plaintes au sujet des tapis, entre autres?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Je répondrai à cette question, monsieur le président.

Il faut, pour ce qui est des tapis, tenir compte d'un certain nombre d'éléments. Premièrement, ce qui est arrivé; car souvent le problème n'est pas relié aux tapis. Il peut être qualifié « d'accélération soudaine » ou d'une situation où le conducteur sent qu'il perd le contrôle du véhicule. C'est au cours de l'enquête que l'on découvre si les tapis sont oui ou non la cause de l'incident/l'accident.

Jusqu'en septembre 2009, le nombre de plaintes déposées à l'encontre de Toyota n'était pas beaucoup plus élevé que durant les années précédentes. Jusqu'au mois de septembre, il n'y a eu que 37. Puis, depuis, les données indiquent une augmentation du nombre de plaintes.

[Français]

M. Mario Laframboise: Si vous n'avez pas la réponse, j'aimerais que vous la fassiez parvenir au comité. J'aimerais savoir, s'il vous plaît, depuis quelle date vous aviez des plaintes portant sur les tapis et combien de plaintes vous avez eues à ce sujet, tout simplement, de 2006 à 2009.

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Depuis 2006... Malheureusement, je n'ai pas de données qui remontent à 2006. Nous les avons, mais je ne les ai pas ici aujourd'hui.

Ces plaintes concernent la pédale d'accélération, les tapis et d'autres problèmes d'accélération soudaine, mais c'est seulement les résultats des enquêtes qui permettent de savoir ce qui en est. Souvent, il ne s'agit que d'une plainte sans fondement envoyée par un consommateur.

Nous vous fournirons toutes les données.

• (0950)

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous ferez la même chose..., car il y a eu le rappel au sujet du coincement de la pédale d'accélérateur en janvier 2010. J'aimerais connaître le nombre de plaintes que vous avez eues depuis 2006 et qui portaient sur les accélérateurs.

Mon problème est là. Mes premiers mots ont été pour vous dire qu'on a l'air d'être à la remorque des Américains. J'essaie de comprendre pourquoi.

Si, depuis 2006, 2007 ou 2008, vous aviez des plaintes portant sur les tapis, pourquoi avoir attendu le rappel de Toyota? Est-ce Transports Canada qui a forcé Toyota à faire un rappel?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Je répondrai à ces deux questions.

Depuis 2006, les problèmes liés à la pédale d'accélération, aux tapis, à la souplesse du moteur — ce pourrait être une situation où le conducteur raconte qu'il était à l'arrêt à un feu de circulation quand soudainement le nombre de tours/minute est passé à 500 ou à quelque chose d'équivalent. Entre le 1^{er} janvier 2006 et le mois d'août 2009 — j'utilise cette date comme date limite —, nous n'avons reçu que 17 plaintes; pour tous les problèmes de Toyota.

Pour ce qui est des tapis, n'oubliez pas qu'il y a une différence entre le Canada et les États-Unis. Les tapis qui sont rappelés aux États-Unis sont différents des tapis au Canada où ils ne sont pas remplacés.

Les tapis d'un modèle particulier, le Venza, ont posé des problèmes. Nous avons reçu deux plaintes au sujet du Venza. Nous avons informé Toyota Canada de ce problème qui n'avait pas dépassé la date limite du rappel. Au départ, ils n'avaient fait l'objet d'un rappel qu'au Canada. Il n'y avait pas eu de rappel aux États-Unis. Depuis et au cours des derniers mois, ils ont été rappelés aussi aux États-Unis. Nous étions les premiers en ce qui concerne le modèle Venza qui n'avait même pas été rappelé aux États-Unis; cependant, Toyota, après avoir reçu communication de ces deux plaintes, par nous, a pris des mesures correctives à l'endroit du modèle Venza.

[Français]

M. Mario Laframboise: Si j'ai bien compris, vous dites qu'il n'y a eu que 2 plaintes relatives aux tapis, mais qu'il y en a eu 17 pour les accélérateurs et autres. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Les deux plaintes se rapportent précisément au modèle Venza avant le rappel. Elles feraient partie des 17.

[Français]

M. Mario Laframboise: Qu'en est-il des 17 plaintes? Touchent-elles toutes les accélérateurs, ou y en a-t-il 15 pour les accélérateurs?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Elles se rapporteraient à tout ce qui touche les pédales d'accélérateur qui collent, les véhicules qui s'emballent, les accélérations soudaines, les tapis protecteurs et les questions de souplesse du moteur.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je trouve que ce chiffre de 17 plaintes est trop élevé. Pourriez-vous me dire combien de plaintes vous devez

recevoir avant que vous réagissiez et que vous obligiez la compagnie à agir?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Gardez à l'esprit que les 17 plaintes auxquelles je fais allusion se rapportent à chaque modèle de Toyota pour six années automobiles ainsi qu'à ces problèmes... on a cerné un certain nombre de problèmes. Il ne s'agit pas de 17 problèmes identiques.

[Français]

M. Mario Laframboise: Par exemple, combien avez-vous reçu de plaintes relatives aux accélérateurs?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Nous n'avons eu aucun cas de pédale d'accélérateur qui colle. Nous n'avons pu en confirmer aucun.

[Français]

M. Mario Laframboise: Il n'y en a donc eu aucun au Canada. Cependant, quand vous décidez de faire une enquête, y a-t-il un nombre minimum de plaintes..., ou cela dépend-il de la gravité de l'accident? Qu'est-ce qui vous oblige à inciter la compagnie à faire un rappel? Quelle est votre stratégie?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Nous tenons compte d'un certain nombre d'éléments pour maintenir le niveau de l'enquête — les questions de sécurité, l'âge du véhicule, l'avertissement au conducteur, si l'on a émis un avertissement, et aussi des preuves tangibles. Nous nous déplaçons pour examiner ces véhicules. Il arrive souvent qu'un conducteur indique que le véhicule est parti tout seul, mais des preuves tangibles pourraient suggérer, montrer et prouver qu'il arrive que l'erreur soit celle du conducteur. Il s'agit d'erreurs regrettables, mais elles sont commises; et même certains rapports d'accélération des dernières années ont montré qu'il ne faut pas écarter la possibilité que le conducteur soit en cause.

[Français]

M. Mario Laframboise: Transports Canada a-t-il incité Toyota à faire ces trois rappels ou est-ce uniquement la compagnie qui a fait le travail?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Au cours de nos rencontres avec les représentants de Toyota, ils nous ont lancé des idées, et après les avoir étudiées, nous avons estimé que de plus amples mesures devaient être prises au Canada à l'origine; les représentants de Toyota ont donc rapidement changé de cap et décidé de faire une campagne au Canada. Plus précisément au sujet des tapis protecteurs. Et parce que les tapis en question sont différents, le problème ne devrait pas se produire avec les véhicules canadiens; cependant, aux États-Unis, Toyota a effectué deux autres types de modifications, aux pédales et à l'endroit où se trouvent les tapis protecteurs. Nous avons vivement recommandé à Toyota de prendre des mesures au Canada pour veiller à ce que les citoyens canadiens bénéficient du même traitement que leurs voisins du Sud, ce que Toyota a fait à partir de la réunion.

• (0955)

[Français]

M. Mario Laframboise: Est-ce Toyota qui vous a fait les suggestions? Transports Canada n'est-il pas allé de l'avant?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Non, c'était Transports Canada.

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Merci d'être venu aujourd'hui.

Est-ce que, en général, les sociétés automobiles au Canada parleraient d'harmoniser le système avec celui des États-Unis et d'avoir une réglementation semblable? Est-ce que c'est là-dessus que portera la discussion entre les constructeurs d'automobiles et les fonctionnaires de Transports Canada lorsqu'il sera question du développement des produits et de leur positionnement sur le marché?

M. Gerard McDonald: Il est certain que nous tenons des discussions avec les constructeurs au Canada. Nous nous efforçons, dans la mesure du possible, d'harmoniser les normes du Canada et des États-Unis. Il existe toutefois des différences que nous avons instaurées aux fins de la sécurité. Je pense notamment aux feux de position.

M. Brian Masse: Oui. Alors pour ce qui est d'ajouter des mesures de sécurité et tout cela... Car les constructeurs d'automobiles passent leur temps à nous dire qu'ils veulent que Transports Canada prenne un règlement.

Je ne sais pas bien comment nous en sommes arrivés là et je suis perplexe quant à la relation du ministère avec Toyota. Comment décririez-vous votre relation avec cette société en général?

M. Trevor Lehoullier: Nous entretenons une très bonne relation de travail avec l'industrie automobile en général. Nous devons faire affaire avec ces gens très souvent, qu'il s'agisse d'employés de Toyota ou ceux d'autres constructeurs. Nous demeurons toutefois l'organisme d'exécution.

M. Brian Masse: C'est ce qui m'intéresse vraiment. En novembre dernier, lorsque Toyota a rappelé des véhicules aux États-Unis, la société a envoyé une lettre explicative à chaque client concerné. En fait, dans ma circonscription, il y a des gens qui vivent en Californie et qui ont reçu un avis de rappel, tandis qu'au Canada, ce n'a pas été le cas.

J'ai écrit à Toyota à ce sujet et à propos du processus de rappel en cours. Ils m'ont envoyé une lettre pour m'expliquer leur action au Canada, accompagnée du communiqué de Transports Canada, publié le 26 novembre, intitulé « Transports Canada félicite Toyota d'avoir pris des mesures afin de protéger les consommateurs ».

Au sujet du communiqué original du 26 novembre et des véhicules dont il faisait mention, j'aimerais que vous me disiez si d'autres véhicules ont été ajoutés à cette liste de rappels à laquelle vous avez applaudi à l'époque...? Par ailleurs, est-ce que certains de ces véhicules ont également été rappelés à d'autres motifs pour lesquels vous avez félicité Toyota...? C'est de votre document dont il s'agit.

En passant, j'aimerais vous poser une question précise: est-ce que le ministre des Transports vous a transmis ma lettre et la réponse de Toyota, telle qu'elle a été jointe le 1^{er} décembre?

