



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 020 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 1^{er} juin 2010

Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 1^{er} juin 2010

• (0905)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): La séance est ouverte. Bonjour à tous. Bienvenue à cette 20^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. L'ordre du jour prévoit que, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le comité étudie le rappel de véhicules fabriqués par la Toyota Motor Corporation.

Se joignent à nous aujourd'hui, représentant Toyota Canada Inc., M. Stephen Beatty, directeur gestionnaire principal, et de la Toyota Motor Corporation, Minoru Tanaka, directeur général, « Underbody design division ».

Pour la gouverne des membres du comité, M. Tanaka est accompagné d'un interprète et il y aura donc un petit décalage entre la question et la réponse. Je demanderais aux députés, s'ils souhaitent conserver un maximum de temps pour leurs questions, de s'en tenir à des questions aussi courtes que possible, aux fins de la deuxième traduction.

Si je comprends bien, monsieur Beatty, vous aimeriez faire une déclaration liminaire. Nous passerons ensuite aux questions et réponses.

M. Stephen Beatty (directeur gestionnaire principal, Toyota Canada inc.): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, le comité a indiqué qu'il souhaitait faire un suivi des questions soulevées lors de notre dernière audience et vous avez également demandé la présence d'une personne ayant une connaissance technique des pédales utilisées en Europe et au Canada. C'est ainsi que M. Minoru Tanaka se joint à moi ici aujourd'hui.

M. Tanaka occupe le poste d'ingénieur en carrosserie chez Toyota depuis 1984. Son travail porte essentiellement sur la conception et l'ingénierie des dessous de caisse. Il occupe actuellement le poste de directeur général de la division responsable de ce volet pour tous les modèles Toyota, Scion et Lexus.

Depuis notre comparution devant le comité le 16 mars, Toyota a considérablement progressé dans l'exécution des rappels qui ont fait l'objet de votre étude. J'aimerais prendre quelques minutes pour informer les membres de l'évolution de ce dossier. M. Tanaka et moi répondrons ensuite à vos questions.

Lors de notre dernière comparution ici, j'ai affirmé ma conviction qu'une étude des faits de ce dossier permettrait de prouver que nous n'avions jamais privilégié le profit au détriment de la sécurité de nos clients. Nous avons aussi confirmé à nos clients, au Parlement et au grand public que nos mesures correctives étaient simples, solides et par-dessus tout efficaces. En d'autres termes, les véhicules Toyota sont à la fois sécuritaires et fiables, et nos clients peuvent avoir la certitude que la société appuiera ses produits et répondra aux besoins des clients longtemps après leur achat initial.

Plusieurs questions ont été soulevées lors de la dernière audience du comité et il a été demandé à Toyota de répondre à ces questions et de fournir certains renseignements. Les documents à réunir étaient substantiels, mais je peux confirmer que nous avons recueilli, traduit et fourni toutes les réponses au comité. Nous espérons que tous les membres du comité en ont reçu des copies.

Pour Toyota, la sécurité de nos clients reste la priorité absolue. Nous estimons avoir pris les mesures appropriées pour nous assurer que les questions soulevées sur le marché canadien sont étudiées, évaluées et corrigées. Ces questions sont de nature complexe et posent des défis à l'ensemble des fabricants.

Nous estimons que nos réponses à ces questions sont conformes à celles des autres membres de l'industrie, et nous essayons même de prendre les devants dans ce domaine. Toyota s'est donné pour mission d'aller encore plus loin pour s'assurer que les Canadiens continuent de témoigner leur confiance envers notre marque, en sachant que cette confiance est au cœur de la santé de notre entreprise.

Par conséquent, nous avons pris des mesures pour que les réparations soient effectuées rapidement et efficacement, en occasionnant le moins de désagréments possible à nos clients. Des mises à jour seront par ailleurs fournies régulièrement aux organismes de réglementation, aux médias et au public sur l'évolution des campagnes et autres renseignements s'y rapportant. Nous avons d'autre part établi une structure et un processus de qualité et de sécurité améliorées avec une représentation canadienne. Enfin, nous continuerons de satisfaire, voire même de dépasser, les exigences de la Loi sur la sécurité automobile, afin de résoudre le moindre problème dès sa survenue.

En raison des différences qui existent en termes d'architecture, de conditions climatiques et environnementales, d'entretien ou d'usure, ainsi que divers facteurs humains, il ne nous est pas toujours possible de déduire que tel ou tel problème survenu dans une autre partie du monde se reproduira forcément sur les véhicules dans d'autres régions. Pour ce qui concerne le Canada, aucun cas de pédale grippante n'avait été signalé avant l'autonomie dernier.

Nous avons agi immédiatement dès que nous avons eu connaissance de ce problème. En plus d'avoir émis ce rappel, Toyota a interrompu la production et la livraison des véhicules jusqu'à ce qu'une mesure corrective puisse être appliquée sur le marché. Nous avons ensuite procédé à l'exécution la plus complète et la plus rapide d'une campagne de rappel de notre histoire. Aujourd'hui, le taux d'exécution s'élève à 88 p. 100. Ce résultat est extrêmement encourageant et nous visons un taux de 100 p. 100.

Toyota comprend que le public devient de plus en plus exigeant et, comme nous l'avons fait remarquer lors de notre dernière comparution devant le comité, Toyota s'est engagée à créer une nouvelle structure de sécurité et de qualité en Amérique du Nord. Cette structure sera dotée de prérogatives élargies en matière de sécurité. Depuis lors, un directeur en chef de la qualité a été nommé, des comités ont été établis et un comité consultatif indépendant, comprenant un représentant canadien de la haute direction, a été mis en place. Chacune de nos unités commerciales à travers l'Amérique du Nord a été chargée d'examiner ses procédures internes pour essayer de trouver des aspects de nos opérations qui gagneraient à être améliorés.

Monsieur le président, M. Tanaka et moi sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Volpe, vous disposez de sept minutes.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci.

J'aimerais, si vous permettez, tirer certaines choses au clair avant que nous ne commencions.

Le président: Certainement.

L'hon. Joseph Volpe: Je pense que le comité avait invité des fonctionnaires du ministère à venir s'asseoir ici. Sont-ils présents?

Le président: Sont dans la salle avec nous des employés de Transports Canada, et si nous avons besoin d'eux ou avons des questions à leur poser, nous les inviterons à s'asseoir à la table.

L'hon. Joseph Volpe: C'est bien. Merci beaucoup.

Il se pourrait que pendant mes interventions l'un de mes collègues parle à ma place. Je tenais à vous donner, à vous ainsi qu'aux membres du comité, un préavis quant à la possibilité que nous nous partageons entre nous le temps qui nous reviendra, même si la chose ne sera pas formalisée. Cela vous convient-t-il?

Le président: Tout à fait.

L'hon. Joseph Volpe: Pouvons-nous commencer?

Le président: Allez-y.

L'hon. Joseph Volpe: Merci beaucoup, monsieur Beatty et monsieur Tanaka.

Monsieur Beatty, il y a une chose que vous avez dite il y a quelques instants et qui m'amène à me pencher très sérieusement sur certaines de ces choses.

Je devine que vous connaissez la Loi sur la sécurité automobile, plus particulièrement l'article 10.

M. Stephen Beatty: De manière générale, oui.

L'hon. Joseph Volpe: Je vais vous en lire un bout:

L'entreprise qui fabrique, vend ou importe des matériels... qui constate un défaut de conception, de fabrication ou de fonctionnement susceptible de porter atteinte à la sécurité humaine doit en donner avis, dans les meilleurs délais possibles et selon les modalités réglementaires, au ministre...

Et aux automobilistes.

Dans le contexte de ce que vous venez de nous dire, quand Toyota a-t-elle constaté le défaut responsable des pédales grippantes?

M. Stephen Beatty: Monsieur le président, on m'a avisé le 20 janvier qu'il avait été déterminé qu'il existait un défaut compromettant la sécurité, et nous avons tout de suite le lendemain émis un avis de défaut.

● (0910)

L'hon. Joseph Volpe: C'était donc le 20 janvier 2010?

M. Stephen Beatty: C'est exact.

L'hon. Joseph Volpe: Cependant, dans une lettre datée du 19 février 2010 adressée au « chef des rappels », enquêtes sur les défauts, Transports Canada — et renfermant une chronologie exhaustive du processus de rappel — vous dites qu'entre mars 2007 et juin 2008, Toyota a reçu des rapports de pédales grippantes pour des véhicules de modèle Tundra. Dans cette même lettre, vous dites que le matériel du levier de friction, PA46, était « susceptible à l'humidité ». Avez-vous alors émis un avis de défaut à Transports Canada?

M. Stephen Beatty: Non. La conclusion à l'époque du service d'ingénierie était que cela ne constituait pas un défaut compromettant la sécurité, mais occasionnait simplement un grippage dans la pédale.

L'hon. Joseph Volpe: Je sais très bien que vous avez choisi de considérer la chose comme étant un problème d'agrément de conduite et, comme vous dites, qui n'avait rien à voir avec la sécurité, hypothèse ou conclusion qui devait pas la suite être modifiée.

Mais dans le cadre de son témoignage devant le comité à la date que vous avez mentionnée, soit le 18 mars, la sous-ministre des Transports a abordé la question de... Vous vous souviendrez que j'ai posé des questions au sujet des défauts compromettant la sécurité et de l'absence d'une définition claire. Il n'en existe présentement pas dans la loi. Mais la sous-ministre a fait mention de décisions judiciaires et a, dans ce contexte, fait référence aux lignes directrices du ministère en matière de défauts liés à la sécurité.

Permettez que je vous rafraîchisse un petit peu la mémoire en la matière. Les lignes directrices énoncent également ceci:

Un défaut lié à la sécurité est habituellement un vice de fabrication touchant une série de véhicules... basés sur un même modèle ou produits par le même fabricant. Ce défaut met en péril le bon fonctionnement du véhicule... sans aucun signe avant-coureur. Par conséquent, il représente un risque pour le conducteur du véhicule, ses occupants ou d'autres personnes.

Figurent dans la liste de défauts liés à la sécurité, et je cite: « Accélérateur qui présente un risque de rupture ou de blocage ».

Monsieur Beatty, pourriez-vous expliquer comment, sur la base de ces lignes directrices, vous n'auriez pas émis un avis de défaut? Comment pourriez-vous justifier cela?

M. Stephen Beatty: Eh bien, encore une fois, la Loi sur la sécurité automobile et son règlement énoncent non seulement les lignes directrices générales, mais également des lignes directrices très spécifiques visant la mise à l'épreuve de différents composants de véhicules et ainsi de suite. Chaque fois que nous recevons des plaintes, celles-ci sont examinées en fonction des dispositions de la Loi sur la sécurité automobile et de son règlement.

L'hon. Joseph Volpe: Et vous nous dites que le ministère ne vous a pas demandé de faire plus que ce que vous avez fait?

M. Stephen Beatty: La question de la détermination de l'existence d'un défaut compromettant la sécurité en vertu de la Loi sur la sécurité automobile est une chose qui, premièrement, revient au fabricant; la décision est alors examinée par le ministère.

L'hon. Joseph Volpe: Ainsi, du fait que vous ayez choisi de considérer la chose comme étant un problème d'agrément de conduite, vous avez pu la mettre de côté en ce qui concerne la rubrique des défauts liés à la sécurité.

M. Stephen Beatty: Étant donné les conditions particulières qui s'étaient présentées et la façon dont le véhicule s'était comporté... Il me faudrait mentionner qu'il n'a jamais été rapporté au Canada de cas de pédale grippante avec cette formulation de plastique. Le phénomène correspond à des conditions de température et d'humidité élevées, et qui n'ont pas été observées ici.

L'hon. Joseph Volpe: Dans cette même lettre de février 2008, vous indiquez que Toyota a changé le matériel — dont vous faites état — utilisé dans le levier de friction, le remplaçant par du PPS, ce afin de corriger la défectuosité. Ai-je raison?

M. Stephen Beatty: C'est exact.

L'hon. Joseph Volpe: Mais vous avez ensuite commencé à recevoir des plaintes en décembre 2008, à peine quelques mois plus tard, au sujet de pédales renfermant la nouvelle matière plastique. Vous avez donc apporté le changement et adopté cette nouvelle matière, mais vous avez malgré tout commencé à avoir des problèmes.

Puis, en mars 2009, Toyota a entamé l'enquête en Europe, enquête qui allait conclure que la matière était susceptible à l'humidité, ce qui causait le grippage de la pédale. Toyota a donc changé la conception de la pédale pour corriger cette défectuosité. Un avis de défaut a-t-il alors été déposé auprès de Transports Canada?