M. Louis-Philippe Lussier (chef d'enquête sur les défauts et les rappels, Enquêtes sur les défauts des véhicules et rappels, ministère des Transports): Vous m'avez posé beaucoup de questions.

Premièrement, pour répondre à votre question au sujet du citoyen canadien de votre circonscription qui a reçu une lettre de Toyota aux États-Unis...

M. Brian Masse: Non, cette dame, qui vit au Canada, n'en a pas reçue. C'est plutôt sa fille aux États-Unis qui a été informée de la question du rappel.

M. Louis-Philippe Lussier: Je croyais que peut-être que la personne concernée avait acheté le véhicule aux États-Unis avant de déménager au Canada ou quelque chose du genre. Désolé.

M. Brian Masse: Non. Merci.

• (1000)

M. Louis-Philippe Lussier: Pour ce qui est de la question des médias et du communiqué de Transports Canada, nous devons retourner à sa publication en novembre. Comme mes collègues l'ont mentionné, en gros, c'est que les tapis protecteurs ne sont pas les mêmes au Canada qu'aux États-Unis. La composition du matériel des tapis toutes saisons est différente au Canada. Ces tapis sont beaucoup plus doux que ceux des Américains et leur conception est complètement différente...

M. Brian Masse: J'en suis conscient. Je ne veux pas me lancer dans une discussion au sujet des tapis protecteurs, par contre. Je veux savoir... Dans votre communiqué, vous avez laissé aller une série de véhicules rappelés. Ce que j'aimerais savoir c'est si cette mesure s'est plus tard appliquée à des véhicules plus neufs et si certains de ces véhicules ont dû être rappelés à d'autres motifs que ceux-ci? Parce que vous êtes manifestement favorable aux mesures prises par Toyota pour protéger les consommateurs, et c'est une déclaration très importante de la part de l'organisme supposé être un genre de force de l'ordre pour la sécurité du public et des consommateurs. Vous publiez cette déclaration. Alors, pour le 26 novembre, je veux savoir si d'autres véhicules ont maintenant été rappelés, et si certains de ceux que vous avez laissé aller et pour lesquels vous félicitez Toyota ont également dû être rappelés.

M. Louis-Philippe Lussier: Je vais en venir à votre question sur le prolongement des rappels, mais j'aimerais finir de parler du communiqué qui a été publié. Nous devons nous remettre en contexte: les tapis ne sont pas les mêmes dans les deux pays. Ceux du Canada, sauf pour la Venza, comme l'a mentionné Trevor, n'étaient pas susceptibles de faire coller la pédale d'accélérateur au plancher à plein régime.

Néanmoins, nous avons rencontré les représentants de Toyota. En gros, nous leur avons dit que nous voulions que les Canadiens aient droit au même traitement que les Américains, puisqu'aux États-Unis, on apportait des améliorations aux véhicules...

M. Brian Masse: À ce sujet, je leur ai demandé d'écrire à chaque Canadien à ce moment précis, et vous me dites que vous leur avez demandé de faire preuve du même égard à l'endroit des Canadiens. Alors, êtes-vous en train de dire que le ministère estime que, en raison notamment des diverses composantes dont vous avez fait mention, comme les tapis protecteurs, nous devrions, en fait, avoir un centre de recherche sur la sécurité et l'excellence comme celui que les États-Unis vont avoir?

Êtes-vous en train de dire que les Canadiens devraient bénéficier des mêmes avantages que leurs voisins du Sud, y compris ceux de New York et de partout ailleurs, et qu'on devrait venir chercher leur véhicule et leur en offrir un de rechange dans l'intérêt? Et, qu'en plus, on leur donnera les mêmes renseignements qu'au Congrès, comme l'a promis M. Toyoda, y compris le livre des secrets et autres? Le ministère est-il d'avis que nous recevions des choses identiques...? Parce que j'ai une autre lettre que j'ai écrite à Toyota à ce sujet, et ils m'ont dit qu'ils ne fourniraient ces renseignements ni à notre comité ni à celui de l'industrie, en faisant fi de cette demande. Je veux m'assurer que le ministère soutient que nous devons bénéficier du même traitement que les États-Unis.

Le président: Votre temps est écoulé, mais je vais permettre qu'on réponde à cette question — sans interruption, s'il vous plaît.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

M. Louis-Philippe Lussier: Monsieur le président, de toute évidence, je ne peux parler au nom de Toyota, mais il est de notre devoir de faire en sorte que Toyota respecte la Loi sur la sécurité automobile. C'est notre but. Il revient toutefois à Toyota Canada de décider de toute autre mesure à prendre à l'égard de ses clients. Il est préférable de soulever cette question auprès d'eux.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Tant de questions et si peu de temps pour les poser. J'essaierai de faire du mieux que je peux.

Au Canada, combien d'accidents, de blessures et de décès sont directement attribuables, chaque année, à des véhicules ou à de l'équipement automobile défectueux? Le savons-nous? En faisons-nous le suivi? Quelles sont les données les plus récentes dont nous disposons?

Je le demande seulement pour nous mettre en contexte.

M. Louis-Philippe Lussier: Monsieur le président, je ne suis pas certain d'avoir bien compris toute la question.

M. Jeff Watson: Combien y a-t-il, chaque année au Canada, d'accidents, de blessures et de décès directement attribuables à un véhicule ou à de l'équipement automobile défectueux? Le savons-nous? En faisons-nous le suivi? De quelle année datent les données les plus récentes dont nous disposons?

M. Louis-Philippe Lussier: À Transports Canada, nous avons une division au sein de la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile qui, en gros, fait le suivi des statistiques sur les collisions. Nous avons des données sur le nombre de décès et de blessures au Canada. Environ 2 700 personnes sont tuées chaque jour.

Vous demandiez précisément le nombre de ces décès attribuables à des véhicules défectueux.

M. Jeff Watson: Directement attribuables.

M. Louis-Philippe Lussier: Nous n'avons pas ces renseignements à portée de main en ce moment. Nous pouvons certainement retourner en arrière. Nous savons, à partir d'études antérieures, que nous parlons typiquement de 5 p. 100 de collisions potentiellement attribuables au défaut d'un véhicule. C'est une petite proportion. Je n'ai pas de chiffre exact à donner au comité.

M. Jeff Watson: Si vous pouviez fournir ce renseignement au comité à une date ultérieure, ce serait apprécié...

Le président: Pardon, monsieur Watson, mais je veux clarifier quelque chose pour le compte rendu.

Dans votre commentaire, monsieur Lussier, vous avez dit que 2 700 personnes étaient tuées chaque jour. Je présume que vous vouliez dire chaque année.

M. Louis-Philippe Lussier: Chaque année, oui. Désolé.

Le président: Non, c'est seulement pour le compte rendu.

M. Louis-Philippe Lussier: C'est un chiffre approximatif.

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, prendre ainsi une partie du temps qui m'est alloué — c'est honteux.

Au Canada, le système est grandement axé sur les plaintes. Je crois comprendre que vous obtenez des renseignements de la part de tiers, de compagnies d'assurances et de la police. À quelle fréquence recevez-vous des renseignements de tiers? Est-ce que c'est sur une base annuelle, semi-annuelle, trimestrielle ou mensuelle? À quelle fréquence recevez-vous ces renseignements et les compilez-vous?

M. Trevor Lehouillier: Habituellement, c'est fait au cas par cas. Nous avons des équipes sur le terrain aux quatre coins du pays qui travaillent de très près avec les diverses organisations. Certaines grandes entreprises d'assurance gouvernementale nous communiquent des renseignements lorsqu'elles constatent des problèmes. Nous les documentons. Les services de police nous contactent souvent quand quelque chose cloche dans une collision.

M. Jeff Watson: À votre avis, si un consommateur ne se plaint pas à Transports Canada, un fabricant automobile pourrait-il dissimuler un problème de sécurité pendant une certaine période de temps?

• (1005)

M. Trevor Lehouillier: Tout est possible, mais je doute que les fabricants procèdent ainsi. Dans le cadre de nos enquêtes, nous demandons de l'information, des plaintes, des renseignements sur la garantie et des réclamations fondées en droit. Les fabricants produisent ces documents à notre demande.

M. Jeff Watson: Vous étiez en train d'enquêter sur la question des tapis lorsque, le 21 janvier, Toyota a annoncé un rappel concernant la pédale d'accélération. Je présume qu'aucune enquête n'avait été menée auparavant à propos de ces accélérateurs qui collent. Est-ce exact?

M. Trevor Lehouillier: C'est exact.

M. Jeff Watson: Pendant combien de temps étiez-vous en contact avec Toyota Canada avant le 21 janvier 2010, par rapport aux tapis?

M. Trevor Lehouillier: Quelques semaines.

M. Jeff Watson: Il s'est écoulé quelques semaines, et Toyota ne vous a jamais parlé de cette pédale qui colle au cours de vos discussions?

M. Trevor Lehouillier: Puis-je ajouter un mot?

M. Jeff Watson: Oui.

M. Trevor Lehouillier: Comme vous pouvez l'imaginer, le fait que Toyota Canada n'en savait rien m'a énormément surpris et consterné. J'ai assuré un suivi auprès de mes homologues américains. Toyota Canada affirmait que le rappel lui avait été communiqué du Japon. Aux États-Unis, on m'a donné la même réponse. Là-bas, le Office of Defects Investigation a été contacté au cours de la même période, et la filiale américaine de Toyota lui a raconté la même histoire.

M. Jeff Watson: Avez-vous conclu que le problème de la pédale est apparu au cours de la production récente? Relève-t-il d'un problème par rapport aux pièces? Êtes-vous en mesure de rendre une telle conclusion? Le fabricant automobile vous a-t-il fait part de son opinion à cet égard?

M. Trevor Lehouillier: Nous en avons discuté. Pour ce qui est de l'ensemble des véhicules, il y a un certain nombre de facteurs contributifs. Bien entendu, l'âge du véhicule en est un exemple. Aucune défaillance mécanique n'a été trouvée outre le fait que l'humidité peut également influencer sur la pièce.

M. Jeff Watson: J'ai travaillé dans le secteur automobile, et, par expérience, sur la chaîne de montage... À un moment donné, j'ai été blessé à la tête et la chaîne a été arrêtée pendant 45 minutes. Je me souviens de mon gestionnaire de zone, qui se tenait au-dessus de moi, mais tous les autres employés criaient de redémarrer la chaîne de montage, car une interruption coûte très cher.

En raison de ce problème particulier, Toyota a arrêté sa production dans un certain nombre d'usines pendant une longue période de temps. Il ne s'agit pas d'un problème insignifiant. En ce qui concerne la pédale actuelle et la pédale modifiée — on m'a fourni une photo à ce sujet —, la solution annoncée... En fait, il existe deux solutions pour corriger le problème, et elles vous ont été présentées. La première est destinée à tous les véhicules déjà produits: ceux qui se trouvent chez le concessionnaire ou ceux qui appartiennent à des consommateurs. Ensuite, le mécanisme de l'accélérateur a été revu pour les futurs véhicules, à la reprise de la production.

En regardant la réparation des voitures actuellement produites et de celles qui appartiennent à des consommateurs, je constate que l'on a appliqué une barre de renfort en acier inoxydable de précision, comme Toyota l'appelle — une cale d'épaisseur, en des termes plus courants.

Ma question porte sur la déclaration de Toyota, qui figure dans un document que j'ai reçu — je l'ai sous les yeux. À la page 3 de ce document, on dit que la société a confirmé l'efficacité des pédales nouvellement modifiées qui avaient tendance à coller.

Pouvez-vous confirmer que le design de cette cale est aussi durable que la pédale modifiée? Autrement dit, par opposition à la refonte de l'accélérateur, les consommateurs qui ont eu une réparation doivent-ils désormais s'attendre à un correctif chaque année ou chaque deux, trois ou quatre ans?

M. Trevor Lehouillier: En ce qui concerne l'ingénierie, la cale d'épaisseur a une fonction, mais elle ne bouge pas; cette pièce ne va donc pas s'user. Quant à sa durée de vie et aux tests servant à la déterminer, il faudrait que Toyota en fasse l'examen. Je n'ai pas la réponse à cette question pour le moment.

M. Jeff Watson: Pour ce qui est de la boîte noire, je sais que l'on utilise largement cette technologie dans les véhicules de General Motors, notamment. Vous dites qu'il s'agit d'un prototype. Pouvons-nous donc conclure que Toyota Canada n'a pas recours à cette technologie régulièrement, c'est-à-dire qu'elle n'est pas installée dans tous leurs modèles de véhicules?

M. Trevor Lehouillier: Dans le cas du prototype, je parlais du fait que le dispositif doit télécharger l'information à partir du véhicule.

M. Jeff Watson: Je vois, mais la technologie elle-même est installée dans tous les véhicules.

M. Trevor Lehouillier: Oui.

M. Jeff Watson: D'accord. C'est important.

Mon temps est-il écoulé, monsieur le président?

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président. Je vous remercie également, chers témoins.

Monsieur le président, il s'agit là d'un très grave enjeu. La vie des Canadiens est en danger.

Voici une question qui s'adresse au sous-ministre adjoint. Lorsque vous avez appris que le rappel des véhicules de Toyota posait problème, quel conseil avez-vous donné au ministre et que vous a-t-il dit de dire à cette séance?

• (1010)

M. Gerard McDonald: Le ministre ne nous a pas dit de dire quoi que ce soit. Évidemment, lorsque nous avons été mis au courant du problème qu'avaient divers véhicules de Toyota, ce sont nos fonctionnaires, dont Trevor et son équipe, qui ont interagi avec la société. Ce sont eux qui ont assisté à toutes les réunions et qui ont pris toutes les mesures nécessaires avec Toyota. Le bureau du ministre a été tenu au courant des progrès au fur et à mesure, mais nous n'avons pas demandé au ministre lui-même de nous donner des ordres ou des conseils particuliers. Nos fonctionnaires travaillaient sous l'égide de la Loi sur la sécurité automobile, ce qu'ils ont le pouvoir de faire.

M. Sukh Dhaliwal: Il y a quelque 29 millions de véhicules sur la route. Combien d'enquêteurs sur les défauts avez-vous au sein de votre équipe de rappel à Transports Canada?

M. Trevor Lehouillier: Au bureau des enquêtes sur les défauts, à Ottawa, nous avons 10 personnes. Nous avons aussi sept équipes à contrat. Il s'agit de consultants privés ou d'équipes universitaires qui sont à contrat. Ils sont nos yeux et nos oreilles sur le terrain.

Prenons l'exemple d'hier, où nous avons assuré un suivi auprès d'un Britanno-Colombien. Pour ce faire, nous avons contacté notre équipe sur le terrain. Elle s'occupe du travail sur le terrain en Colombie-Britannique. Les membres de l'équipe envoient ensuite un rapport de leurs constatations, y compris des photographies, des pièces et d'autres détails du genre. Ce rapport est expédié aux analystes à Ottawa.

M. Sukh Dhaliwal: Estimez-vous que ces 10 enquêteurs suffisent pour...

Le président: Monsieur Dhaliwal, je suis désolé de vous interrompre, mais M. Jean invoque le Règlement.

M. Brian Jean: Je suis désolé, monsieur Dhaliwal.

Je tiens juste à préciser un point parce que j'ai obtenu quelques renseignements. N'allez pas penser que M. McDonald n'a pas dit exactement ce qu'il sait aujourd'hui. Je veux simplement informer le comité que le ministre, lorsqu'il a entendu parler de la famille en Colombie-Britannique, a immédiatement contacté le ministère et lui a demandé d'assurer un suivi auprès de la famille. Un employé du cabinet du ministre a contacté la famille en Colombie-Britannique afin de récupérer la boîte noire.

J'aimerais juste qu'ils reconnaissent qu'il y a eu de la communication entre le bureau du ministre et le ministère au sujet de la famille de la Colombie-Britannique, si ce n'est au sujet de ce qu'il faut dire ici aujourd'hui.

Une voix: Voilà qui établit un précédent.

Le président: Très bien.

Vous pouvez reprendre, monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Estimez-vous que ces 10 enquêteurs que vous avez suffisent pour enquêter sur 29 millions de véhicules afin de garantir la sécurité des conducteurs canadiens?

M. Gerard McDonald: Nous traitons 1 200 plaintes environ par année. Nous estimons que, jusqu'à présent, nos 10 enquêteurs, auxquels s'ajoutent les ressources régionales que nous utilisons également, ont suffi pour traiter les plaintes en fonction du risque dans le système.

De toute évidence, nous vivons selon nos moyens. Si des ressources supplémentaires devenaient nécessaires, nous avons des mécanismes à notre disposition afin d'obtenir ces ressources, au besoin. Cependant, jusqu'à aujourd'hui, compte tenu du nombre de plaintes que nous recevons annuellement, nous avons pu rester à jour quant aux plaintes reçues.

M. Sukh Dhaliwal: En ce qui a trait à Toyota, lorsque vous avez appris qu'il y avait un problème et que la société a présenté deux solutions, votre équipe a-t-elle vérifié que ces deux mécanismes sont sécuritaires afin de protéger les consommateurs canadiens?

M. Trevor Lehouillier: En ce moment, nous nous basons sur les renseignements que nous a fournis Toyota, où l'entreprise décrit les recherches et les tests effectués. Il faut tenir compte du fait qu'habituellement — habituellement —, nous n'enquêtons pas à la suite d'un rappel. Dans ce cas particulier, nous menons une enquête approfondie davantage en raison du nombre de plaintes qui ont été déposées depuis lors.

M. Sukh Dhaliwal: Êtes-vous donc en train de me dire que lorsque vous êtes mis au courant d'un rappel où la sécurité des conducteurs canadiens est en danger, vous n'usez pas de diligence raisonnable afin de régler ce problème particulier?

M. Trevor Lehouillier: Non, je ne dirais pas que nous n'usons pas de diligence raisonnable. Il existe un processus de rappel qui est exigé par les fabricants automobiles. Sur ces 459 rappels, de 80 à 90 p. 100 environ sont volontairement déposés par le fabricant.

L'équipe de rappel se penche sur la validité des instructions techniques pour la réparation et elle surveille également le taux d'achèvement des réparations aux véhicules rappelés. Pendant deux ans, le fabricant doit nous fournir une mise à jour sur les véhicules qui ont été réparés dans le cadre de ce rappel. Si, par hasard, nous recevons une plainte après le rappel ou en dehors de ce rappel, nous menons alors une enquête. Nos enquêtes précédentes ont parfois donné lieu à l'extension de rappels ou à l'ajout de véhicules visés par les rappels.

• (1015)

M. Sukh Dhaliwal: Vous avez dit que les médias ont fait leur travail de sensibilisation auprès des consommateurs à cet égard. Êtes-vous en mesure d'obtenir une liste des consommateurs qui sont directement touchés? Si vous avez l'accès à ces listes, quelles mesures le ministère a-t-il prises pour que ces consommateurs se présentent à Toyota pour régler ce problème?

M. Trevor Lehouillier: Cette information se trouvera dans les rapports trimestriels, y compris le taux d'achèvement faisant état du

nombre de véhicules qui ont été réparés. Lorsque Toyota nous transmettra son rapport trimestriel à nous, le nombre de véhicules qui ont fait l'objet de la campagne de sensibilisation et le nombre des véhicules réparés y figureront.

M. Sukh Dhaliwal: Cependant, vous n'avez pas effectué de travail de votre côté. Le ministère a-t-il... ?

M. Trevor Lehouillier: Actuellement, nous sommes en train d'enquêter relativement aux plaintes qui nous sont présentées. Ainsi, si quelqu'un a eu un problème, qu'il ait eu lieu avant ou après le rappel, ou encore à la suite du réglage post-rappel, nous sommes en train de nous pencher là-dessus.

Le président: Monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Merci, monsieur le président.

Je vais en revenir aux plaintes, monsieur Lehouillier.