• (0915)

M. Stephen Beatty: Non.

L'hon. Joseph Volpe: Pourquoi pas?

M. Stephen Beatty: Les pédales utilisées dans les applications en Europe à l'époque étaient considérées comme présentant un problème principalement présent dans des véhicules de conduite à droite, d'une taille bien précise, et dans certaines conditions opérationnelles.

L'hon. Joseph Volpe: Eh bien, nous reviendrons là-dessus dans un moment, mais, dans cette même lettre, vous indiquez qu'à compter d'octobre 2009, Toyota a commencé à faire enquête, au Canada et aux États-Unis, au sujet de rapports de pédales grippantes avec le même levier de friction, PPS, et sur lesquelles Toyota avait fait enquête en Europe.

Ces rapports n'auraient donc pas été un mystère pour Toyota, étant donné qu'ils n'étaient pas un mystère pour vous. Vous en avez fait mention. Lorsque ces rapports ont été portés à l'attention de Toyota, un avis de défaut a-t-il été envoyé à Transports Canada?

M. Stephen Beatty: Eh bien, monsieur Volpe, permettez-moi de corriger simplement la préambule à la question. En fait, à l'époque, je n'avais aucune connaissance des événements antérieurs relativement à l'une quelconque des enquêtes portant sur les pédales en question.

Lorsque le problème est, pour la première fois, survenu au Canada — et, si ma mémoire est bonne, cinq FTR avaient été émis avant le rappel du 21 janvier —, le premier de ces incidents a été quelque chose que nous n'avons pas pu répéter ou reproduire. Le premier cas pour lequel nous avons pu confirmer qu'il y avait eu grippage de pédale est donc survenu à la fin du mois de novembre.

Le président: Monsieur Volpe, il me faut maintenant donner la parole à M. Laframboise.

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

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Messieurs, je vous remercie d'être parmi nous.

Ce qui m'intéresse, évidemment, c'est de comprendre la façon dont les choses fonctionnent. La loi vous oblige à faire un rapport sur les défauts. En effet, comme l'a mentionné M. Volpe, lorsque vous constatez l'existence d'un défaut qui compromet la sécurité, vous devez en aviser Transports Canada. Je sais qu'il y a des délais.

Ma première question s'adresse à M. Tanaka.

Est-ce vous qui recevez les plaintes ou qui supervisez les analyses? Que se passe-t-il lorsqu'une plainte est déposée par le Canada, les États-Unis ou un pays d'Europe? Essayez de m'expliquer comment ça fonctionne.

[Traduction]

M. Minoru Tanaka (directeur général, Under Body Design Division, Toyota Motor Corporation) (Interprétation): Oui. Permettez-moi de répondre. Les plaintes ou réclamations de chaque région seront reçues par le concessionnaire de cette région. Le technicien dans la région mènera l'audience et les composants seront recueillis. Si ces éléments sont récupérés au Canada, alors ils seront envoyés au CQE à Los Angeles ou à Cincinnati. Ils seront ensuite envoyés au CQE au Japon, et des ingénieurs les examineront.

Êtes-vous en train de demander comment nous recevons ces composants ou comment nous assurons la rétroaction à chaque région?

[Français]

M. Mario Laframboise: Je veux savoir comment vous donnez de la rétroaction à chacune des régions et combien de temps ça peut prendre.

[Traduction]

M. Minoru Tanaka (Interprétation): Comme je l'ai déjà mentionné, le CQE de chaque région enverra l'information au CQE au Japon, où des ingénieurs se pencheront sur le problème. Le service de la conception enverra, dans le cadre de l'enquête, les renseignements au CQE de chaque région. En dehors de cela, ce n'est pas moi qui suis responsable, alors je ne sais pas.

• (0920)

[Français]

M. Mario Laframboise: Qui décide de déclarer qu'il s'agit d'un défaut qui compromet la sécurité? Est-ce le Customer Quality Engineering, ou CQE, de chacune des régions?

[Traduction]

M. Minoru Tanaka (Interprétation): Non. Cette détermination n'est pas faite dans chaque région. En tout cas, en l'espèce, la détermination a été faite au Japon.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Tanaka, il est important pour nous que vous compreniez la question du délai. Au Canada, on a présumé qu'environ trois mois avaient été nécessaires avant que la décision ne soit prise.

Monsieur Beatty, vous nous avez dit plus tôt avoir une nouvelle structure de qualité améliorée. Il reste que tout est dans le délai. Je sais que vos clients sont satisfaits. Les dernières statistiques le démontrent. Ce qui me cause problème, cependant, c'est la longueur du délai. Comment pourrait-on le raccourcir, de façon à ne pas avoir à attendre trois mois après la constatation d'un défaut? Allons-nous devoir continuer à suivre ce long processus? Il faut faire affaire avec le Japon. Il y a tout un processus qui implique le concessionnaire, le CQE à Los Angeles, puis le Japon. Ça prend du temps.

Disposez-vous d'une nouvelle structure plus rapide?

[Traduction]

M. Stephen Beatty: Oui. Merci.

Nous avons mis en place un nouveau comité global de la qualité et de la sécurité qui est présidé par M. Akio Toyoda, le président de notre société, et celui-ci est épaulé par des agents régionaux de la sécurité et de la qualité pour chacune des grandes régions du monde.

En Amérique du Nord, un agent en chef de la qualité a, depuis, été nommé. Il y a des comités de travail qui l'appuient et y participent des Canadiens. Il y a également un comité consultatif indépendant comprenant des experts internes, dont Roger Martin, un représentant du Canada.

Quant à notre vision en la matière, les enquêtes et les évaluations techniques demandent, bien sûr, un certain temps, mais nous tenons à veiller à ce qu'en tout temps, s'il y a un manque de clarté ou une impression de lenteur face à l'examen de certains dossiers, ou un manque d'intérêt, il y ait des gens de la région représentés au sein de cette structure décisionnelle et capables d'influer sur le résultat. Il s'agit d'un nouveau programme.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous devez déclarer les défauts à Transports Canada. À premier abord, on aurait tendance à suggérer que vous ayez l'obligation de transférer immédiatement toutes les plaintes, dès que vous les recevez, à Transports Canada. Par contre, ça voudrait dire que Transports Canada a les compétences nécessaires pour analyser toutes les plaintes au sujet des véhicules de chacune des compagnies, et pas seulement de Toyota. Or ces véhicules sont de plus en plus complexes, de plus en plus sophistiqués.

Si on vous obligeait à transmettre directement au ministère des Transports toutes les plaintes que vous soumet votre clientèle, croyez-vous que ce dernier serait en mesure d'y répondre?

[Traduction]

M. Stephen Beatty: Je pense que cela dépend de la façon dont on définit ce qu'est une plainte. Par exemple, toute personne qui porte son véhicule au concessionnaire pourrait très bien prétendre que, dans certaines situations de conduite, elle ressent des vibrations ou du mouvement dans le volant ou autre. Il s'agirait de situations d'entretien normales, mais tout cela est inscrit dans notre base de données comme correspondant à des dossiers ou à des déclarations faites par le consommateur au sujet de son véhicule.

Il nous faut être en mesure de comprendre quelles sont les situations de routine, qui relèvent simplement de besoin d'entretien ou d'usure normale, par opposition aux choses sérieuses et susceptibles de compromettre la sécurité. Il s'agit donc là d'une définition à laquelle il nous faut travailler.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Laframboise.

[Traduction]

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de comparaître ici aujourd'hui au sujet de cette question particulière.

Simplement pour mieux comprendre la relation de Toyota Canada en Amérique du Nord, comment la propriété est-elle structurée?

● (0925)

M. Stephen Beatty: Toyota Canada fonctionne en tant que distributeur indépendant. Nous sommes une entreprise en coparticipation 50-50 entre la Toyota Motor Corporation et Mitsui. Pour vous situer un peu le contexte, Toyota Canada a débuté comme entreprise sous le nom de Canadian Motor Industries. Nous étions un distributeur multi-marques, qui avait été établi en tant que société canadienne. Nous avons évolué au fil du temps pour ne plus représenter que Toyota.

M. Dennis Bevington: Vos activités de construction au Canada visent-elles principalement le marché global de l'Amérique du Nord? Combien de véhicules produits par vos usines sont mis en vente au Canada et combien le sont aux États-Unis?

M. Stephen Beatty: Je ne représente pas l'aile manufacturière de la société — il s'agit là d'une entité distincte —, mais si ma mémoire est bonne, l'actuelle production annuelle est d'environ 400 000 véhicules. En ce qui concerne le produit qui resterait ici au Canada, l'an dernier, environ 100 000 des véhicules que nous avons vendus avaient été construits ici au Canada. Bon an mal an, donc, environ le quart des véhicules demeurerait ici au Canada.

M. Dennis Bevington: Et qu'en est-il des ventes totales au Canada?

M. Stephen Beatty: Tout juste un peu plus de la moitié de nos ventes totales de l'an dernier ont été le fait de véhicules de fabrication canadienne.

M. Dennis Bevington: Nous avons entendu parler de changements dans la réglementation américaine en matière de véhicules. Cela aura-t-il une incidence sur la production canadienne?

M. Stephen Beatty: Absolument. Quel que soit le genre de réglementation mise en oeuvre aux États-Unis, du fait que nous partageons un marché commun avec des véhicules transitant dans les deux sens entre les deux marchés, les changements en matière de réglementation américaine auront une incidence sur les véhicules circulant sur les routes canadiennes.

M. Dennis Bevington: Y a-t-il en ce moment beaucoup de différences entre les règlements canadiens et les règlements américains?

M. Stephen Beatty: Il y en a certaines. Il existe par ailleurs un certain nombre de règles bien précises et uniques au Canada en matière de sécurité relativement aux systèmes automatiques d'allumage des feux de jour, aux freins d'immobilisation et à d'autres composants. Mais, de façon générale, je pense que le gouvernement s'est engagé en vue d'une harmonisation des règlements avec les Américains.

M. Dennis Bevington: Comment envisagez-vous la situation en ce qui concerne les clients canadiens par opposition aux clients américains pour ce qui est des défauts?

M. Stephen Beatty: Je pense que, premièrement, il y a rarement un décalage d'un côté ou de l'autre de la frontière en ce qui concerne les rappels. Qu'il s'agisse d'un rappel enclenché par nous au Canada et ayant une incidence sur le produit américain ou d'un rappel américain touchant notre produit, nous bougeons ensemble pour nous assurer que les rappels se fassent. Nous avons en place des systèmes qui nous permettent d'entreprendre un rappel visant les produits de l'un ou l'autre des pays advenant que les véhicules concernés se trouvent sur le marché de l'autre.

Du point de vue particulier de notre réseau de concessionnaires, je dirais que mon impression de nos concessionnaires a été qu'ils ont toujours fait plus que leur devoir pour offrir des niveaux de service supplémentaires à nos clients en cas de rappel. Nous sommes sensibles au fait que cela est très perturbant pour nos clients. Les concessionnaires consentent des heures supplémentaires et font le travail supplémentaire pour veiller à ce que l'on s'occupe des gens.

M. Dennis Bevington: Seriez-vous en mesure de faire une comparaison des services de Transports Canada par rapport à l'équivalent américain, pour ce qui est de la compétence et de l'importance de l'investissement dans la sécurité des véhicules? Pourriez-vous me donner une idée de la façon dont vous voyez la chose?

M. Stephen Beatty: Je ne traite bien évidemment pas au quotidien avec la NHTSA, alors je ne peux pas me prononcer quant à la nature de ses activités. Ce que je peux vous dire est que mon impression, par suite de mes nombreuses interactions avec les fonctionnaires de Transports Canada, est que ce sont des personnes d'expérience et très consciencieuses.

D'après moi, il y a des choses que nous faisons très bien ici au Canada, et je dis cela en tant que distributeur, sans même parler du travail des organes de réglementation. Nous sommes des experts en matière de conduite de véhicules par temps froid. Nous avons des équipes d'ingénierie spécialisées dans ce domaine, car nous savons les effets des conditions climatiques qui peuvent se présenter au Canada. Je dirais qu'il en est de même pour Transports Canada. Le ministère a certaines forces par rapport à son pendant américain.

• (0930)

M. Dennis Bevington: Eh bien, nous avons vu la complexité du travail de Transports Canada dans certains dossiers relatifs à des véhicules. Nous avons vu certaines des statistiques.

Diriez-vous que Transports Canada possède les ressources nécessaires face au marché automobile toujours complexe, avec la multiplication des marques et l'évolution de la technologie? Pensez-vous que nous sommes en la matière à la hauteur?

M. Stephen Beatty: Même du point de vue d'un distributeur automobile qui appuie notre réseau de concessionnaires, ces technologies changent, bien sûr, tout le temps, et il nous faut régulièrement offrir de la formation à notre personnel à l'appui de ces véhicules. Cela étant dit, l'une des choses qui est en train de se produire est que, avec l'importance croissante de l'électronique dans les véhicules, nombre des systèmes sont en fait plus faciles à vérifier avec différents outils dont nous disposons.

Au fur et à mesure de l'évolution de ces systèmes et des défis technologiques, le savoir standard doit lui aussi évoluer, et certains des problèmes d'antan ont tendance à disparaître. Par exemple, je pense que la dernière fois que j'ai comparé devant le comité j'ai mentionné que, par le passé, l'une des choses qui arrivaient couramment dans l'industrie automobile était le grippage des câbles de commande des gaz. Du fait que ces câbles n'existent plus de nos jours, et que cela a été supplanté par de nouvelles technologies, ce problème a disparu.

Je pense que tout le monde dans l'industrie est en train d'apprendre et de changer de jeu de compétences et d'adopter de nouveaux outils. J'ai entendu le ministère dire qu'il pense posséder les ressources nécessaires pour faire le travail. Clairement, si le travail devait changer, alors cela pose une toute autre question.

Le président: Merci, monsieur Bevington.

Madame Brown.

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

Bonjour. Bienvenue de nouveau parmi nous. Merci d'être ici.

Premièrement, j'aimerais vous remercier pour le volume considérable de documentation que vous avez fournie au comité. Nous avons ainsi eu beaucoup de choses à lire, mais merci beaucoup.

Monsieur Beatty, je pense que ce qui ressort ici est que le comité est vraiment en train de déterminer qui savait quoi, quand, où et pourquoi, et, regardant vers l'avenir, comment régler la situation. J'aborderai cette dernière question à la fin.

Dans certains des documents qui nous ont été fournis, il ressort des questions posées précédemment au sujet de rapports isolés d'incidents; vous dites qu'il y en a eus, aux États-Unis, en juillet 2006, et en Estonie, en août 2007. Vous avez déclaré en réponse à une autre question que Toyota a identifié 39 rapports relatifs au phénomène des pédales grippantes qui ont été déposés en Europe.

Vous avez décrit la structure organisationnelle au Canada. Pourriez-vous nous parler de la structure organisationnelle en Europe? Y a-t-il quelque communication entre les deux? Y aurait-il eu échange d'information entre les deux?

M. Stephen Beatty: Je n'ai pas de connaissance intime de la structure en Europe; cela ne fait, bien sûr, pas partie de mon travail au jour le jour. Mais je peux dire, de manière générale, que l'organisation en Europe est telle qu'il y a de nombreux distributeurs qui sont actifs au niveau local à l'échelle nationale en Europe. Il y a une organisation régionale appelée Toyota Motor Europe, qui est responsable des activités à l'intérieur de la région. Puis, tout comme au Canada, les questions techniques sont renvoyées au CQE au Japon pour enquête et examen définitifs.

Dans notre discussion au sujet de ce genre de travail d'ingénierie, l'ingénierie intervient à différents stades, bien sûr, et tout d'abord à celui de la conception du véhicule. En d'autres termes, nous sommes-nous penchés sur les différentes questions, et si notre travail de conception correspond à un paramètre de performance précis, alors comment le véhicule se comporte-t-il sur le terrain? Il y a également les vérifications de la qualité que vous effectuez au niveau de la construction. Il y a plusieurs stades auxquels vous intervenez pour traiter de ces questions.

Mais, de manière générale, le même processus s'appliquerait en Europe et au Canada, soit que cela commence avec un véhicule identifié au niveau du concessionnaire et remonte au fur et à mesure que les différentes parties intéressées ou sont en mesure de résoudre le problème, ou cherchent un appui technique supplémentaire.

Mme Lois Brown: Et ces informations seraient partagées avec qui? Seraient-elles renvoyées au Japon? Le Japon partagerait-il ces informations avec les homologues en Amérique du Nord?

M. Stephen Beatty: Ces informations seraient renvoyées au Japon, et nous nous attendrions à ce que, dans les cas où ces informations sont pertinentes pour le produit que nous vendons sur le marché canadien, elles nous soient communiquées.

Mme Lois Brown: Pour ce qui est de l'avenir, vous avez dit avoir établi un nouveau comité global de la qualité et de la sécurité. Pourriez-vous nous en donner une description? Quel est son rôle? À qui rend-il compte? À l'avenir, comment ce comité s'efforcera-t-il de contenir ces problèmes que nous avons vus?

●(0935)

M. Stephen Beatty: Je pense, comme nous vous l'avons indiqué lors de notre dernière comparution devant le comité, que l'intention de la société était d'établir un comité global présidé par Akio Toyoda, notre président. Cela a été fait. Le comité est composé de directeurs en chef de la qualité régionaux, et un directeur en chef de la qualité a été nommé pour l'Amérique du Nord. En dessous du directeur en chef de la qualité est un groupe de travail nord-américain qui est responsable d'examiner toutes les questions de qualité et de sécurité. Il se réunit régulièrement pour examiner les questions et en rend compte au directeur en chef de la qualité.

En plus de cela, en Amérique du Nord, nous avons un comité consultatif indépendant de la sécurité, qui examine toutes ces questions et qui fournit des conseils indépendants à la société afin de veiller à ce que rien ne soit omis du fait de processus à l'intérieur de la société ou de notre approche en affaires. Le but est d'assurer que nous ayons un flux d'information maximal à l'intérieur de la société, de telle sorte que s'il survient quelque chose qui paraît important, ce soit identifié et communiqué.

Mme Lois Brown: Qu'est-ce qui déclencherait l'envoi d'un rapport à l'agent d'enquête?

M. Stephen Beatty: En ce qui concerne notre directeur en chef de la qualité, ce serait n'importe quel constat venant du terrain, ou identifié au niveau de la fabrication, ou qui serait généralement saisi par nos opérations à l'échelle nord-américaine. Cela inclurait Toyota Canada, mais engloberait les usines de construction, notre distributeur aux États-Unis, Toyota Motor Sales, et ainsi de suite.

Mme Lois Brown: Et cela enclencherait-il l'envoi d'un avertissement à tous les concessionnaires?

M. Stephen Beatty: L'objet de la chose est de veiller à ce que, s'il y a quelque retard que ce soit, ou s'il n'y a pas eu examen suffisant de certaines informations et que si, donc, il y a déclenchement du processus normal d'identification du problème, alors cela soit répercuté, comme c'est le cas aujourd'hui, jusqu'à Toyota Canada, et nous prendrions une mesure parmi plusieurs.

S'il s'agit d'un défaut compromettant la sécurité, alors nous déclencherions bien évidemment un avis de défaut et un rappel. S'il s'agit simplement du fonctionnement d'une pièce, alors ce pourrait faire l'objet d'un bulletin technique d'entretien ou de l'envoi d'autres informations aux concessionnaires afin qu'ils sachent comment traiter d'un problème particulier dans un véhicule. Mais l'idée, encore une fois, est d'assurer un flux de communication maximal et d'éviter quelque blocage que ce soit dans le système. Notre espoir est que cela se traduise par une réaction plus rapide au niveau du marché.

Mme Lois Brown: Combien de rapports en provenance d'un concessionnaire ou de plusieurs concessionnaires faudrait-il pour qu'un drapeau rouge soit levé au niveau du contrôle de la qualité?

M. Stephen Beatty: Encore une fois, je pense que cela dépend de la nature ou de la qualité des informations en provenance du champ. Selon le niveau de détail du rapport initial, vous pourriez ou ne pourriez pas en fait reproduire la situation qui pose problème.

C'était là l'une des difficultés dans les premiers stades de cette campagne: il était très difficile de reproduire la situation.

Dans d'autres cas, vous aurez peut-être quelque chose de très clair et qui vous permette d'y travailler immédiatement. Nous avons eu quelques récents exemples de cela également.

Mme Lois Brown: Vous avez mentionné plus tôt que l'humidité est un problème dans certaines régions. Seriez-vous en mesure de

tenir compte des différentes zones géographiques concernées et d'assurer un échange d'information de part et d'autre?

M. Stephen Beatty: Oui. Encore une fois, c'est là l'une des raisons de la création de ce poste de directeur en chef de la qualité au niveau régional. L'idée est de veiller à ce que ces choses qui sont caractéristiques ou peut-être uniques à une région donnée soient examinées.

Comme je l'ai expliqué lors de notre dernière comparution, c'est également ce pour quoi nous envoyons une équipe d'ingénierie sur le terrain au Canada pendant les mois d'hiver: précisément pour examiner les conditions qui sont uniques au marché canadien. L'Arizona ne peut pas me fournir des données pertinentes pour une situation de conduite au Canada en décembre. Il nous faut avoir un personnel sur place pour pouvoir comprendre ce qui se passe.

●(0940)

Le président: Merci.

Monsieur Volpe.

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

J'aimerais reprendre là où je me suis arrêté, monsieur Beatty. Je suis quelque peu troublé par certaines des choses que vous avez dites à mes collègues au fil de la discussion, car il me semble que vous avez, au fur et à mesure, pris certaines décisions de nature qualitative quant à la documentation qui vous est parvenue.

Vous avez décidé si certaines choses étaient des questions de routine ou d'entretien, et vous saviez ce qui se passait. De fait, lorsque j'ai discuté avec vous il y a un instant, je vous ai demandé si, lorsque vous avez reçu ces rapports au sujet des pédales grippantes et de la composition des produits PPS, vous en avez avisé Transports Canada. Vous n'avez pas eu l'occasion de répondre, alors je vais vous poser la question à nouveau. Avez-vous avisé Transports Canada de l'avis de défaut?

M. Stephen Beatty: Pour être clair, parlons-nous de la pédale Tundra?

L'hon. Joseph Volpe: Oui.

M. Stephen Beatty: Exact. Non, pas à l'époque. Nous l'avons incluse dans notre rappel du 21 janvier pour faire en sorte que quiconque connaissait un problème pouvant être lié à la pédale grippante serait couvert par la même campagne.

L'hon. Joseph Volpe: Oui, je comprends cela. C'est ce que vous avez écrit dans votre lettre — encore une fois, la lettre du 19 février — et j'ai l'impression que vous cherchez à brouiller votre piste. Le 21 janvier vous avez adressé cet avis de défaut à Transports Canada concernant les pédales, les deux réalisées en PA46 et en PPS. Curieusement — et c'est ce qui est troublant — lors de votre témoignage au comité le 16 mars vous avez déclaré, et je cite « Notre premier cas de pédale grippante était fin octobre ». C'était en 2009. Vous avez dit « à l'époque, nous ne savions pas ce que c'était ».

Vous pouvez imaginer... Je suis choqué que vous disiez que « vous ne saviez pas ce que c'était ». Donc, pendant trois ans, selon votre lettre, Toyota se penche sur ce problème et vous « ne saviez pas ce que c'était », mais vous avez également indiqué dans le témoignage qu'il vous incombait — à vous — de lancer un avis de rappel dès l'instant où vous aviez connaissance d'une défektivité.

Je ne comprends pas, monsieur Beatty. Il vous a fallu trois ans, alors qu'au début de mon interrogatoire je vous ai demandé si vous connaissiez l'article 10 de la Loi sur la sécurité automobile qui stipule que « l'entreprise qui fabrique, vend ou importe » doit donner avis...? Pourquoi vous a-t-il fallu trois ans?

M. Stephen Beatty: Monsieur le président, si je puis revenir un instant à la chronologie, je crois qu'il y a là deux enjeux. Le premier est de savoir comment les déterminations sécuritaires sont effectués et sur quelle base. L'autre concerne la connaissance qu'avait Toyota Canada des problèmes touchant les véhicules sur le marché canadien.

Pour ce qui est de la première question, une procédure précise est suivie en vue d'arriver à une détermination, qui débouche sur une conclusion quant à l'existence ou non d'un défaut sécuritaire. Dès lors, j'ai absolument l'obligation d'agir, une fois cette détermination faite.

L'hon. Joseph Volpe: Non, réellement, sauf mon respect, monsieur Beatty, l'obligation intervient lorsque vous apprenez l'existence du défaut, lorsque la société en est informée.

Il y a donc deux enjeux, pour vous répliquer. Premièrement, la question de savoir si vous respectez les lignes directrices et la loi, selon l'observation par Transports Canada de la loi, et c'est donc une question de leadership, celui de Transports Canada ou du vôtre; l'autre question est de savoir si Toyota, en substance, la société responsable du génie et de la conception, vous renseigne sur les véhicules que vous vendez sur le marché nord-américain.