Au mois d'octobre 2009, vous avez reçu des plaintes relatives au tapis. Avez-vous fait une expertise en vue de savoir ce qui était arrivé aux États-Unis à ce sujet ou est-ce plutôt que Toyota vous a averti des problèmes?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Les plaintes que nous avons reçues concernaient le modèle Venza. Nous avons documenté ces situations et démontré comment ces tapis pouvaient se coincer dans l'accélérateur. Nous avons transmis nos conclusions à Toyota et mentionné que nous avions l'impression qu'elles représentaient un problème pour les autres véhicules, qu'il s'agissait d'une préoccupation très semblable et que l'entreprise devait également prendre les mesures nécessaires quant à ces autres véhicules.

[Français]

M. Roger Gaudet: Vous dites avoir reçu 17 plaintes au total, mais j'aimerais savoir ce que vous avez fait au sujet de l'accélérateur. On s'est rendu compte plus tard que le tapis n'était pas nécessairement en cause, mais qu'il y avait un problème du côté de l'accélérateur. Quand je suis allé à votre rencontre, lundi passé, un de vos ingénieurs a montré qu'une puce ou un morceau de métal avait été posé sur l'accélérateur.

Est-ce vous, à Transports Canada, qui avez trouvé le problème ou est-ce plutôt les gens de Toyota qui vous l'ont signalé?

M. Louis-Philippe Lussier: On parle de problèmes distincts. Les tapis d'auto en caoutchouc posaient problème aux États-Unis. Ils pouvaient coincer l'accélérateur. Au Canada, le tapis d'auto de la Venza était problématique. Toyota a émis un avis de rappel pour remplacer le tapis d'auto de la Venza.

En ce qui a trait à la pédale d'accélérateur qui peut se coincer, il s'agit d'un problème différent. Transports Canada n'était pas au courant avant que Toyota ne communique avec nous et n'émette l'avis de défaut, le 21 janvier 2010.

M. Roger Gaudet: Aviez-vous reçu des plaintes? Un peu plus tôt, M. Lehouillier a dit qu'il y avait eu 17 plaintes. Sur quoi portaient-elles, sur les tapis ou sur l'accélérateur?

M. Louis-Philippe Lussier: Nous avons reçu des plaintes relatives à des problèmes d'accélération non volontaires des véhicules. Pour savoir s'il s'agit du tapis ou de quelque chose d'autre, il faudrait faire enquête. Nous n'avons reçu aucune plainte avant l'avis de rappel de Toyota relatif à la pédale qui se coincait à cause de la condensation.

Quand Toyota a émis l'avis de défaut, la compagnie a dû donner les raisons qui l'ont amenée à émettre cet avis. Toyota nous a rapporté avoir reçu 5 plaintes au Canada et 5 aux États-Unis à propos de la pédale qui pouvait se coincer depuis octobre 2009.

M. Roger Gaudet: C'est bien. Quand vous avez reçu les 17 plaintes, qu'avez-vous fait? Ma question est simple. Manquez-vous de personnel pour réaliser des expertises? Je veux savoir si vous avez trouvé quelque chose ou si Toyota vous l'a dit?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Les cinq plaintes ne venaient pas de Transports Canada. C'étaient des plaintes que Toyota avait reçues et dont ses représentants nous ont fait part lorsque nous nous sommes rencontrés au sujet du problème.

Nous n'avons vu aucune pédale qui coïncait jusqu'à maintenant. C'est l'un des éléments que nous examinons dans le cadre de nos inspections de véhicules. Non seulement nous examinons la pédale, mais nous étudions aussi son espacement. Nous analysons la configuration, l'emplacement et le type de tapis protecteur que la personne utilise. On remarque souvent dans les véhicules des tapis protecteurs de recharge.

Nous étudions également certaines des autres circonstances. Si une voiture en mouvement accélère soudainement, par exemple dans un stationnement, que faisait le conducteur à ce moment-là? Était-il en train de reculer? Regardait-il vers l'arrière? À quoi prêtait-il attention? S'il empruntait une autoroute, que se passait-il à ce moment-là? Le conducteur avait-il enclenché le régulateur de vitesse et dépassé un autre véhicule? Il y a un certain nombre de facteurs à prendre en compte lorsqu'on examine ces situations. L'examen du fonctionnement de la pédale et du mécanisme d'accélération du compartiment moteur en fait partie.

• (1020)

[Français]

M. Roger Gaudet: Je suis d'accord avec vous. Cependant, qu'avez-vous fait pour les 15 plaintes que vous avez reçues concernant l'accélérateur?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Les 17 plaintes ne décrivent pas des pédales qui coincent. Il s'agit de plaintes déposées par le public concernant des accélérations soudaines, des véhicules qui s'emballent, des sautes de régime et des problèmes de maniabilité. Si vous examinez les 17 plaintes et que vous les ventilez, vous constaterez qu'il y a de très petits nombres de...

[Français]

M. Roger Gaudet: L'accélération soudaine ou l'accélérateur, pour moi c'est la même chose. Je ne sais pas si vous comprenez ce que je veux dire. Je crois que M. Lussier a bien compris. Vous dites que cela accélérerait plus vite. Je vous parle de l'accélérateur. Selon moi, c'est assez semblable.

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Si la pédale coince, le ralenti du moteur redeviendra faible. Cela ne causera pas une accélération soudaine du véhicule.

[Français]

M. Roger Gaudet: Manquez-vous de personnel de recherche lorsque vous recevez des plaintes semblables? J'ai déjà été propriétaire d'un restaurant. Si j'avais reçu 17 plaintes, je vous garantis que mon restaurant aurait été fermé, que ce soit pour n'importe quelle sorte de plainte, que ce soit pour la propreté ou pour

autre chose. Je ne sais pas si Transports Canada manque de personnel. Il faut croire qu'on est en récession. Si vous manquez de personnel, j'aimerais le savoir. Transports Canada n'a pas trouvé de défauts dans les voitures Toyota; c'est la compagnie qui vous en a parlé. Je veux savoir si vous avez trouvé quelque chose ou si Toyota vous l'a dit.

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Je pourrais peut-être essayer de répondre à la question, monsieur le président.

En réponse à la question précédente, j'ai indiqué si nous pensions avoir suffisamment de personnel. Comme je l'ai dit, compte tenu des 1 200 plaintes que nous recevons chaque année, nous avons le sentiment d'avoir les effectifs nécessaires pour les traiter.

Encore une fois, lorsque nous parlons des 17 plaintes liées à l'accélération que nous avons reçues de Toyota, ce ne sont pas toutes ces plaintes, selon notre enquête, qui pourraient être imputables à une pédale qui coince, ou plutôt aucune de ces plaintes ne le serait.

Il est également important de noter que les 17 plaintes liées à l'accélération que Toyota avait reçues ne se distinguaient pas particulièrement de celles liées à l'accélération que nous avons reçues à propos des autres constructeurs automobiles au Canada. Il n'y avait rien dans ces plaintes qui aurait pu nous inciter à nous inquiéter au sujet des voitures Toyota.

J'aimerais également ajouter que la réception d'une plainte ne signifie pas nécessairement qu'un véhicule est défectueux. Après l'avoir reçue, Trevor et son équipe s'emploient à déterminer quel était le problème? Lorsque nos employés font enquête, ils peuvent découvrir que, dans bon nombre de cas, les problèmes d'accélération sont causés par de simples erreurs humaines. Souvent, le problème est imputable à autre chose. Le tapis protecteur peut être en cause, ou il se peut que le problème soit le résultat d'un concours de circonstances particulières.

Donc, lorsqu'ils reçoivent la plainte, ils la classent dans la catégorie générale intitulée « Problèmes liés à l'accélération ». C'est à Trevor et son équipe que revient la tâche de fouiller les faits liés à la plainte donnée et de déterminer le véritable problème à l'origine de celle-ci. S'ils arrivent à le découvrir, le dossier est reclassé dans la catégorie intitulée « Problèmes inactifs », sinon ils poursuivent leur enquête. Si nous remarquons certaines similitudes entre les plaintes, nous fouillons encore plus profondément les faits afin de déterminer s'il y a un problème auquel nous devrions nous attaquer.

C'est exactement ce qui s'est produit dans le cas de la Venza. Ils ont repéré une plainte où le tapis protecteur de la Venza était en cause. On ne peut parler de problème récurrent lorsqu'il n'y a qu'un cas, mais lorsqu'ils en ont trouvé un deuxième, cela les a inquiétés. C'est à ce moment-là qu'ils ont commencé à communiquer avec Toyota.

[Français]

M. Roger Gaudet: Serait-il possible, monsieur McDonald, d'obtenir des copies des transparents de la réunion que nous avons eue lundi dernier dans les bureaux de Transports Canada? Il y en avait en français et en anglais, mais quand je suis arrivé, il n'y en avait plus. Serait-il possible de fournir à tous les membres du comité des copies des transparents que vous avez présentés lundi dernier?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Oui. Nous serions ravis de les faire parvenir au comité. Nous les acheminerons au président.

Le président: Merci beaucoup.

Avant de passer à Mme Brown, j'ai une seule question à vous poser. Les concessionnaires vous envoient-ils parfois des plaintes relativement à des problèmes qu'ils ne parviennent pas à résoudre, soit par l'entreprise, soit...?

M. Trevor Lehouillier: De temps en temps, un technicien nous appelle pour nous dire qu'il a découvert quelque chose mais, en toute honnêteté, c'est exceptionnel.

•(1025)

Le président: D'accord.

Monsieur Volpe, vous invoquez le Règlement?

L'hon. Joseph Volpe: Oui.

Les documents qui circulent en ce moment sont-ils ceux auxquels M. McDonald a fait allusion dans son introduction?

Le président: Oui.

L'hon. Joseph Volpe: Ce sont tous les renseignements qu'il possède sur le dossier Toyota?

M. Trevor Lehouillier: Ce sont des copies des plaintes déposées par le public de 2000 au 28 février 2010. Bien entendu, nous avons supprimé les renseignements personnels des dossiers, mais la marque et le modèle du véhicule s'y trouvent, de même qu'une description de la plainte.