C'est là le noeud de l'affaire et vous me répondez non aux deux questions, vous dites que vous avez eu connaissance du problème le 20 janvier parce que vous avez lancé le rappel le 21 janvier.

M. Stephen Beatty: C'est juste, car c'est à cette date que l'existence d'un défaut compromettant la sécurité a été déterminée.

L'hon. Joseph Volpe: C'est un peu trop légaliste: « l'existence a été déterminée ». La loi dit: « constate un défaut »...

M. Stephen Beatty: Exact.

L'hon. Joseph Volpe: ... et vous le constatez trois ans plus tôt.

M. Stephen Beatty: Non, on le constate à la suite d'un processus d'enquête scientifique sur le problème et la détermination que la défectuosité existe et doit être réparée.

L'hon. Joseph Volpe: Sauf votre respect, vous avez parlé de l'Arizona, et les conditions en Arizona sont bien meilleures que celles rencontrées ici. S'il y avait un problème en Arizona, vous deviez vous attendre à un problème ici au Canada.

Vous demandez à ce comité d'admettre que les conditions climatiques au Canada sont meilleures qu'en Arizona, et c'est pourquoi vous allez faire une détermination — le mot « détermination » — de la question de savoir s'il y a un défaut compromettant la sécurité à la suite d'une étude scientifique, alors que votre siège social effectuait déjà de telles études d'ingénierie partout dans le monde...?

• (0945)

M. Stephen Beatty: Pardonnez-moi, mais je ne vous suis pas du tout.

L'hon. Joseph Volpe: Je le craignais. Et je n'ai pas suivi tout à l'heure lorsque vous parliez du moment du contrat.

Le président: Je vais devoir passer à M. Carrier.

Bienvenue.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, messieurs. Je fais une apparition inhabituelle au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, mais c'est un sujet tellement intéressant.

Monsieur le président, on a mentionné tantôt qu'un représentant du ministère des Transports pouvait répondre à nos questions. Est-ce qu'on pourrait l'appeler à témoigner?

[Traduction]

Le président: Monsieur McDonald?

Gerard McDonald est sous-ministre adjoint associé de la Sûreté et de la sécurité. Il a déjà comparu.

M. Carrier a...

[Français]

M. Robert Carrier: Monsieur Donald?

[Traduction]

Le président: M. McDonald — excusez-moi.

[Français]

M. Robert Carrier: Monsieur McDonald, je me pose certaines questions. Depuis le début des incidents chez Toyota, avez-vous obtenu des informations additionnelles qui répondent aux interrogations que vous aviez sûrement? Est-ce que vous avez obtenu une pleine collaboration et des informations suffisantes de la part de la compagnie?

[Traduction]

M. Gerard McDonald (sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Monsieur le président, depuis que cette information nous est parvenue, nous avons eu maintes rencontres avec Toyota. De toute évidence, nous avons suivi de près toutes les délibérations, tant ici qu'aux États-Unis, et suite à certaines déclarations faites par la NHTSA, par Toyota aux États-Unis et par Toyota ici, nous avons demandé et à Toyota Canada et à Toyota Motor Manufacturing Canada des renseignements supplémentaires sur ce qu'ils savaient et quand ils l'ont su.

Je suis heureux de dire que les deux entités se sont montrées très ouvertes à collaborer avec nous. Elles nous ont fait parvenir plus de 9 000 pages de documents que nous avons presque fini d'analyser et d'examiner. Voilà où nous en sommes.

[Français]

M. Robert Carrier: Merci.

Vous avez maintenant des informations additionnelles pour étudier le problème. Vous constatez qu'on est en rétroaction, en réaction à un problème survenu. Ce que nous reprochent plusieurs de nos électeurs, c'est qu'on s'occupe d'un problème une fois qu'il est arrivé. Après avoir étudié ce problème, êtes-vous arrivés à certaines recommandations ou décisions en vue d'améliorer vos procédures, pour éviter que cette situation ne se reproduise?

On parle beaucoup de la compagnie Toyota actuellement, mais dans un monde de mondialisation, c'est normal qu'on fasse affaire avec plusieurs entreprises dont le siège social, bien souvent, est à l'étranger. Ce qui est important pour nous, c'est d'avoir un gouvernement qui, par l'entremise de son ministère, s'occupe adéquatement de la sécurité de ses citoyens.

Avez-vous tiré des conclusions sur la façon d'apporter des améliorations à votre fonctionnement, que vous allez suggérer?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Certes, monsieur le président, nous examinons actuellement comment cette situation a évolué. Nous suivons évidemment de près les délibérations de votre comité. Notre ministre a indiqué que nous examinerons sérieusement toute recommandation que pourrait présenter votre comité sur la façon d'améliorer la Loi sur la sécurité automobile à la lumière de ce qui est arrivé dans ce cas particulier.

Nous examinons également la Loi sur l'application de mesures proactives et la responsabilité en cas de défaut que M. Volpe a introduite à la Chambre, pour déterminer en quoi elle pourrait nous aider à exécuter notre mission. En outre, nous procédons à un examen de la Loi sur la sécurité automobile pour déterminer si des changements sont nécessaires pour améliorer la sécurité des véhicules à moteur au Canada.

• (0950)

[Français]

M. Robert Carrier: Parmi les modifications que vous entrevoiez, pensez-vous justement être informés davantage ou prioritairement de toutes les plaintes manifestées par les usagers et propriétaires de véhicules, plutôt que d'attendre que chaque entreprise décide que c'est un problème de design qu'il faut corriger? Est-ce que vous voulez être plus proactifs et analyser vous-mêmes l'ensemble des plaintes formulées — sans nécessairement réagir à chaque plainte — afin de pouvoir en faire l'étude et, selon les statistiques de probabilité, déterminer s'il y a effectivement un problème, sans attendre une réaction de la part de chacune des entreprises?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Je fais remarquer, monsieur le président, que nous réagissons actuellement à toutes les plaintes que nous adresse le public canadien. Comme nous l'avons indiqué antérieurement ici, nous recevons quelque 1 200 plaintes par an concernant les véhicules à moteur, et nous faisons enquête sur chacune d'elles.

Certes, plus nous avons de renseignements et mieux nous sommes en mesure de faire une détermination. C'est une question de capacité. Si l'on optait pour un système tel que toutes les plaintes doivent être transmises à Transports Canada, cela accroîtrait évidemment dans une large mesure le nombre des sujets sur lesquels nous devons nous pencher, ce qui mettrait en jeu les ressources dont nous aurions besoin pour faire face.

Je signale qu'aux États-Unis toutes ces plaintes doivent être transmises. Or, en l'occurrence, il semble que la NHTSA n'a pas fait mieux à l'égard de ce problème particulier que nous.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Carrier.

M. Robert Carrier: Ah oui, c'est déjà tout? Merci.

[Traduction]

Le président: Nous allons passer à M. Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de comparaître de nouveau.

Bien sûr, vous étiez ici il y a quelques mois et, à cette époque, nous avons pu établir que Toyota connaissait son problème au Canada avec la pédale d'accélérateur CTS avant d'effectuer un rappel. Les fonctionnaires de Transports Canada font actuellement enquête sur une possible violation de la Loi sur la sécurité automobile.

Monsieur Beatty, j'ai été un peu surpris par votre réponse à une question de M. Laframboise. Vous avez dit que cela dépend de la définition de plainte. Je ne sais pas ce que vous en pensez, mais cela m'a rappelé l'ancien président Clinton lorsqu'on lui a posé la question la plus incriminante, et qu'il a répondu que tout dépendait de la définition de « est ».

Cela ne me rassure pas beaucoup. On semble un peu couper les cheveux en quatre. Ce que je perçois dans les courriels qui nous ont été remis, c'est une tendance à faire le minimum pour ce qui est des rappels pour cause de sécurité.

Dans le cas du problème du système de freinage de la Prius, dans un courriel du 4 février 2010, vous demandez ce que Transports Canada attend de Toyota Canada, comme si le lancement d'un rappel devait être le fait de Transports Canada plutôt que de Toyota Canada.

Dans la Matrix 2009, il y avait un problème de coussin de siège arrière. Transports Canada a demandé si cela pouvait avoir un effet sur les sièges de sécurité pour enfants. Vous avez demandé si ce n'était pas plutôt un problème de qualité plutôt que de sécurité.

Dans un courriel du 27 novembre 2009 émanant de quelqu'un chez Toyota — je ne sais qui car vous avez censuré le nom de l'expéditeur — vous avez même demandé qu'une enquête de Transports sur le problème de la Venza en 2009 ne soit pas effectuée chez un concessionnaire mais à votre siège, étant donné la grande visibilité de cette enquête. Peut-être tout dépend-il de la définition de « sécurité » donnée par Toyota. Je suis un peu inquiet.

Permettez-moi de vous poser une question sur les bulletins de service technique et les bulletins de service aux concessionnaires. C'est vous qui avez soulevé la question. Quelle est la différence entre un bulletin de service technique et l'émission d'un avis de défaut pour rappel? Quelle distinction Toyota établit-elle entre les deux? Tout dépend réellement de la définition de sécurité. Monsieur Beatty, quelle est la différence?

• (0955)

M. Stephen Beatty: Merci.

Je suppose que ce que j'essayais d'expliquer — et si je n'y suis pas parvenu, permettez-moi de revenir en arrière pour clarifier — c'est que si je regarde, par exemple, tous les contacts que nous avons eus, simplement avec notre centre d'interaction avec la clientèle au cours de la première partie de cette année, de janvier à avril, il y en a eu plus de 50 000. Chacun de ces contacts donne lieu à un dossier, mais dans certains cas il s'agit simplement d'une demande de brochure qui n'a rien à voir avec tout le reste. Ce que je dis concernant la définition d'une plainte, c'est que quiconque...

M. Jeff Watson: Ce n'est pas ce que je demande. Je demande quelle est la différence entre un bulletin de service technique et un avis de défektivité. Je ne vous demande pas ce qu'est une plainte.

M. Stephen Beatty: Nous avons commencé avec la question des plaintes et je voulais simplement expliquer qu'à notre avis...

M. Jeff Watson: J'aimerais une réponse à ma question, pas à celle de M. Laframboise, s'il vous plaît.

M. Stephen Beatty: Oui, et j'espère pouvoir répondre aux deux.

M. Jeff Watson: J'aimerais que vous répondiez à la mienne.

M. Stephen Beatty: La question de la sécurité, je pense, est très clairement énoncée sous le régime de la Loi sur la sécurité automobile. Je crois que le sous-ministre, par exemple, a très bien exprimé par écrit l'interprétation que donne le gouvernement de cette définition. Le fait est qu'il peut très bien nous arriver d'émettre des bulletins de service technique qui n'ont rien du tout à voir avec la sécurité du véhicule; les bulletins peuvent porter sur toutes sortes de travaux d'entretien de la voiture.

M. Jeff Watson: Est-ce qu'un bulletin de service technique de Toyota est jamais devenu ultérieurement un enjeu dans le cadre d'un rappel sécuritaire?

M. Stephen Beatty: Il est possible qu'avec l'arrivée de renseignements supplémentaires, il apparaisse qu'il s'agit en fait d'un problème sécuritaire plutôt que d'une question d'entretien routinier...

M. Jeff Watson: Aux États-Unis, les bulletins de service technique remis à la NHTSA en 2008 et 2009 concernant les tapis protecteurs portaient sur les mêmes modèles que ceux ayant ultérieurement été rappelés... L'avantage, bien sûr, d'un bulletin de service technique est qu'il transfère le coût de la réparation au consommateur plutôt que d'être assumé par Toyota Canada.

Mais la question que je veux réellement poser, c'est si Toyota..., eh bien, vous avez confirmé que certains se transforment ultérieurement en rappels pour raison de sécurité. Est-ce que Toyota a jamais eu recours au bulletin de service technique pour retarder la déclaration à Transports Canada d'un défaut compromettant gravement la sécurité?

M. Stephen Beatty: Je n'ai pas connaissance que ce soit jamais arrivé.

M. Jeff Watson: Vous n'avez pas connaissance de grand-chose.

Savez-vous si l'un de vos fournisseurs...

Le président: Merci. Je dois...

M. Jeff Watson: Oh, monsieur le président...

Le président: Madame Crombie.

Mme Bonnie Crombie (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur Beatty, dans son témoignage sous serment devant ce comité le 16 mars 2010, M. Ray Tanguay, président de Toyota Motor Manufacturing Canada Inc., a déclaré qu'avant de lancer le rappel concernant les pédales d'accélérateur défectueuses le 21 janvier 2010, Toyota travaillait avec le fabricant de la pédale, CTS, à une reconception de la pédale.

Vous souvenez-vous de cette déclaration?

M. Stephen Beatty: Oui.

Mme Bonnie Crombie: Bien. Il ne se souvenait pas de la date exacte à laquelle il a eu connaissance de la défectuosité de la pédale, mais il a dit que c'était vers la fin de l'année. Eh bien, clairement, la fin de l'année n'est pas le 21 janvier 2010, et donc en tant que responsable des opérations chez Toyota Canada, avez-vous été surpris par cet aveu de M. Tanguay?

M. Stephen Beatty: Non. Si vous regardez le fonctionnement d'une entreprise de fabrication, ce qui se passe au niveau de l'usine, c'est qu'on l'avertit d'un changement prochain dans la production.

C'est son rôle: assembler les véhicules. Le travail de génie autre se fait ailleurs.

Mme Bonnie Crombie: En tant que responsable des opérations chez Toyota Canada, vous assumez la responsabilité aussi de la conception technique et des spécifications que vous remettez à vos sous-traitants tels que CTS. Est-ce exact?

M. Stephen Beatty: Toyota Motor Corporation l'assume, oui.

Mme Bonnie Crombie: Merci.

Connaissez-vous le communiqué de presse publié par le secrétaire au transport américain, Ray LaHood, le lundi 15 avril 2010, intitulé « Le secrétaire LaHood annonce que le DOT demande l'imposition de la peine civile maximale à Toyota »?

M. Stephen Beatty: Oui, de façon générale.

Mme Bonnie Crombie: Dans ce communiqué de presse, on lit que la National Highway Traffic Safety Administration, la NHTSA:

... a appris grâce à des documents obtenus de Toyota que la société était au courant du défaut de grippage de la pédale depuis au moins le 29 septembre 2009. Ce jour-là, Toyota a remis des procédures de réparation à ses distributeurs dans 31 pays européens et au Canada suite aux plaintes concernant des pédales d'accélérateur grippantes, des augmentations soudaines de régime du moteur et des accélérations subites du véhicule. Les documents montrent également que Toyota savait que des consommateurs américains rencontraient les mêmes problèmes.

Savez-vous que le gouvernement américain a imposé à Toyota une amende record de presque 16,4 millions de dollars pour avoir omis de signaler le défaut. Savez-vous également que Toyota a payé l'amende plutôt que de la contester? Et pourquoi?

• (1000)

M. Stephen Beatty: Oui, bien que Toyota aux États-Unis ait indiqué qu'elle ne croyait pas avoir enfreint la loi. Je crains de ne pas pouvoir vous en dire beaucoup plus. Je connais mal les dispositions de la loi américaine.

J'aimerais signaler, toutefois, que le communiqué de presse du secrétaire LaHood est erroné. Il dit que l'IT a été reçu au Canada. Cela n'a jamais été le cas. Nous l'avons fait remarquer dans un message ultérieur à M. LaHood.

Je ne sais comment expliquer cela, sinon que parfois, lorsqu'une information franchit les frontières, le mauvais document arrive. En l'occurrence, il était tout simplement inexact que le Canada avait reçu l'IT.

Mme Bonnie Crombie: Mais vous avez un système en place pour cela, n'est-ce pas?

M. Stephen Beatty: Je ne reçois ordinairement pas l'information technique adressée aux distributeurs européens.

Mme Bonnie Crombie: Je pense qu'il y a une surabondance de preuves ici qui, je vous le rappelle, proviennent de documents qui ont été envoyés au Canada, alors comment pouvez-vous dire que Toyota n'a pas enfreint la loi ici? La preuve est faite que Toyota était au courant depuis au moins trois mois avant de lancer le rappel. Pourquoi n'avez-vous pas communiqué cette information au ministère? Pourquoi ce camouflage?

M. Stephen Beatty: Premièrement, il n'y a pas eu de camouflage.

Deuxièmement, comme je viens de le mentionner au sujet de l'IT qui n'a pas été reçu au Canada, les premiers cas dont nous avons eu connaissance faisaient l'objet d'un rapport technique de terrain en octobre, mais nous ne parvenions pas à reproduire le problème. Nous ne savions pas quel était le problème.

Nous avons transmis ces rapports au service du génie pour examen. Le premier cas que nous avons réussi à reproduire — autrement dit, nous avons pu confirmer qu'il se passait quelque chose — était fin novembre. Je pense que nous avons travaillé avec autant de diligence que possible pour identifier ces problèmes et procéder au rappel.

Mme Bonnie Crombie: Merci.

M'adressant très rapidement à M. McDonald, dans les 9 000 pages de documentation que Toyota Canada a fini par remettre, avez-vous trouvé des renseignements nouveaux, avez-vous pu glaner quelque chose de pertinent?

J'aimerais aussi que M. Beatty nous dise pourquoi il a fallu si longtemps. Pourquoi cette information n'a-t-elle pas été communiquée à Transports Canada plus vite et pourquoi n'a-t-elle pas été communiquée en temps plus opportun au comité?

M. Gerard McDonald: Jusqu'à présent nous n'avons rien trouvé de nouveau concernant le problème de la pédale grippante. Mais comme je l'ai déjà dit, nous n'avons pas fini d'analyser tous les documents, et nous attendons également d'en recevoir.

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

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

Merci aux témoins de comparaître aujourd'hui et d'apporter des renseignements complémentaires.

Manifestement, il y a beaucoup d'information: j'ai reçu trois CD à mon bureau hier. Il a fallu 20 minutes pour ouvrir les CD juste pour accéder aux documents; je crois savoir qu'il y a 58 documents, faisant 221 pages au total. Très franchement, je me réserve le droit de vous reconvoquer pour répondre aux questions sur ces documents.

Initialement, j'ai reçu une lettre de Toyota Canada en réponse à ma demande concernant les pédales... en particulier, lors d'une séance de comité, j'avais demandé si les défauts dont nous parlons au Canada — l'assemblage de pédale et le matériau employé — étaient les mêmes que ceux constatés en Europe. La réponse à cette question dans la première lettre était évasive et ne répondait pas à ma question. J'en ai été très déçu. Je tiens à faire savoir combien cette réponse de Toyota Canada m'a déçu.

En tout cas, la réponse que j'ai reçue tout récemment, le 31 mai 2010, dans une lettre de Toyota Canada qui répond à ces questions plus en détail, est ce à quoi je me serais attendu en premier lieu de la part d'une organisation professionnelle, et elle indique en substance que le matériau utilisé au Canada produisant le phénomène de grippage de la pédale est le même que celui utilisé en Irlande et au Royaume-Uni.

Je crois savoir que vous affirmez que tout a été fait, en particulier relativement au délai de notification, mais je ne partage pas cet avis. Je ne crois pas, personnellement, que la notification a été adéquate. Dans ce cas particulier, vous étiez averti depuis un an. J'aimerais parler d'abord de cela.

Quels mécanismes de rappel, d'avis professionnels, de bulletins de service technique, etc. ont été échangés entre Toyota Europe, Toyota Canada ou Toyota États-Unis? Car tout compte fait, Toyota International — si je puis utiliser l'expression — détient un pourcentage de tout; cette société est réellement propriétaire de Toyota Europe et de Toyota États-Unis et possède 50 p. 100 de Toyota Canada. Qu'est-ce donc qui a été échangé entre Toyota

Europe et Toyota Canada ou d'autres succursales de Toyota? Car il me semble que vous auriez dû recevoir tous ces avis.

• (1005)

M. Stephen Beatty: Je ne puis parler de ce qui a pu être transmis entre l'Europe et toute autre région du monde.

Pour ce qui est de l'Europe et du Canada, il n'y a pas eu de communication directe sur ce sujet. Je dois dire que lorsque Toyota Europe se penchait sur la question, il s'agissait spécifiquement de deux modèles, la Aygo et la Yaris. Si la Yaris est vendue ici, elle est vendue avec une conception de pédale différente venant d'un fabricant différent, et elle n'est donc pas concernée du tout. La Aygo n'est pas vendue en dehors de l'Europe.

M. Brian Jean: Je crois savoir que l'assemblage de pédale est fait avec le même polymère, n'est-ce pas? Et en fait, c'est le même assemblage sauf que l'un est pour la conduite à droite et l'autre la conduite à gauche...?

M. Stephen Beatty: Non. Permettez-moi juste de scinder la question pour que les choses soient bien claires. En règle générale, toutes les pédales ayant fait l'objet du rappel employaient le même polymère et avaient la même conception générale. Les véhicules examinés dans le cas européen n'étaient pas les mêmes.

M. Brian Jean: Je comprends, mais la conception générale était la même et le matériau le même, et donc pour moi, bingo: ding, ding, ding, la cloche d'alarme sonne, nous avons un problème.

Un an plus tard — un an plus tard — vous avisez l'autorité réglementaire au Canada qu'il pourrait y avoir un problème avec cette pédale, après trois mois supplémentaires de confirmation.

Eh bien, monsieur Beatty, cela ne me satisfait pas. Nous allons voir si l'autorité réglementaire est satisfaite ou non.

Avez-vous une mère?

M. Stephen Beatty: Absolument.

M. Brian Jean: Comme nous tous. Ma mère m'a appris à conduire il y a une trentaine d'années. Aujourd'hui elle n'est plus tout à fait la même qu'il y a 30 ans lorsqu'elle m'a appris à conduire; elle a 68 ans et sa vitesse de réaction n'est pas tout à fait ce qu'était la mienne ou la sienne il y a 30 ans.

Elle ne conduit pas une Toyota, mais laissez-moi vous dire ceci: si je découvrais que le véhicule qu'elle a conduit pendant trois mois était doté d'une pièce que l'on ne peut que qualifier de défectueuse ou présentant la possibilité de mal fonctionner, je serais très fâché. De nombreux Canadiens m'ont dit être très fâchés, et j'espère donc que Toyota va prendre cela à coeur et faire les choses différemment.

À ce propos, que pouvons-nous faire différemment ici aujourd'hui, dans ce comité? Que pouvons-nous faire différemment à l'avenir pour garantir que le délai de notification raccourcisse considérablement?

M. Stephen Beatty: Le fin mot de l'affaire consiste, tant pour les constructeurs que le gouvernement, à consacrer autant de ressources techniques que possible à l'identification de ces problèmes et à la détermination de l'existence ou non d'un défaut compromettant la sécurité.

M. Brian Jean: Monsieur Beatty, étant donné que mon temps est limité, j'aimerais vous demander de nous communiquer, par l'intermédiaire du comité, quelques suggestions que vous pourriez avoir concernant la réglementation, la législation, et la façon de raccourcir le délai de notification, car, très franchement, il n'est pas adéquat.

Mais j'ai une dernière question concernant votre document daté du 31 mai 2010. En haut du document figure la mention « Rapport d'avocat confidentiel »: cela signifie-t-il que vous essayez de nous remettre des documents protégés par le secret professionnel liant l'avocat et son client?

M. Stephen Beatty: Eh bien, manifestement, puisque nous vous l'avons remis, nous avons renoncé à cette confidentialité.

M. Brian Jean: Très bien. Eh bien, c'est écrit dans le coin supérieur. J'étais juste curieux. Ce document nous a été remis avec cette mention: quelle est l'intention derrière cela?

M. Stephen Beatty: C'est une ébauche. Il est ce qu'il est, c'est-à-dire...

M. Brian Jean: Mais ce n'est plus actuellement une ébauche, n'est-ce pas?

M. Stephen Beatty: Non. Il...

M. Brian Jean: Quelle est l'intention de cette mention dans le coin supérieur gauche?

M. Stephen Beatty: Aucune à ce stade. Le secret est levé.

Le président: Merci.

Monsieur Volpe, vous avez cinq minutes.

L'hon. Joseph Volpe: Merci beaucoup.

J'aimerais revenir à la question de la responsabilité, car il me semble, monsieur Beatty, que Toyota Canada a éludé sa responsabilité de faire preuve d'initiative et d'offrir un service à ses clients, comme dans l'exemple de la mère de M. Jean.

Je me demande si vous n'avez pas compromis également la faculté de Transports Canada d'exercer sa responsabilité réglementaire. Je vais poser cette question dans un moment à M. McDonald aussi, mais vous avez comparu devant le comité le 16 mars et, en expliquant la procédure de rappel dans votre témoignage, vous vous êtes vanté, et je reprends vos termes, d'avoir lancé « un rappel lié à la sécurité exclusivement au Canada sur un tapis protecteur toutes saisons installé dans la Toyota Venza récemment mise sur le marché ».

Vous vous souvenez de la date de ce rappel?