Le président: Monsieur Masse, intervenez-vous dans le cadre du même rappel au Règlement?

M. Brian Masse: Oui, merci, monsieur le président.

Le ministre a mentionné hier qu'il mettrait tous les documents à notre disposition. Je demanderais que tous les courriels et les documents que Toyota et le ministère des Transports ont échangés soient remis au comité. Le ministre a promis que nous aurions accès à des documents. Nous aimerions obtenir également ces documents pour nos travaux aussitôt que possible.

Merci.

Le président: Madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Merci, monsieur le président.

En tant que président, vous avez soulevé une question de privilège et demandé quelque chose que je m'apprêtais à demander.

Je veux reparler du processus de plaintes qui est à la disposition des Canadiens. Vous dites que vous recevez en moyenne 1 200 plaintes par année. Donc, cela fait trois plaintes par jour. J'ai plusieurs questions à vous poser, alors je vais les regrouper.

Prenez-vous des décisions à propos de ces plaintes, c'est-à-dire déterminez-vous si, par hasard, elles sont frivoles? Quelle est votre définition d'une plainte frivole?

Enregistrez-vous les plaintes en fonction du sexe de leur auteur? Discutez-vous parfois des chaussures que pouvaient porter les conducteurs lors des incidents? Je me déplace beaucoup en voiture et je porte des talons hauts lorsque je conduis. Est-ce une question dont vous discutez? Tenez-vous compte des chaussures portées?

Enregistrez-vous les plaintes en fonction de leur lieu d'origine? Y a-t-il plus de plaintes provenant des régions urbaines que des régions rurales? Viennent-elles de l'Est ou de l'Ouest?

Les enregistrez-vous en fonction des conditions atmosphériques? Est-ce un autre facteur dont vous tenez compte dans le cadre de votre processus?

Les enregistrez-vous en fonction du type de boîte de vitesse du véhicule, à savoir manuelle ou automatique? Est-ce un aspect que vous prenez en considération?

Quelle responsabilité le mécanicien assume-t-il? C'est une question que le président vous a posée, je pense. Recevez-vous des questions ou des plaintes de la part de mécaniciens, d'employés de Midas ou de garagistes qui se substituent aux concessionnaires? Recevez-vous des plaintes de leur part? Soulèvent-ils des questions auprès de Transports Canada?

Enfin, plus tôt vous avez commencé à parler de cette question, monsieur McDonald, mais, étant donné que vous recevez trois plaintes par jour à propos de toute une gamme de problèmes, je me demande combien de plaintes doivent être déposées avant que Transports Canada constate l'existence d'un problème.

M. Trevor Lehouillier: Pour ce qui est des plaintes frivoles, oui, il y en a. On ne peut pas le nier.

Mme Lois Brown: Parmi les 1 200 plaintes, combien d'entre elles jugeriez-vous frivoles, et comment les définiriez-vous?

M. Trevor Lehouillier: Pour vous donner de plus amples renseignements sur les plaintes frivoles, souvent elles sont déposées parce que les gens ont eu à payer pour la réparation d'un véhicule. Quand nous vous aurons fait parvenir la présentation que nous avons donnée lundi, vous verrez qu'habituellement, nous examinons quatre éléments.

Nous vérifions si le problème est imputable à la fabrication. S'il est lié au service — par exemple, vous avez fait réparer vos freins et ils lâchent —, il ne relève pas de Transports Canada. Il entre dans le champ d'application de la réglementation provinciale ayant trait aux services d'entretien et de réparation et à la délivrance de permis. Donc, un certain nombre de plaintes découlent des services d'entretien et de réparation.

Il y a aussi des plaintes qui ne suscitent aucune inquiétude sur le plan de la sécurité. La sécurité est notre principale préoccupation.

Nous examinons également les avertissements que les conducteurs ont reçus. Par exemple, un roulement de moyeu fait du bruit. Il est peut-être défectueux, mais il fait du bruit et vous signale, vous le conducteur, que vous devez prendre des mesures. Vous devez mener votre véhicule dans un garage et le faire réparer. Si, pendant six mois, vous ne tenez aucun compte du bruit et que la roue tombe à cause du problème, vous endossez une certaine responsabilité en tant que conducteur. C'est un facteur que nous prendrions en considération au cours de notre enquête.

Oui, pour ce qui est des plaintes frivoles, il y en a assurément. Nous n'examinons pas 1 200 véhicules par année. Nous n'en inspectons qu'une fraction. Je peux vous communiquer des renseignements supplémentaires sur les inspections de véhicules et d'autres concepts de ce genre, dont leur nombre exact. Je ne veux pas lancer un chiffre au hasard et vous induire en erreur.

Les concessionnaires ne sont pas réglementés par Transports Canada. Ils sont assujettis à la réglementation provinciale pour ce qui est de la délivrance de permis aux techniciens. Outre l'éthique, je ne crois pas que quoi que ce soit les oblige à signaler les problèmes à Transports Canada. Je présume qu'ils les communiquent à leurs techniciens. Les constructeurs automobiles offrent ce genre de services. Ils ont des techniciens, des représentants régionaux. Si les concessionnaires découvrent des problèmes, ils utilisent leur réseau pour les signaler à leur constructeur.

Je ne suis pas certain d'avoir répondu à toutes vos questions.

•(1030)

Mme Lois Brown: Pratiquement toutes; vous êtes en bonne voie.

M. Trevor Lehouillier: Oh, oui; les chaussures et les conditions climatiques. Nous prenons certainement ce genre de facteurs en considération lorsque nous examinons les circonstances.

Par exemple, parmi les plaintes que nous avons reçues, il y en a une où l'homme mentionne que le problème ne se produit qu'en hiver lorsqu'il porte ses bottes. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de mener une enquête en bonne et due forme pour comprendre ce qui pourrait intervenir dans les cas de ce genre.

Donc, oui, nous examinons les chaussures, les conditions atmosphériques et les régions. Nous ne documentons pas nécessairement nos dossiers de manière à pouvoir dire: voici cinq plaintes déposées par des femmes et cinq autres déposées par des hommes. Nous ne les classons pas de manière aussi précise. Toutefois, dans ces types de cas, les chaussures sont certainement un facteur dont nous tenons compte.

Nous prenons toujours en considération les tapis protecteurs utilisés, à un point tel qu'en 2007, nous avons diffusé un avis de sécurité à leur sujet. Le gouvernement fédéral ne réglemente pas les pièces de rechange. Cela relève des provinces. Cependant, nous remarquons que certains tapis protecteurs de rechange entravaient les pédales. Nous avons pris la mesure préventive de faire paraître l'avis. Il est affiché dans notre site Web. Publié en 2007, il indique aux gens comment installer convenablement leurs tapis protecteurs compte tenu des problèmes que nous avons observés lorsque des tapis de rechange étaient utilisés.

Mme Lois Brown: Merci.

Le président: Madame Crombie.

Mme Bonnie Crombie (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, monsieur le président, de m'avoir accueillie au sein de votre comité. Évidemment, je suis nouvelle et ces questions ne me sont pas familières, sinon à titre de consommatrice, mais je suis en train de me rattraper rapidement.

Je veux souhaiter la bienvenue aux témoins. Je vous remercie de comparaître devant nous aujourd'hui.

M. Lehouillier nous a dit qu'il avait reçu le prototype du lecteur seulement cette semaine, que personne n'avait de compétences techniques par rapport à cette boîte noire et que, par conséquent, aucune technologie n'avait été créée pour la mettre à l'essai. Je m'inquiète que nous ne disposions pas des technologies convenables pour protéger les consommateurs et garantir la sécurité des Canadiens.

M. Lussier nous a signalé que les données concernant les accidents causés par des défauts n'étaient pas conservées.

Monsieur McDonald, ces questions vous paraissent-elles graves, et vous préoccupent-elles?

M. Gerard McDonald: Non. En ce qui concerne la boîte noire, il s'agit évidemment d'une nouvelle technologie, et nous nous sommes penchés sur le cas de Toyota dès que nous avons appris qu'elle était disponible. Nous allons nous en servir. Nous l'avons déjà reçue. Nous allons la tester et faire en sorte que nous puissions l'utiliser dans les plus brefs délais.

Relativement aux données, il va de soi que plus on dispose de données, plus on peut prendre de meilleures décisions. Malheureusement, on a beau avoir des données sur les accidents de la route et sur leur cause, même si on peut obtenir des renseignements à partir des statistiques dont on dispose, on ne peut pas connaître

immédiatement la cause de tous les accidents, ni attribuer tous les défauts de sécurité à des accidents particuliers. Cela dépend de la granularité des données.

Mme Bonnie Crombie: Merci.

Croyez-vous que vous disposez des outils nécessaires pour bien mener des enquêtes et assurer la sécurité et la protection des Canadiens?

M. Gerard McDonald: Oui, aux termes de la Loi sur la sécurité automobile, je crois que nous disposons des outils nécessaires.

Mme Bonnie Crombie: Monsieur McDonald, avec tout le respect que je vous dois, vous êtes le sous-ministre adjoint associé. De qui relevez-vous?

M. Gerard McDonald: Je relève de la sous-ministre.

Mme Bonnie Crombie: Ne s'agit-il pas d'une question assez grave, de sorte que la sous-ministre aurait peut-être dû comparaître devant le comité aujourd'hui?

M. Gerard McDonald: Il ne m'appartient pas de le dire. C'est moi qui ai été invité à comparaître.

Mme Bonnie Crombie: Pourquoi la sous-ministre ne comparaîtrait pas aujourd'hui?

M. Gerard McDonald: Je ne peux me prononcer là-dessus.

Mme Bonnie Crombie: Quelle sorte de conseil avez-vous reçu de la part de la sous-ministre avant de venir ici aujourd'hui?

M. Gerard McDonald: Je n'ai reçu aucun conseil particulier de la part de la sous-ministre avant de venir ici.

Mme Bonnie Crombie: L'avez-vous consultée, ou vous a-t-elle consulté?

M. Gerard McDonald: Évidemment, nous lui avons fait savoir que nous allions comparaître devant le comité.

Mme Bonnie Crombie: Qui s'occupe d'informer le ministre? Serait-ce votre responsabilité ou celle de la sous-ministre?