• (1010)

M. Stephen Beatty: Absolument. Transports Canada a été notifié le 26 novembre.

L'hon. Joseph Volpe: Vous avez déclaré que lorsque vous avez lancé ce rappel vous assumiez cette grande responsabilité, mais les courriels remis au comité — d'ailleurs, je partage l'avis de M. Jean que nous n'avons pas eu toute l'information que nous demandions — montrent que le 2 octobre, le chef des rappels à Transports Canada, M. Nigel Mortimer, a écrit à Toyota en déplorant que le modèle Venza n'était pas englobé dans ce rapport de septembre. C'était le 2 octobre. Il a déclaré que Transports Canada connaissait deux cas impliquant la Venza, et il a demandé à Toyota de réagir immédiatement.

Voilà donc ce qui s'est passé. Vous donnez toute la chronologie dans votre lettre.

Le 7 octobre, Toyota a lancé d'autres rappels, mais non pas pour la Venza. M. Mortimer a écrit de nouveau à Toyota pour dire « Nous restons préoccupés par votre exclusion actuelle de la Venza et espérons que le modèle sera englobé dans l'avenir proche ».

Un mois plus tard, Transports Canada écrit une autre lettre à Toyota, demandant de nouveau que la Venza soit englobée dans le rappel. Cinq semaines, après novembre, et de fait le 17 décembre, soit 11 semaines complètes après qu'on lui ait demandé de réagir immédiatement, Toyota a lancé un rappel. Est-ce que je dois rester sur l'impression, ou bien la question est-elle que c'est ainsi que se comporte toujours Toyota, même sous la loupe?

M. Stephen Beatty: Revenons à cette chronologie un instant. Au début d'octobre, et Toyota et Transports Canada se penchaient sur certains rapports de terrain et essayaient de déterminer ce qui se passait avec la Venza. Les premiers cas que nous avons connus, y compris ceux signalés à Transports Canada, indiquaient que la superposition d'un tapis protecteur du marché secondaire — autrement dit non d'origine Toyota — gênait le jeu des pédales dans les voitures.

Nous cherchions à comprendre ce que cela signifiait à la lumière de la question plus large des tapis protecteurs toutes saisons aux États-Unis. Nous avons combiné le travail d'examen de tous nos tapis protecteurs. C'est pourquoi, le 25 novembre, lors de notre réunion avec Transports Canada, nous avons déposé le rapport sur tous les tapis en même temps et...

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Beatty, je suis désolé...

M. Stephen Beatty: ... et avons fait la déclaration le lendemain.

L'hon. Joseph Volpe: Oui, je sais, mais ce n'est pas suffisant. Nous avons lu tous ces courriels, certains des rapports de vos enquêteurs de terrain et des enquêteurs de terrain de Transports Canada, et ils ont balayé cela d'un revers de main comme étant de la foutaise. Ce n'est rien d'autre. De fait, certains de ces courriels, si j'en donnais lecture publiquement, feraient honte à n'importe qui.

Mais la question n'est pas tant que vous ayez eu à attendre ceci ou cela, c'est qu'il vous a fallu 11 semaines après que Transports Canada, l'autorité de réglementation, vous ait demandé d'agir — 11 semaines. Le ministère avait l'information et vous refusiez de bouger.

Il est sidérant que Transports Canada n'ait pas immédiatement agi comme le ministre l'avait annoncé, c'est-à-dire lancer des enquêtes, et pourtant vous admettez que vous connaissiez toutes ces choses et vous n'avez rien fait pendant 11 semaines. Vous avez laissé les gens conduire dans des situations dangereuses pendant trois mois.

Comment pouvez-vous vous regarder dans la glace et vous dire qu'il n'y a pas de mal à laisser les gens conduire un véhicule défectueux pendant trois mois pendant que je me convaincs que ce n'est pas une procédure de routine ou d'entretien mais effectivement un défaut compromettant la sécurité?

Le voici, il est là, M. McDonald de Transports Canada, qui vous dit: « Réveillez-vous ».

M. Stephen Beatty: Monsieur le président, si vous regardez ces documents, vous verrez qu'ils indiquent explicitement qu'il n'y avait pas de défaut du véhicule. Il y avait un jeu de tapis protecteurs dans la Venza qui ne répondait pas aux spécifications, ce que nous avons pu établir et nous avons pris les mesures voulues. Nous l'avons fait au cours de la période de début octobre jusqu'à notre réunion avec Transports Canada en novembre...

L'hon. Joseph Volpe: N'insistez pas, monsieur Beatty: vos enquêteurs de terrain aux États-Unis et au Canada, les enquêteurs de terrain des ministères des Transports des États-Unis et du Canada, disaient que c'était de la foutaise. En fait, un enquêteur de terrain, dont le nom est effacé, dit: me voici, telle taille, tel poids, j'ai les deux pieds sur le frein et je n'y arrive pas.

Cela n'a rien à voir avec les tapis protecteurs. Cela a tout à voir avec le refus de la responsabilité. Cela a tout à voir avec votre absence d'initiative concernant vos propres produits...

•(1015)

Le président: Merci, monsieur Volpe.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Ma question va s'adresser à M. Tanaka.

Tout à l'heure, vous avez mentionné que la décision du rappel au sujet du défaut lié à l'accélérateur a été prise au Japon. Votre centre de recherche est au Japon. La prise de décision a été faite au Japon, mais à quel endroit se sont effectuées les recherches et la suite du processus? Il y a eu des plaintes en provenance du Canada, des États-Unis, d'Europe. Vous les avez réunies, puis les analyses plus approfondies ont été faites au Japon, est-ce exact?

[Traduction]

M. Minoru Tanaka (Interprétation): Oui, au Japon.

[Français]

M. Mario Laframboise: Le plus performant de vos centres de recherche est-il situé au Japon?

[Traduction]

M. Minoru Tanaka (Interprétation): Oui.

[Français]

M. Mario Laframboise: Donc, monsieur McDonald, il y a eu une série de plaintes au Canada, aux États-Unis, en Europe. C'est complexe.

J'en reviens toujours à la façon de faire en sorte que cela ne se reproduise plus. Comme mon collègue M. Carrier vous le disait tout à l'heure, il faudra peut-être repenser certaines choses.

Présentement, vous recevez les plaintes pour défauts de fabrication. La loi oblige les constructeurs à vous faire part des défauts. Vous recevez des plaintes des citoyens, mais la majorité est reçue par les concessionnaires et par les compagnies. Leur obligation, lorsqu'ils constatent un défaut, est de vous en faire part et de faire le suivi.

On s'aperçoit que le dossier des accélérateurs est complexe. Ce sont de nouvelles technologies. Si on décidait que les plaintes doivent obligatoirement être adressées à Transports Canada en même temps qu'elles sont acheminées, par exemple, au siège social de Toyota au Japon, aurions-nous le matériel et la technologie nécessaires? Est-ce trop complexe? Pourriez-vous m'expliquer de quelle façon on pourrait améliorer cela?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Il ne fait aucun doute que c'est un système complexe. Il faut savoir que vous avez affaire à quelque 5 000 constructeurs et importateurs de véhicules au Canada. Penser que Transports Canada pourrait avoir une supervision complète de tous les éléments de tous les véhicules introduits dans ce pays n'est probablement pas réaliste. Nous devons forcément travailler de

concert avec les fabricants, les importateurs et les distributeurs, pour déceler tous les défauts sécuritaires pouvant exister.

Peut-on s'y prendre différemment? Le gouvernement fédéral devrait-il exercer une plus grande surveillance? Je pense que ce sont toutes là des considérations qu'il faudra examiner, mais de toute évidence ce ne serait pas sans conséquence sur les ressources requises, selon le niveau d'intervention que l'on veut donner au gouvernement fédéral.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous avez dit plus tôt qu'aux États-Unis, il était obligatoire de faire le suivi des plaintes auprès de l'autorité responsable des transports, mais que ces gens n'avaient néanmoins pas été capables de constater tout cela. C'est ce que vous nous avez dit, n'est-ce pas?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Non. Je dois apporter un petit éclaircissement. Aux États-Unis, il existe une loi appelée TREAD act, je crois. Elle oblige les fabricants à déclarer les défauts à la NHTSA, qu'ils se produisent aux États-Unis ou ailleurs dans le monde. C'est une disposition que nous n'avons pas dans notre loi. Elle existe chez eux depuis quelque temps.

Si je saisis bien, l'un des problèmes que connaît la NHTSA, c'est qu'elle reçoit beaucoup plus d'information qu'elle ne peut analyser et digérer de manière réaliste. Quant à savoir si elle avait des renseignements particuliers sur l'accélérateur grippant de Toyota, je ne suis vraiment pas en mesure de le dire. Mais, évidemment, elle reçoit beaucoup plus de renseignements que nous, et leur problème est de savoir comment traiter toute cette information.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Beatty, vous comprenez qu'à notre avis, les délais suivant les constats de défauts sont trop longs. Évidemment, je suis obligé de me fier à Toyota, qui a mis sur pied ce que vous appelez une nouvelle structure de qualité. Pour le problème d'accélérateur, ça prenait des recherches plus poussées, qui ont été effectuées au Japon, comme nous l'a dit M. Tanaka. C'est de cette façon qu'on a pu constater la présence du défaut.

Votre nouvelle structure va-t-elle vous permettre d'être plus efficaces?

•(1020)

[Traduction]

M. Stephen Beatty: Je l'espère certainement. Nous apportons ces améliorations et nous avons demandé à des experts externes de nous conseiller sur la façon d'améliorer encore plus nos méthodes. Nous essayons de remettre à plat tout notre processus interne actuel et de l'examiner pour voir ce qu'il convient de faire.

Comme je l'ai dit, les problèmes techniques sont complexes. Ils prennent du temps à résoudre mais, dans l'intérêt de nos clients, nous voulons nous assurer que les acheteurs fassent confiance à leurs véhicules. Nous devons veiller, tout autant que les législateurs, à ce que cette information soit communiquée, que des mesures soient prises et que nos clients puissent avoir confiance.

[Français]

M. Mario Laframboise: Y a-t-il au Canada un centre de recherche aussi performant que celui du Japon?

[Traduction]

M. Stephen Beatty: Nous effectuons certains types de recherche ici au Canada. Nous avons un centre de recherche en conditions froides à Timmins, en Ontario. Nous avons des équipes d'ingénieurs sur le terrain qui effectuent les inspections de terrain en hiver. Il y a un centre technique pour l'Amérique du Nord au Michigan, et des Canadiens travaillent également dans ce centre. Nous avons une présence technique croissante ici, en Amérique du Nord.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Laframboise.

[Traduction]

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Je suis intéressé, moi aussi, à voir comment nous pouvons faire une différence à l'avenir. Pouvez-vous nous indiquer comment vous envisagez que Toyota Canada agisse à l'avenir concernant l'identification de défauts? J'aimerais que vous nous disiez cela de façon très claire.

M. Stephen Beatty: Merci.

Il y a plusieurs choses, comme je l'ai expliqué lors de la dernière séance du comité, sur lesquelles Toyota Canada a pris la tête et a en fait profiter toute l'organisation mondiale de Toyota, notamment notre détection précoce et nos activités de réponse précoce.

Toutes les données sur les opérations d'entretien chez les concessionnaires sont transmises à Toyota Canada. Nous avons des algorithmes informatiques pour repérer toute activité de service inhabituelle pouvant constituer l'indice d'un problème technique, que ce soit un défaut relatif à la sécurité ou autre chose.

Mais en sus nous avons accru notre effectif. Nous avons intensifié notre rôle dans les groupes de travail et pour être sûrs de faire notre part dans toute cette activité régionale nord-américaine, en sus de maintenir notre relation préexistante avec le Japon. Je pense que plus on a de techniciens et d'ingénieurs pouvant communiquer entre eux sur toute une série d'enjeux, plus rapidement cette information deviendra disponible.

En outre, comme nous nous y sommes engagés, nous avons fourni à Transports Canada des lecteurs d'EDR. Transports Canada a maintenant en sa possession quatre jeux de lecteurs d'EDR, et nous espérons que cela facilitera à l'autorité de réglementation la compréhension des données provenant de nos voitures.

Cela, à bien des égards, comme M. McDonald l'a déjà admis, représente une approche itérative. L'autorité de réglementation abordera avec nous certains éléments et nous-mêmes en aborderons avec l'autorité de réglementation. Mais dans les deux cas, nous nous engagerons à agir aussi vite qu'il est humainement possible de le faire pour régler tout problème pouvant surgir.

M. Dennis Bevington: Monsieur McDonald, d'après ce que vous avez entendu de la part de Toyota, et étant donné votre relation avec Toyota, comment décririez-vous Toyota par comparaison à d'autres constructeurs automobiles au Canada lorsqu'il s'agit de ce genre de problèmes?

M. Gerard McDonald: Nous avons une relation avec Toyota similaire à celle que nous avons avec les autres constructeurs du pays. Chaque fois qu'une déficience compromettant la sécurité est

soit décelée par nous soit portée à notre attention, il y a toujours un certain donnant-donnant. Nous préférons toujours l'action la plus rapide possible, mais c'est un processus itératif.

• (1025)

M. Dennis Bevington: Vous dites qu'il y a 5 000 sociétés impliquées dans cette recherche de l'excellence automobile. Au sein de votre ministère, comment effectuez-vous l'analyse concrète et comment veillez-vous à ce que chaque société ou chaque grande compagnie utilise les meilleures pratiques à cet égard?

Avez-vous un mécanisme dans lequel vous analysez l'information en provenance de ces compagnies? Avez-vous un mécanisme qui vous permette de déterminer si une compagnie particulière agit correctement dans le respect de ce que vous estimez être les meilleures pratiques?

M. Gerard McDonald: Je suppose que vous parlez des meilleures pratiques relatives à la notification des défauts sécuritaires. En gros, la façon dont...

M. Dennis Bevington: Et aussi de la communication d'information et des rapports d'incident, toutes ces choses qui composent la relation que vous devez avoir avec ces constructeurs.

M. Gerard McDonald: D'accord.

Nous avons un double mécanisme, en gros. Comme vous le savez, nous recevons directement certaines plaintes et nous les traitons nous-mêmes. Nous analysons chacune de ces plaintes pour déterminer ce qu'elles mettent en jeu et s'il existe un problème de sécurité sur lequel nous devrions faire un suivi.

Nous rencontrons également régulièrement les principaux constructeurs et leurs associations pour nous informer des problèmes qu'ils peuvent connaître. Eux aussi, de leur côté, peuvent demander des rencontres s'ils ont connaissance d'un problème particulier que nous ignorons. Cela lance habituellement le processus de délibération consistant à déterminer si nous avons affaire à un défaut compromettant la sécurité et quelle action s'impose.

M. Dennis Bevington: Donc, vous n'avez pas un code de pratiques exemplaires que vous pouvez appliquer à tous ces fabricants...? Avec les grands constructeurs vous avez probablement une relation établie qui vous permet de déterminer au fil du temps s'ils se comportent d'une manière qui vous rassure ou conforme aux attentes. Mais qu'en est-il de toutes les nouvelles compagnies qui se créent et importent des voitures au Canada? Comment traitez-vous avec elles? Vous n'avez pas eu d'augmentation de votre effectif pour faire face à cette expansion. Comment cela se passe-t-il?

M. Gerard McDonald: Comme je l'ai dit, nous n'avons pas un code de pratiques exemplaires à proprement parler. Les constructeurs, les importateurs et les distributeurs sont guidés par la Loi sur la sécurité automobile et ils ont l'obligation, s'ils ont connaissance d'un défaut compromettant la sécurité, de nous en informer.

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Bien sûr, Toyota Europe n'aura pas transmis le rapport sur la pédale grippante à Toyota Canada, car, tout comme Toyota Canada, elle n'est qu'une filiale de vente et de commercialisation de la société japonaise. Il existe également dans chacun de ces pays une filiale de fabrication — au Canada, aux États-Unis et en Europe —, mais c'est Toyota Japon qui est le centre névralgique, en quelque sorte, qui prend les décisions.

Est-ce que ce rapport a fini par être transmis à Toyota Canada? Si oui, quand?

M. Stephen Beatty: La réponse est que nous avons reçu une copie de l'IT en réponse à une demande de Transports Canada après le communiqué de presse de la NHTSA.

M. Jeff Watson: Quand était-ce?

M. Stephen Beatty: Il faudrait que je vérifie la date exacte.

M. Jeff Watson: D'accord.

Qui, au bout du compte, a pris la décision de déposer un avis de défectuosité ici au Canada concernant la MVSA? La décision a-t-elle été prise au Japon ou bien par la filiale de vente et de commercialisation Toyota Canada?

M. Stephen Beatty: C'est une décision conjointe.

M. Jeff Watson: Bien. Ils ont passé en revue votre travail. En fin de compte, ce sont eux qui ont pris la décision, n'est-ce pas?

M. Stephen Beatty: Une fois qu'ils ont constaté l'existence d'une défectuosité compromettant la sécurité, nous avons ensuite un rôle et une responsabilité à assumer.

M. Jeff Watson: Il me semble, monsieur le président, que si nous voulons améliorer la façon dont les choses fonctionnent ici, peut-être la relation directe de Transports Canada devrait-elle être avec Toyota Japon plutôt qu'avec la filiale de vente et de commercialisation ici au Canada. Ce pourrait être une idée.

J'ai une autre question pour vous. Avez-vous connaissance de directives émises par l'un ou l'autre de vos fournisseurs au Canada, par l'intermédiaire de leurs conseillers juridiques, visant à préserver tout document, courriel ou autre élément de preuve ou correspondance qui pourrait révéler une violation ou la dissimulation d'une violation par Toyota Canada de la Loi sur la sécurité automobile ou autrement innocenter ce fournisseur d'une telle violation ou dissimulation?

J'en connais une. Je ne sais pas si vous en connaissez.

• (1030)

M. Stephen Beatty: Si nous parlons de fournisseurs pour la fabrication, encore une fois, je n'ai pas de contact avec eux, et je ne suis donc pas au courant de cette communication.

M. Jeff Watson: Voici une autre question diverse.

Est-ce que Toyota Motor Manufacturing ou Toyota Canada a donné la directive explicite ou implicite de détruire tout document ou courriel ou autre élément de preuve ou correspondance interne susceptible de révéler une violation de la Loi sur la sécurité automobile ou la dissimulation d'une telle violation aux yeux du ministre ou des responsables de la réglementation de Transports Canada?

M. Stephen Beatty: Non. Il n'y a certainement eu aucune instruction en ce sens.

M. Jeff Watson: D'accord.

Lors d'une réunion en septembre dernier avec les fonctionnaires de Transports Canada, vous... Je me réfère à un courriel envoyé par Toyota Canada à Transports Canada dans lequel vous félicitez ou

remerciez Transports Canada pour la réunion et les renseignements sur le travail et les procédures de Transports Canada. Était-ce vital afin que vous puissiez déterminer comment mieux déjouer le système, monsieur Beatty?

M. Stephen Beatty: Non. En fait, la réunion a été organisée pour présenter aux fonctionnaires de Transports Canada tout le personnel de Toyota Canada s'occupant de la réglementation, pour assurer un échange d'information régulier et sans restriction entre la société et Transports Canada.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, s'il me reste du temps, je l'offre à M. Jean.

Le président: Il reste une minute et demie.

M. Brian Jean: Vous nous dites donc aujourd'hui, monsieur Beatty, que Toyota Canada n'avait pas connaissance du problème européen avant le 21 janvier de cette année?

M. Stephen Beatty: Non, ce n'est pas vrai. J'ai dit que nous n'avions pas reçu l'IT.

M. Brian Jean: D'accord. Un IT ne m'intéresse pas.

M. Stephen Beatty: D'accord. Donc...

M. Brian Jean: Je suis intéressé de savoir quand vous avez été informé du problème européen ici à Toyota Canada car, n'oublions pas, Toyota Europe possède 50 p. 100 de Toyota Canada, n'est-ce pas? La compagnie qui possède Toyota Europe possède 50 p. 100 de Toyota Canada...

M. Stephen Beatty: Toyota...

M. Brian Jean: Cela représente un investissement assez considérable.

M. Stephen Beatty: Exact. La réponse à la question est que nous avons eu connaissance de la situation en Europe avec la documentation qui nous a été fournie à l'appui de la déclaration réglementaire au Canada.

M. Brian Jean: Quand?

M. Stephen Beatty: En janvier.

M. Brian Jean: Avant ou après le 21 janvier?

M. Stephen Beatty: Juste avant.

M. Brian Jean: Et nous parlons de cette année?

M. Stephen Beatty: Oui.

M. Brian Jean: D'accord.

Où sont fabriquées ces pédales, les pédales défectueuses en Europe?

M. Stephen Beatty: En Europe.

M. Brian Jean: Vous avez forcément lu la Loi sur la sécurité automobile, qui stipule: « ... qui constate un défaut de conception, de fabrication ou de fonctionnement susceptible de porter atteinte à la sécurité humaine doit en donner avis... ».

M. Stephen Beatty: Oui.

M. Brian Jean: J'ai deux questions pour vous. Pensez-vous que Toyota Canada a suffisamment bien fait les choses? Deuxièmement, auriez-vous pu faire mieux?

M. Stephen Beatty: Eh bien, monsieur Jean, je suppose qu'il y a deux aspects à la question. Premièrement, nous avons agi dès que nous avons eu connaissance d'une défectuosité compromettant la sécurité.

M. Brian Jean: C'était 90 jours après.

M. Stephen Beatty: Non, c'était au moment où nous avons eu connaissance du défaut sécuritaire.

M. Brian Jean: C'est 90 jours après. Vous saviez que Toyota avait un problème ici au Canada en novembre 2009, et puis vous avez agi en 2010.

M. Stephen Beatty: La connaissance d'un problème est différente de la connaissance d'une défectuosité compromettant la sécurité.

M. Brian Jean: Toyota Japon en a également donné avis bien avant et elle est propriétaire à 50 p. 100 de Toyota Canada.

M. Stephen Beatty: Encore une fois, à cette époque, Toyota Motor Corporation faisait enquête sur les pédales récupérées sur le terrain.

M. Brian Jean: Était-ce un avis?

Le président: Merci. Je dois...

M. Brian Jean: Monsieur Beatty, je considère que cela constitue un avis; ils avaient connaissance de cette défectuosité et du fait qu'elle allait ou pouvait compromettre la sécurité d'un consommateur. C'est ce que je pense.

Le président: Merci, monsieur Jean.

Je dois donner la parole à M. Volpe. Nous en sommes à notre dernier tour.

Monsieur Volpe.

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

Nous avons maintenant introduit M. McDonald dans cette discussion. Je ne puis m'empêcher de partager le point de vue que M. Jean vient d'exprimer, à savoir que le laps de temps écoulé entre le moment où la société a su et le moment où elle a agi est troublant, c'est le moins que l'on puisse dire.

Ce qui est encore plus troublant, monsieur McDonald, c'est que vous avez admis qu'il y avait un problème. Dans le cas particulier que j'ai cité plus tôt, celui du modèle Venza, il a fallu à Toyota Canada 11 semaines après que vous lui ayez expressément indiqué qu'elle pouvait être en contravention de la Loi sur la sécurité automobile. Vous lui avez laissé — je ne sais pas si c'est vous-même, votre sous-ministre ou si vous aviez des instructions du ministre — 11 semaines, et pendant tout ce temps un véhicule défectueux circulait sur les routes.

Pourquoi avez-vous fait cela?

• (1035)

M. Gerard McDonald: Comme je l'ai indiqué plus tôt, monsieur le président, chaque fois que nous pensons qu'il existe un défaut exigeant une action ultérieure, nous procédons à un échange avec le constructeur, le distributeur ou l'importateur. Cet échange peut parfois prendre du temps. Nous aimerions évidemment que les problèmes soient réglés le plus vite possible.

Cela dit, nous devons laisser à la société le temps de réagir à ce que nous lui proposons, de déterminer pour elle-même s'il s'agit d'un défaut compromettant la sécurité et comment y réagir. Cela exige un certain dialogue et un échange d'information.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur McDonald, vous n'auriez pas donné le premier avis à Toyota si votre ou vos enquêteurs de terrain

n'avaient pas déjà effectué l'analyse technique et scientifique justifiant cet avis. Pourquoi, après avoir fait toute cette recherche scientifique, avez-vous toléré qu'ils attendent encore 11 semaines avant d'agir?

Il est évident que vous saviez déjà qu'il y avait un problème de sécurité. Vous saviez déjà qu'il y avait un danger potentiel. Pourquoi laisser la société garder ces véhicules sur la route alors que vous aviez déjà effectué pour elle l'évaluation scientifique?