M. Gerard McDonald: Ce serait la responsabilité de nous deux. J'ai donné des séances d'information au ministre à diverses occasions, tout comme Trevor et Louis-Philippe.

Mme Bonnie Crombie: Le ministre aurait-il tendance à vous fournir un encadrement ou une orientation sur votre comparaison d'aujourd'hui?

M. Gerard McDonald: Le ministre a certes exprimé un grand intérêt à l'égard du dossier de Toyota et il veut que nous donnions l'assurance que nous appliquons la Loi sur la sécurité automobile de façon optimale pour veiller à ce que la sécurité des Canadiens soit protégée.

Mme Bonnie Crombie: Ma question était la suivante: le ministre vous a-t-il fourni une orientation sur votre comparaison d'aujourd'hui?

M. Gerard McDonald: Le ministre ne m'a fourni aucune orientation directe sur ma comparaison...

Mme Bonnie Crombie: Le personnel du ministre vous a-t-il fourni une orientation sur votre comparaison d'aujourd'hui?

M. Gerard McDonald: Nous avons certainement rencontré le personnel du ministre avant notre comparaison pour leur montrer ce que nous allions présenter au comité et pour discuter de notre comparaison.

Mme Bonnie Crombie: Votre présentation était-elle acceptable? Y a-t-on apporté des modifications?

M. Gerard McDonald: Il n'y a eu aucune modification particulière, à ma connaissance.

Mme Bonnie Crombie: Je vous prie de m'excuser parce que j'arrive fraîchement du Comité des comptes publics, où c'est la vérificatrice générale qui comparait d'habitude. Je suis tout simplement préoccupée par le fait que la sous-ministre n'était pas ici aujourd'hui pour répondre à nos questions.

•(1035)

M. Gerard McDonald: Je ne suis pas sûr si on l'a directement invitée. Je dois m'en remettre au président, mais d'après ce que j'ai cru comprendre, c'est moi qui ai été invité à titre de représentant du ministère, et j'ai accepté de comparaître.

Mme Bonnie Crombie: Ma crainte, c'est que le ministre n'a peut-être pas donné une instruction appropriée aujourd'hui. Quelles directives avez-vous reçues du personnel du ministre?

M. Gerard McDonald: Je n'ai reçu aucune directive particulière. Comme je l'ai dit, nous avons examiné les documents que nous comptons présenter, et c'est tout.

Mme Bonnie Crombie: D'accord. Je vais passer à autre chose. Merci.

En ce qui concerne la proportion des plaintes faites aux États-Unis, combien d'enquêteurs trouve-t-on là-bas par rapport au nombre de plaintes?

M. Trevor Lehouillier: Je ne suis pas au courant du nombre d'enquêteurs. Le système américain est nettement différent, et il s'agit d'une très grande entité.

Mme Bonnie Crombie: Vous avez 10 enquêteurs par 1 200 plaintes.

M. Trevor Lehouillier: C'est exact.

Mme Bonnie Crombie: Sommes-nous au courant du nombre de plaintes déposées aux États-Unis?

M. Trevor Lehouillier: Je ne saurais vous donner le chiffre exact, mais en règle générale, dans l'industrie automobile, la population de véhicules représente un ratio de 10 à 1. Un tel ratio risque d'entraîner peu de plaintes, mais je ne suis pas certain.

Mme Bonnie Crombie: D'accord, mais je veux mieux comprendre si aux États-Unis, on accorde plus d'importance au nombre des enquêteurs... s'ils utilisent ce ratio de 10 à 1. Voilà pourquoi je vous demande le nombre d'enquêteurs dont ils disposent.

M. Trevor Lehouillier: Je peux vous revenir là-dessus.

Mme Bonnie Crombie: Ce serait bien. Merci.

Le président: Je vous prie d'envoyer cette information à la présidence, pour distribution.

Et je dois informer Mme Crombie que son temps est écoulé. Le temps passe vite.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président et merci aux témoins de comparaître devant nous aujourd'hui.

J'ai quelques questions à poser.

Je comprends que ce phénomène de coincement de la pédale d'accélérateur n'est pas quelque chose de nouveau. D'après un article destiné aux consommateurs, les problèmes d'accélération soudaine ne datent pas d'hier: environ 20 000 consommateurs aux États-Unis se sont plaints du coincement de la pédale pendant au moins une dizaine d'années. Est-ce exact?

M. Trevor Lehouillier: Il s'agit de données américaines et malheureusement, je ne peux pas les confirmer.

M. Brian Jean: Est-ce un phénomène qui dure depuis quelque temps — en fait, depuis plus d'une décennie? Avez-vous reçu des plaintes au Canada au sujet du coincement de la pédale?

M. Trevor Lehouillier: Pas nécessairement sur ce problème. Les phénomènes d'accélération soudaine et d'emballlement se produisent depuis les années 1960 et 1970. Il existe en fait plusieurs rapports de cette époque qui documentent très bien de tels cas.

M. Brian Jean: Quelle sorte d'éléments de preuve Transports Canada a-t-il recueillis concernant ce phénomène particulier?

M. Trevor Lehouillier: Pour l'instant, lorsque nous recevons une plainte où il y a une allégation possible de coincement de la pédale, nous menons une enquête poussée sur les circonstances particulières, étant donné que nous n'avons pas encore repéré un tel cas.

M. Brian Jean: Alors vous avez ces pédales dans votre laboratoire, n'est-ce pas?

M. Trevor Lehouillier: Oui, nous en avons quelques-unes.

M. Brian Jean: Et vous avez essayé de reproduire le problème du coincement de la pédale faisant l'objet de la plainte, mais vous n'avez pas réussi.

M. Trevor Lehouillier: À ce jour, nous n'avons pas pu le reproduire.

M. Brian Jean: Hier soir, je lisais un article paru dans la revue *Popular Mechanics* dans lequel il était question du problème de la pédale avec les Toyotas. D'après l'article, 4,2 millions de rappels ont été faits aux États-Unis pour les tapis de plancher et près de 2,4 millions de rappels pour l'installation de la cale. Ces chiffres ne correspondent pas à la réalité du marché canadien, n'est-ce pas?

M. Trevor Lehouillier: Pour vous dire franchement, je n'en suis pas sûr. J'ignore comment les calculs sont faits. Je n'ai pas comparé les données entre les États-Unis et le Canada.

M. Brian Jean: Personne n'a encore évoqué la question des aimants, ni dans les questions ni dans les réponses. Dans l'article de *Popular Mechanics*, on indique que l'aimant dans les voitures Toyota se trouve sur le bras de la pédale, ce qui pourrait poser problème. Transports Canada a-t-il mené une enquête au sujet des aimants et des conséquences qui pourraient en résulter?

M. Trevor Lehouillier: Plusieurs allégations ont été faites dans les médias en ce qui a trait à l'interférence électromagnétique. À ce jour, aucun rapport n'est venu appuyer ces allégations sur le plan des constatations techniques. Toyota a même embauché un tiers; elle a fait preuve de beaucoup d'ouverture à cet égard. Nous avons vu un exemplaire du rapport préliminaire de la tierce partie, et celle-ci n'a pas été en mesure de reproduire l'interférence électromagnétique. C'est une hypothèse, mais personne n'a été en mesure de la prouver jusqu'à présent.

M. Brian Jean: Le Canada compte près de 240 000 à 250 000 véhicules Toyota qui correspondent aux modèles susceptibles de présenter des problèmes. Est-ce exact?

M. Trevor Lehouillier: Je crois que c'est près de 400 000 si l'on tient compte du nombre total de véhicules dans tous les rappels.

M. Brian Jean: C'est donc le chiffre total.

J'ai consulté le site de Toyota où j'ai trouvé un grand nombre de véhicules différents, et c'était très utile par rapport à l'article. J'ai cru bon de le signaler pour les conducteurs de Toyota qui nous écoutent aujourd'hui.

Je suis curieux. Les gens devraient-ils cesser de conduire ces véhicules? Sont-ils en sécurité au Canada, ou Transports Canada leur recommande-t-il, à ce stade-ci, de ne pas mettre ces véhicules sur les routes? Que recommandez-vous aux gens?

•(1040)

M. Gerard McDonald: Pour l'instant, tout ce que nous recommandons aux gens, c'est de suivre le conseil donné par leur fabricant — en l'occurrence, Toyota — et d'amener leur véhicule chez le concessionnaire le plus vite possible pour que ces problèmes soient réglés par le fabricant dans les plus brefs délais.

M. Brian Jean: Et à votre connaissance, Toyota a communiqué avec tous les consommateurs qui ont ces véhicules, n'est-ce pas?

M. Gerard McDonald: Toyota a pris l'engagement de le faire. J'ignore si nous avons une confirmation selon laquelle Toyota a bel et bien communiqué avec tout le monde.

Louis-Philippe, je ne sais pas si vous connaissez la réponse.

M. Louis-Philippe Lussier: Nous n'avons pas encore reçu le premier rapport trimestriel pour ce qui est du nombre de personnes avec qui Toyota est entré en contact jusqu'à présent. Nous ne disposons donc pas de cette information pour l'instant.

M. Brian Jean: Avez-vous demandé à Toyota de vous la fournir? Je sais qu'elle est obligée de le faire, mais lui avez-vous demandé d'accélérer le processus.

M. Louis-Philippe Lussier: Comme vous l'avez dit, lorsqu'une compagnie donne un avis de défaut, elle est obligée aux termes de la Loi sur la sécurité automobile de fournir des rapports de suivi tous les trois mois afin de déterminer combien de consommateurs ont été contactés. Nous attendons essentiellement le rapport.

M. Brian Jean: Quand doit-il être présenté?

M. Louis-Philippe Lussier: J'ignore la date exacte, mais c'est pour bientôt.

M. Brian Jean: Pourriez-vous faire parvenir au président l'information concernant la date limite du rapport? De plus, votre ministère a-t-il envisagé de solliciter la collaboration de Toyota pour qu'elle vous envoie ce rapport dans les plus brefs délais? L'avez-vous fait?