M. Gerard McDonald: Ce que nous avons, monsieur le président, était deux plaintes intéressantes la Venza. Nous pensions qu'il y avait un problème. Nous avons effectué quelques analyses. Nous pensions que la question méritait un suivi ultérieur avec Toyota. Nous avons mis en marche ce suivi. Encore une fois, nous aurions apprécié que les choses aillent plus vite que les 11 semaines qu'il a fallu, mais au bout du compte, nous avons obtenu que Toyota prenne des mesures concernant ce problème particulier.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur McDonald, vous avez maintenant admis avoir reçu 9 000 pages de documents supplémentaires de Toyota que vous n'auriez probablement jamais eues si le comité ne s'était pas intéressé à la question et si les Américains n'avaient pas exigé les mêmes renseignements.

Ma question est la suivante. Les Américains, fondant leur évaluation en partie sur des renseignements provenant de l'expérience canadienne, ont pu imposer à Toyota l'amende la plus lourde jamais infligée, laquelle Toyota a payé volontairement pour éviter d'autres problèmes. Au Canada, après avoir reçu 9 000 pages, tout ce que vous êtes capable de dire est: « Nous évaluons le contenu et nous ne savons pas ce que nous allons faire ensuite. »

M. Gerard McDonald: Monsieur le président, comme le député le sait sans aucun doute, la Loi sur la sécurité automobile est différente des lois qui régissent la construction automobile aux États-Unis. Ce que nous faisons ici, c'est déterminer si les entités au Canada, Toyota Canada ou Toyota Motor Manufacturing Canada, connaissaient l'existence d'une défectuosité compromettant la sécurité et ont omis d'agir en conséquence.

Voilà l'enquête précise que nous menons. Si nous constatons qu'elles connaissaient la défectuosité avant de nous l'avoir signalée, alors nous prendrons les mesures qui s'imposent.

Le président: Merci.

Je dois passer à M. Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Merci, monsieur le président.

Monsieur McDonald, selon votre analyse, parmi les 12 000 plaintes que vous dites avoir reçues, est-ce que certaines avaient trait au problème de l'accélérateur au sujet duquel il y a eu un rappel?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Pour apporter un rectificatif, monsieur le président, je crois avoir dit que nous recevons environ 1 200 plaintes par an. Si j'ai dit 12 000, veuillez m'excuser. Je voulais dire 1 200.

• (1040)

M. Robert Carrier: Mille deux cent? D'accord.

M. Gerard McDonald: En ce qui concerne la pédale d'accélérateur grippante, comme je l'ai indiqué lors de ma dernière comparution devant le comité, nous avons reçu des plaintes concernant des problèmes d'accélération, mais avant le dépôt de l'avis de défaut nous n'avions pas de plainte particulière que nous aurions pu ranger dans la catégorie dont vous parlez.

[Français]

M. Robert Carrier: Quand vous recevez une plainte au sujet d'un problème ou d'un danger possible, même si ce n'est pas prouvé au départ, réagissez-vous immédiatement et demandez-vous à l'entreprise si on lui a soumis directement des plaintes que vous n'auriez pas reçues? Faites-vous cette demande, de façon à déterminer si le problème est sérieux et très généralisé?

J'ai bien noté plus tôt qu'en réponse à une question de M. Watson, je crois, vous avez répondu que vous obteniez autant de collaboration de la part de Toyota que de celle des autres entreprises. Toyota a une image. Son bureau principal est au Japon. On peut penser que c'est loin et que, par conséquent, n'y a pas de communication. Or vous dites obtenir de ces gens autant de collaboration que de la part des autres entreprises. Il reste que pour moi, cette réponse n'est pas nécessairement rassurante. En effet, si vos exigences en matière de collaboration sont peu élevées, toute entreprise peut y satisfaire. C'est en ce sens que je veux approfondir la question.

Par ailleurs, trouveriez-vous raisonnable de recevoir toutes les plaintes adressées directement aux entreprises, de façon à vraiment faire votre travail de responsable de la sécurité, pour le gouvernement?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Pour en revenir à la manière dont nous traitons les plaintes, nous faisons enquête sur chacune de celles que nous recevons. Nous essayons de voir si nous pouvons reproduire le problème et en déterminer la nature. Ce peut être un problème de sécurité. Ce peut être quelque chose de totalement différent. Ce peut être une question de conduite. Le problème peut être le fait du conducteur.

Dans le cadre de notre traitement de ces plaintes, cependant, nous contactons également le constructeur ou distributeur. En l'occurrence, il s'agissait de Toyota Canada. Nous les informons des plaintes que nous avons reçues et leur demandons s'ils en ont reçues des similaires. Nous analysons nos propres bases de données pour voir si nous avons reçu des plaintes similaires et s'il s'en dégage une tendance, ce qui peut nous indiquer l'existence d'un problème potentiel.

[Français]

M. Robert Carrier: Dans le cas qui nous concerne, un rappel très important a été effectué par l'entreprise, et le processus a été long.

Avez-vous exigé que le processus de rappel soit plus rapide? Étiez-vous dans l'expectative ou faisiez-vous une étude partielle du problème?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Comme je l'ai dit, avant que ce problème particulier ne soit porté à notre attention, nous n'avions connaissance d'aucun cas particulier de grippage de la pédale d'accélérateur, et donc nous n'étudions pas ce problème particulier à l'époque.

Pour ce qui est du rappel des véhicules par les fabricants, dès qu'ils constatent un problème de sécurité, nous voulons que ce rappel

ait lieu le plus vite possible. Dès que nous constatons un problème de sécurité nous voulons que le rappel ait lieu le plus vite possible.

Comme je l'ai indiqué, il y a toujours un certain donnant-donnant. Les constructeurs, dans la plupart des cas, réagissent de manière appropriée. S'ils ne le font pas, alors nous devons prendre les mesures prévues par la loi et cela peut parfois prendre plus de temps que nous ne le voudrions.

Le président: Merci. Je dois vous arrêter là.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas sûr d'avoir d'autres questions pour Toyota Canada. Je crois qu'il est clair aujourd'hui que c'est Toyota au Japon qui tranche la question cruciale de savoir ce qu'est la sécurité et ce qu'est la qualité pour les Canadiens. Je pense qu'il est clair que Toyota Japon prend la décision d'émettre soit un bulletin de service au concessionnaire, soit de lancer un rappel pour raison de sécurité — autrement dit, d'observer ou de violer la loi canadienne.

Monsieur le président, la Loi sur la sécurité automobile dit que l'avis doit être donné lorsqu'on « constate » un défaut. Il est clair que Toyota Canada, dans sa relation avec Toyota au Japon, est un peu comme un champignon: sur des questions cruciales comme celle-ci, on la laisse dans le noir.

Il est devenu clair à mes yeux, monsieur le président, que ces gens-là ne peuvent même pas se moucher sans que Toyota Japon ne le leur dise, et je vais donc céder le restant de mon temps à M. Jean ou à quiconque de notre côté peut avoir une question pour eux. Je ne suis pas sûr de voir l'utilité de leur poser des questions.

• (1045)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président

Merci, monsieur Watson.

J'ai vécu l'époque des explosions de réservoirs d'essence aux États-Unis qui ont donné lieu à des rappels, explosions dues à une « malfabrication » d'équipement, ou du moins la mauvaise localisation du réservoir d'essence. Vous devrez m'excuser de m'exciter un peu au sujet de ce problème particulier, car je ne pense pas que les pédales de frein et leur fonctionnement soient dans une catégorie très différente de celle-ci. Il y a là un potentiel d'accidents graves pouvant entraîner la mort et certainement des blessures corporelles. Et je pense que la responsabilité civile en appartient clairement à Toyota, mais ce n'est évidemment pas la question qui est posée ici.

Ma question porte sur la chronologie. C'est réellement le noeud de l'affaire pour moi. C'est le problème que j'ai perçu dans toutes les réunions que nous avons eues, car je ne crois pas que la notification a été donnée dans un délai raisonnable et que Toyota a réagi comme il l'aurait fallu.

J'ai posé la question, et vous n'avez pas eu l'occasion d'y répondre, et je vais donc la reposer. Est-ce que Toyota Canada aurait pu faire mieux, et si oui comment?

M. Stephen Beatty: Pour ce qui est du détail de l'identification des problèmes sur le terrain et de la transmission de l'information au service du génie, et les mesures ultérieures prises, je ne doute pas que les choses aient été faites en temps voulu, mais j'admets que l'apparence est différente.

M. Brian Jean: Monsieur Beatty, croyez-vous réellement, dans le cas d'une pédale d'accélérateur défectueuse et de l'incapacité de freiner, lorsqu'on regarde toutes les données rassemblées, qu'un délai de notification de 90 jours est suffisant?

Nous parlons ici d'environ 40 plaintes différentes qui ont été prouvées fondées en Europe, aux États-Unis, au Canada et même en Estonie. Pensez-vous qu'un délai de notification de l'autorité de réglementation de 90 jours soit judicieux, avant de réagir? Le croyez-vous vraiment?

M. Stephen Beatty: Monsieur Jean, j'adorerais pouvoir agir immédiatement, dès le premier indice...

M. Brian Jean: Des défauts avérés, pas des indices. Pas des indices, monsieur Beatty. Sauf mon respect, vous aviez des indices de ce problème depuis cinq ans déjà. Nous parlons-là de défauts avérés.

M. Stephen Beatty: Permettez-moi de rappeler de quel dispositif nous parlons ici. La détermination faite en Europe à l'époque était qu'il ne s'agissait pas d'un défaut compromettant la sécurité, et ce, en raison de la nature du grippage ou de la lenteur de retour de la pédale. Mais c'était un problème contrôlé par le freinage normal de la voiture.

M. Brian Jean: Vous pensez donc que Toyota Canada a fait tout ce qu'elle pouvait dans un délai raisonnable. Est-ce là ce que vous nous dites aujourd'hui?

M. Stephen Beatty: Je dis que je souhaiterais avoir pu agir plus vite dans les circonstances particulières de l'affaire...

M. Brian Jean: Nous dites-vous que Toyota Canada a agi suffisamment vite dans les circonstances, que ce qu'elle a fait était raisonnable?

M. Stephen Beatty: Dans les circonstances particulières, nous avons agi aussi vite que nous le pouvions.

M. Brian Jean: Merci.

Le président: Merci.

Merci à nos invités.

Plus que tout, je pense, que ce soit à dessein ou par mauvaise chance, il semble que la structure de Toyota en soit une où un échange d'informations restreint entre les diverses entités soit la préférence de la société. Et ce que nous entendons au sujet des délais... J'ai travaillé dans le secteur automobile et je sais que lorsque les concessionnaires se réunissaient, ils échangeaient des renseignements de façon à pouvoir améliorer leurs méthodes de travail. Ce ne serait peut-être pas une mauvaise idée pour Toyota de s'en inspirer.

Là-dessus, je remercie nos invités. Comme M. Jean l'a indiqué, l'invitation pourrait être réitérée et nous apprécions que vous l'acceptiez. Merci beaucoup.

Nous allons faire une pause d'une minute. Nous traiterons ensuite des travaux du comité, soit d'une motion de M. Volpe. Nous allons faire une pause d'une minute le temps que nos invités quittent la table, et nous reviendrons ensuite pour traiter de la motion.

- _____ (Pause) _____
-
- (1050)

Le président: Nous reprenons.

M. Volpe a déposé un avis de motion. Nous avons le texte et je vais demander à M. Volpe de le présenter. S'il y a débat, nous pouvons le tenir.

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

Lors de nos délibérations pendant l'étude article par article du projet de loi C-442, nous avons buté sur quelques détails juste avant la fin de l'étude article par article.

Je propose cette motion: que l'étude article par article du projet de loi C-442 continue le 3 juin de 9 heures à 11 heures — car je crois que nous sommes libres à ce moment-là — ou si des témoins ont déjà confirmé pour cette date, qu'une séance spéciale ait lieu le 2 juin. Mais vous n'avez pas à vous inquiéter de cela, car apparemment le 3 juin a été libéré.

Je demande votre accord pour cela. J'espère que le gouvernement acceptera de poursuivre l'étude article par article jeudi.

Le président: Y a-t-il des interventions?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je pense que c'est une excellente idée. C'est une merveilleuse idée.

Le président: D'accord. Je vais donc mettre la motion aux voix. Tous ceux en faveur? Nous allons siéger le 3 juin de 9 heures à 11 heures.

(La motion est adoptée. [Voir le *Procès-verbal*])

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: J'aimerais juste un éclaircissement.

Le président: Oui?

L'hon. Joseph Volpe: Puisque les fonctionnaires ministériels nous ont dit qu'ils se penchaient sur mon projet de loi, j'aimerais savoir si M. Jean, pour le compte du gouvernement, va également considérer sérieusement mon projet de loi et le proposer comme projet de loi gouvernemental plutôt que de le laisser aller en deuxième lecture.

Le président: C'est une bonne question. Merci.

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>