M. Louis-Philippe Lussier: Nous le ferons.

M. Brian Jean: D'accord. Merci beaucoup.

Je tiens à m'assurer que nous abordons le sujet de la sécurité parce qu'il s'agit évidemment d'une question primordiale. Croyez-vous que cette réparation particulière, c'est-à-dire l'installation de la cale dont a parlé mon collègue, M. Watson, et du mécanisme d'étrier de frein, réglera le problème du coincement de la pédale? Je crois comprendre que l'humidité pourrait faire partie du problème et, bien entendu, les hivers canadiens sont très différents des hivers américains; nous avons donc différents dilemmes pour ce qui est du climat et de l'humidité.

Est-ce que ce changement, c'est-à-dire l'installation de la cale et du mécanisme d'étrier de frein, accroîtra la sécurité de ces véhicules par rapport au coincement de la pédale?

M. Trevor Lehouillier: Du point de vue technique, cela change des choses. L'analogie que Toyota nous a donnée est valable.

M. Brian Jean: Y a-t-il un autre point de vue que nous devrions examiner dans ce cas, mis à part l'aspect technique?

M. Trevor Lehouillier: Eh bien, je crois que nous devons tenir compte du fait que Toyota n'a déclaré que cinq cas de ce genre. Elle a indiqué que c'est une situation très rare. Nous devons donc examiner

de très près les cas qui se présentent pour en dégager les causes. Est-ce le tapis de plancher? Est-ce la pédale? Encore une fois, nous n'avons pas vu de pédale... Ou y a-t-il d'autres facteurs? C'est quelque chose que nous étudions.

Par ailleurs, dans le cadre de l'enquête, nous devons tenir compte de la possibilité que... certains de ces cas soient imputables à l'erreur du conducteur. Il en va de même pour tout autre fabricant.

M. Brian Jean: Il y a donc quatre à cinq cas, et 20 millions de véhicules Toyota vendus en Amérique du Nord, n'est-ce pas?

M. Trevor Lehouillier: Le rappel viserait 400 000 véhicules.

Le président: Je dois vous arrêter. Je suis désolé.

M. Brian Jean: Merci beaucoup.

Le président: Pour le temps qu'il nous reste, nous passons à une dernière série de questions. Chaque parti disposera de trois minutes. Je serai strict sur le temps de parole.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je vais tenter de respecter le temps accordé. Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai fait un survol rapide du document qu'on nous a présenté. Contrairement à ce que j'ai cru entendre M. Lehouillier dire, j'ai relevé plusieurs cas de coincement de pédale au début de l'étape du rapport, donc il s'agit de quelque chose dont le ministère est conscient depuis déjà un bon moment.

Ce qui me dérange, c'est l'absence d'une autre chose également, c'est-à-dire un sommaire de toutes les plaintes. Vous devez avoir des rapports sommaires sur les plaintes. En fait, je crois que c'est le cas. Dans une lettre adressée à tous les membres du comité, le ministre a écrit qu'il serait heureux de fournir aux membres du comité tout renseignement que Transports Canada possède à ce sujet. Alors, quand pouvons-nous nous attendre à recevoir le rapport sommaire sur les plaintes, les détails?

M. Trevor Lehouillier: Les plaintes du public, c'est ce que nous vous avons fourni.

L'hon. Joseph Volpe: Vous devez les rassembler afin de présenter un profil particulier d'un véhicule particulier. Comme nous sommes ici pour parler de Toyota, il porterait sur les produits de Toyota.

Pour ce qui est du document que nous avons ici, d'après ce que je peux voir — et merci beaucoup de nous l'avoir signalé —, il en contient, mais est-ce tout ce que vous avez?

M. Trevor Lehouillier: Non, il s'agit de plaintes du public. La plupart des plaintes fournissent la marque, le modèle et l'année du véhicule. Celles-là sont les plaintes du public que nous avons relativement à Toyota. Elles ne comptent pas nécessairement toutes les conclusions des enquêtes. Nous pouvons vous les fournir.

Comme ce sommaire a été préparé très rapidement, vous avez la possibilité de voir ce que les consommateurs canadiens transmettent au gouvernement. Ce sont les plaintes que nous avons.

•(1045)

L'hon. Joseph Volpe: Avez-vous un sommaire qui décrit ce que vous en avez fait?

M. Trevor Lehouillier: Nous avons une base de données interne qui contient d'autres détails pour chacun de ces dossiers. Il y a des précisions quant à chaque véhicule, le numéro d'identification, les renseignements personnels, ainsi qu'une section sur les mesures prises.

L'hon. Joseph Volpe: Les mettez-vous à notre disposition?

M. Trevor Lehouillier: Nous pouvons le faire. Il faut être très prudents en ce qui a trait aux renseignements personnels. Certains renseignements personnels doivent être protégés conformément à la loi applicable.

L'hon. Joseph Volpe: Eh bien, comme nous parlons des véhicules, supprimez le nom des propriétaires.

M. Trevor Lehouillier: Je comprends, mais c'est que dans le contexte, il arrive parfois que des parties contiennent des renseignements personnels, comme le numéro d'identification du véhicule, qui est un identificateur personnel.

L'hon. Joseph Volpe: Alors, le président s'attendra à les recevoir.

Vous voyez, je m'interroge à ce sujet. Sans vouloir être négatif, vous n'avez en quelque sorte rebuté dès le début.

Je ne veux pas me montrer négatif à propos de certaines questions. Vous êtes venu ici pour parler du processus de rappel de Toyota et nous donner une idée de la direction que prend le ministère et des outils dont il dispose. Je dois vous dire que je me suis demandé ce que vous faisiez ici, car sur une question de politique, vous avez évité le sujet et sur une question liée à la mécanique, vous m'avez laissé entendre que vous n'avez pas tous les outils technologiques nécessaires à la vérification de la sécurité du produit en question. Je suis en quelque sorte déçu, mais merci tout de même de votre présence.

Le président: Y a-t-il des remarques?

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

J'aurais deux brèves questions. D'abord, monsieur McDonald, lors de votre réaction aux questions que mon collègue a posées précédemment, vous avez mentionné qu'il y a eu 17 plaintes, dont 2 reliées aux tapis et 15 étaient relatives à des accélérations subites. Cela ne veut pas dire que, parce qu'il y a un problème d'accélération subite, il y a un problème d'accélérateur. Sauf que, en réalité, c'était dans plusieurs des cas un problème d'accélérateur. La suite des choses le démontre: Toyota émet des avis de rappels et va modifier la pédale d'accélérateur parce qu'il y a un problème.

Comment se fait-il qu'on n'ait pu trouver cela? Est-ce parce que vous n'avez pas la technologie requise? Est-ce parce que vous n'avez pas le personnel requis? C'était ma première question

Deuxièmement, pourriez-vous me donner le nom de la personne chez Toyota avec qui vous faites affaire régulièrement? Est-ce que ce sont différentes personnes ou y a-t-il une personne attitrée, chez Toyota, avec qui vous faites affaire en ce qui a trait au dossier des rappels?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Concernant les 17 plaintes dont nous avons parlé, j'aimerais préciser que je ne crois pas avoir mentionné qu'elles visaient des problèmes d'accélérateur, mais plutôt d'accélé-

ration. Les plaintes que nous avons reçues étaient de cette nature. Comme Trevor l'a souligné, ces plaintes pouvaient porter sur n'importe quel type de problèmes liés à l'accélération.

[Français]

M. Mario Laframboise: Par contre, M. Lehouillier a dit que vous n'aviez jamais eu de problème d'accélérateur. Alors, c'est la raison pour laquelle vous croyez qu'il s'agissait d'un problème d'accélération. En réalité, il y avait des problèmes d'accélérateur, mais vous ne les aviez pas trouvés. Je veux savoir pourquoi on ne les a pas trouvés. Est-ce parce que vous n'avez pas la technologie requise ou parce que vous n'avez pas le personnel pour le faire? C'était ma question et j'aimerais que vous y répondiez.

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Non, je ne crois pas que le manque de personnel pour le faire soit en question. Nous faisons confiance aux membres de notre personnel et à leur capacité de faire enquête sur toute plainte qui leur est soumise. Comme je l'ai dit, lorsqu'ils reçoivent une plainte relative à un problème d'accélération, cela ne veut pas nécessairement dire que le problème est lié au coincement de la pédale d'accélérateur. Pour ces 17 plaintes, rien dans l'enquête menée ultérieurement ne leur donnait des raisons de croire que le coincement de la pédale d'accélérateur était en cause.

Trevor, je ne suis pas certain relativement au problème en question...

M. Trevor Lehouillier: Gardez à l'esprit que les 17 plaintes concernent des véhicules de marque Toyota, tous les modèles des années couvertes. Il existe d'autres problèmes qui n'ont peut-être rien à voir avec la pédale d'accélérateur: il pourrait s'agir de problèmes d'emballage du moteur, ce pourrait être ce type de problème. On doit examiner les 17 plaintes pour mieux comprendre.

[Français]

M. Mario Laframboise: Mais ce n'est jamais la pédale.

Pourriez-vous me donner le nom de la personne avec qui vous faites affaire chez Toyota?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Nous travaillons avec un contact direct. Nous pouvons vous donner son nom par l'entremise du président. Comme c'est une personne-ressource, lorsque nous avons besoin de renseignements, la demande officielle que nous soumettons est envoyée à un contact direct du gouvernement.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous faites toujours affaire avec la même personne?

[Traduction]

M. Trevor Lehouillier: Nous faisons trier notre correspondance par cette personne. Tout au long de cet événement, un certain nombre de personnes chez Toyota ont également participé à nos séances et à nos discussions, dont M. Beatty et certains de ses représentants.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Est-ce que Toyota vous a fourni toutes les plaintes que les Canadiens lui ont transmises?

M. Trevor Lehouillier: Voulez-vous dire toutes les plaintes des consommateurs, ou bien seulement celles qui concernent les pédales coincées?

M. Brian Masse: Oui, leurs plaintes.

M. Trevor Lehouillier: Non, Toyota ne l'a pas fait.

M. Brian Masse: Je trouve cela quelque peu étrange dans la mesure où vous ne savez même pas avec combien de personnes Toyota a communiqué pour faire le rappel des véhicules que vous lui aviez demandé de faire. Vous pouvez seulement faire une demande, car au Canada, nous ne pouvons pas l'imposer; nous devons nous en remettre au système américain. Soyons clairs.

Voilà peut-être pourquoi edmunds.com a créé un prix d'un million de dollars pour toute personne qui peut vraiment montrer le vrai problème.

Avez-vous examiné le logiciel et la puce? Quelles ressources liées aux enquêtes y consacrez-vous?

• (1050)

M. Trevor Lehouillier: Nous ne sommes pas au courant d'une situation liée à la puce. Au cours de notre réunion de lundi, un homme a mentionné que le problème était lié à une puce. C'était la première fois que j'en entendais parler. J'ai demandé à cet homme d'apporter ces cas à notre attention afin que nous puissions tenter de mieux comprendre ce qu'est cette puce. Je ne suis au courant de rien d'autre à part cela.

M. Brian Masse: Soyons clairs. Les Américains mènent de véritables enquêtes sur le logiciel et la puce, tandis qu'ici, nous ne sommes même pas au courant du problème lié à la puce.

M. Trevor Lehouillier: Nous examinons chaque plainte du public qui sont soumises afin d'arriver à mieux comprendre la plainte en question.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président. Je donne le temps qu'il me reste à M. Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Dans votre service seulement, combien de personnes avez-vous embauchées au cours des 10 dernières années?

M. Gerard McDonald: Lequel? À la direction de la sécurité routière?

M. Dennis Bevington: La direction de la sécurité routière. Avez-vous embauché du personnel au cours des 10 dernières années?

M. Trevor Lehouillier: En ce qui concerne la direction de la sécurité routière, je ne pourrais vraiment pas faire de commentaire sur l'ensemble, car il y a environ 16 différentes divisions.

M. Dennis Bevington: Dans votre service.

M. Trevor Lehouillier: En ce qui concerne les enquêtes sur les défauts, rien n'a changé.

M. Dennis Bevington: C'est donc pareil. Vous êtes passés d'un peu plus de 600 plaintes à 1 200 plaintes l'année dernière, et il semble que vous allez atteindre les 1 600 plaintes cette année. Je tiens à souligner que la plupart des augmentations du nombre de plaintes concernent d'autres constructeurs que les quatre grands, ce qui rend vos plaintes encore plus complexes. Les plaintes émanent d'un plus vaste groupe de constructeurs automobiles. Or, vous disposez du même effectif que lorsque vous traitiez 600 plaintes.

Êtes-vous capables de fournir le même niveau de service aujourd'hui qu'il y a 10 ans, alors que vous n'aviez que la moitié du nombre de plaintes, et qu'elles ne touchaient que trois ou quatre constructeurs?

M. Gerard McDonald: Comme je l'ai dit plus tôt, nous croyons remplir nos obligations en vertu de la Loi sur la sécurité automobile avec les ressources dont nous disposons. Si le nombre de plaintes augmente suffisamment, nous entreprendrons des démarches afin de...

M. Dennis Bevington: Donc, vous aviez trop de personnel auparavant? Vous aviez trop de personnel il y a 10 ans, et actuellement vos employés commencent à travailler à plein rendement? Est-ce le cas? Est-ce ce que vous nous dites?

M. Gerard McDonald: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. Nous effectuons une gestion des risques et nous essayons de maximiser le rendement de notre personnel afin d'assurer la sécurité de la population canadienne.

Le président: Je dois vous arrêter.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Pour commencer, messieurs Masse et Volpe, après que les documents soient passés par l'AIPRP, je crois comprendre que le ministre vous transmettra tous les documents que vous demandez qui sont directement liés au sujet, et il le fera bien entendu.

Je sais, messieurs, que le Bureau du ministre vous a demandé d'aider la famille de la Colombie-Britannique à comprendre ce qui s'est réellement passé. En fait, vous êtes en contact direct avec cette famille. À votre connaissance, est-ce exact?

M. Trevor Lehouillier: C'est exact. Le Bureau du ministre nous a joint hier en fin d'après-midi. De mon propre chef, j'ai appelé de chez moi l'équipe d'enquête sur le terrain hier soir. Heureusement, il y a un décalage de trois heures entre nous et la C.-B. L'équipe d'enquête a depuis parlé au plaignant, un ancien policier à la retraite. Il est inquiet et n'a toujours pas toutes les réponses. L'accident s'est produit aux États-Unis et l'impact a été très violent. Il souhaite que nous trouvions d'autres réponses. Nous allons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour lui venir en aide.

M. Brian Jean: Excellent.

Je vous remercie de la séance d'information technique que nous avons reçue. Je sais que quelques membres du comité y sont allés: M. Tweed, M. Maloway et M. Gaudet. Il y avait aussi des députés présents. J'ai été impressionné. Vous travailliez alors à six mécanismes d'accélérateur.

À ma connaissance, vous continuez d'enquêter sur la pédale d'accélérateur qui colle de Toyota. Est-ce exact?

M. Trevor Lehouillier: C'est exact.

M. Brian Jean: D'accord. Et vous irez jusqu'au fond des choses avec votre enquête, n'est-ce pas?

M. Trevor Lehouillier: Nous poursuivons l'enquête.

M. Brian Jean: Seriez-vous prêt à fournir de l'information au comité lorsque vous déciderez de mettre fin à l'enquête, lorsque vous serez arrivés à une conclusion sur le sujet?

M. Trevor Lehouillier: Nous serions ravis de vous en faire part.

Mais pour rectifier les choses, nos enquêtes n'ont pas de fin. Nous continuons de surveiller ce qui se passe.

• (1055)

M. Brian Jean: Parfait.

Pour continuer dans la même ligne de pensée que M. Bevington, je remarque que 2004 a été une année record sur le plan des plaintes.

M. Trevor Lehouillier: Non, je dois vous corriger. Vous regardez probablement le dernier tableau. Ce sont les rappels, le nombre de voitures rappelées, mais pas nécessairement des plaintes.

M. Brian Jean: D'accord. Est-ce que le nombre de plaintes correspond au nombre de rappels?

M. Trevor Lehouillier: Non, il n'y a pas de corrélation. Je dois vous rappeler que le constructeur a l'obligation de faire les rappels. Ces derniers ne sont pas nécessairement influencés par les enquêtes sur les défauts de Transports Canada. C'est une estimation, parce qu'on ne peut pas prévoir l'ampleur d'un rappel. Il est possible que le rappel ne touche qu'une seule voiture — cela s'est déjà vu — ou qu'il en touche 400 000 comme dans le cas de Toyota.

M. Brian Jean: D'accord.

En 2005, le nombre a nettement diminué, presque de moitié, et a continué de diminuer en 2006. Croyez-vous qu'il existe un lien avec l'élection d'un gouvernement conservateur en 2006?

Des voix: Oh, oh!

M. Brian Jean: Je vous remercie d'avoir répondu à toutes mes questions.

Le président: Merci.

Avant de terminer, j'aurais une question.

Il y a des années, les constructeurs automobiles ont décidé de faire des voitures légèrement différentes au Canada et aux États-Unis. Certains diront que c'était pour protéger le marché de leurs concessionnaires, etc. Actuellement, avec le mouvement des voitures du nord au sud et vice-versa, il est évident que leurs voitures doivent être conformes à nos normes de sécurité; et les nôtres, aux leurs.

Je me demande pourquoi Toyota America serait traitée différemment de Toyota Canada, si la libre circulation de voitures est équivalente d'un marché à l'autre. Pourquoi Toyota America obtient-elle des réponses différentes de ce qu'on affirme ou prétend peut-être au Canada? Y a-t-il une explication?

Pourquoi le marché nord-américain n'est-il pas traité comme un tout, plutôt que comme deux marchés distincts? Cela faciliterait les choses.

M. Gerard McDonald: Je crois qu'il y a un certain nombre de raisons, monsieur le président. L'une d'elles serait que les deux entreprises sont distinctes au sein même de Toyota. Il y a Toyota Canada et il y a Toyota U.S.A. Ce sont deux entreprises différentes. Notre gouvernement doit évidemment travailler avec Toyota Canada dans le dossier.

Aussi, comme il a été dit plus tôt, bien que nous essayions d'harmoniser un nombre de règlements de sécurité, ils ne le sont pas totalement en ce moment.

De plus, pas tous les problèmes dont on parle ici sont liés directement aux règlements de sécurité. Nous n'avons pas de règlement de sécurité concernant le tapis. En conséquence, les tapis américains sont différents des tapis canadiens. Comme je l'ai mentionné plus tôt, ces derniers sont plus souples que les tapis américains, ce qui a causé certains problèmes.

Le président: Oui. Il me semble que c'est ironique que nous partagions le même marché, mais que le produit soit, en même temps, différent pour différentes raisons, ce qui touche le consommateur de la même façon.

M. Gerard McDonald: Je vous l'accorde. Nous tentons d'harmoniser autant que possible, mais il reste encore du chemin à faire.

Le président: M. Volpe invoque le Règlement.

L'hon. Joseph Volpe: Les fonctionnaires nous ont indiqué qu'ils nous fourniraient des renseignements. Je me demandais s'ils pourraient le faire électroniquement dans un fichier Excel. Cela faciliterait la distribution.

Le président: Si c'est possible, je vous demanderais de le faire par l'intermédiaire du bureau de la présidence.

L'hon. Joseph Volpe: On sauverait des arbres.

Le président: Sur ce, j'aimerais remercier nos témoins de leur présence aujourd'hui. Nous vous remercions de votre temps et vous souhaitons bonne continuation dans vos activités.

À titre informatif pour le comité, le comité de l'industrie est d'accord pour tenir une séance conjointe mardi concernant le témoignage des représentants de Toyota.

Une voix: [Note de la rédaction: inaudible]

Le président: Encore une fois, nous sommes au courant, et je vais m'en occuper aujourd'hui.

Sur ce, 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>