



## **COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

### **Projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence**

#### **Présentation de l'Association pour la protection des automobilistes (APA)**

George Iny, directeur exécutif

Le 22 novembre 2016, 10 h 30

L'Association pour la protection des automobilistes (APA) est un organisme d'intérêt public à but non lucratif qui défend les intérêts des consommateurs sur le marché de l'automobile et des produits et des services connexes. L'APA a été fondée en 1969 par deux personnes qui avaient fait partie du groupe de défense de l'intérêt public de Ralph Nader à Washington, D.C. L'Association a des bureaux à Montréal et Toronto et des lignes directes de renseignements et un site Web à l'intention du public; nous sommes un centre d'échange et de défense des consommateurs qui ont des questions et des plaintes relatives aux automobiles. L'APA fait appel aux services d'un avocat et agit comme intimé ou à l'appui des consommateurs devant les cours des petites créances et dans les recours collectifs. L'APA se livre également à des vérifications uniques sur le terrain des concessionnaires de véhicules afin d'évaluer leur respect de la réglementation et leurs pratiques commerciales générales. L'APA est un groupe restreint qui est en position de force. Pour ce faire, l'Association fait appel à des ressources grâce à des arrangements officiels et officieux avec des experts de l'industrie automobile, dont beaucoup aident l'Association en toute discrétion et sans la moindre rémunération.

Cela fait plus de 30 ans que l'APA agit comme premier contact pour les plaintes liées à la sécurité qui sont adressées à Transports Canada. Et cela fait plus de 20 ans que Transports Canada adresse les plaintes qui ne sont pas de son ressort (hors sécurité) à l'APA. Avant la vogue du Web, la contribution de l'APA jouait un rôle crucial dans la collecte des rapports d'incident à l'appui des enquêtes de Transports Canada, et elle a contribué à de multiples rappels. Aujourd'hui, l'APA adresse toujours le même nombre d'incidents à Transports Canada, mais le Web a plus que doublé le volume organique des plaintes en matière de sécurité que reçoit Transports Canada. En outre, la plus grande notoriété des plaintes rendues possibles par Internet a contribué à la multiplication par deux du nombre annuel de rappels par les constructeurs et les importateurs d'automobiles au Canada, qui est passé d'environ 300 par an à plus de 600 l'an dernier. D'où la ponctualité et l'importance des modifications proposées au projet de loi S -2.

## **L'APA appuie sans réserve les modifications suivantes à la Loi :**

### **Article 7, article 10.3 : Accessibilité des renseignements (capacité de consultation rapide des rappels en temps réel)**

— Exiger d'un constructeur ou d'un importateur d'automobiles qu'il mette une base de données à la disposition du public sur les véhicules faisant l'objet d'un rappel ouvert et accessible sur la page d'accueil de Transports Canada pour les rappels de sécurité.

- Transports Canada fournit actuellement ce service partiellement sur son site Web, ce qui plaît à certains, mais pas à tous les constructeurs et les importateurs d'automobiles. Un service analogue est obligatoire aux États-Unis.
- Transports Canada doit être en mesure d'établir des normes minimales pour les consultations rapides des rappels afin de réduire l'incidence des faux résultats négatifs. (Le véhicule est-il visé?/La correction a-t-elle déjà eu lieu?) La protection des renseignements personnels n'est pas une préoccupation majeure – un véhicule n'est pas une personne physique.
- C'est une condition préalable importante de l'achat auprès de détaillants de véhicules d'occasion et des organes de réglementation provinciaux.
- Les rappels pour émissions doivent être compris (il y en a une trentaine par an).

### **Article 15 : Pouvoirs réglementaires 16.1 Sanctions administratives pécuniaires**

— Un outil d'application des lois plus rapide que l'utilisation des tribunaux pour appuyer l'application des lois.

- Les amendes doivent commencer à un niveau suffisamment bas pour que les peines puissent être utilisées régulièrement; la valeur des « noms de la honte » l'emporte vraisemblablement sur le poids des sanctions pécuniaires éventuelles.
- Transports Canada n'a pas l'habitude d'utiliser ses pouvoirs d'application des lois pour infliger des amendes aux constructeurs automobiles; il lui faudra concevoir et financer cette nouvelle capacité. L'APA a jugé que des amendes minimales élevées pouvaient aboutir à des conséquences inattendues auprès des entreprises qui s'opposent à tous les efforts d'application de la loi (l'expérience du Conseil ontarien de commerce des véhicules automobiles).

### **16.22 (3) Les montants reçus sont réputés être des deniers publics**

- Une partie ou la totalité des produits des sanctions administratives pécuniaires doivent être mis de côté pour les recherches d'intérêt public sur la sécurité routière. Il existe d'excellents modèles pour ce type de programme de recherche aux Conseils de recherches du Canada et dans d'autres ministères.

### **Article 10.5 : Pouvoir d'ordonner la correction d'un défaut ou d'un cas de non-conformité (pouvoir de rappel)**

— Attendu depuis longtemps, cet article aura une incidence sur environ 1 % des 600 rappels qui ont lieu actuellement chaque année.

- 99 % des activités de réparation résultant de rappels se produisent déjà volontairement. Pratiquement personne ne serait satisfait du respect limité du recours d'avis de défaut

prévu actuellement dans la loi (une lettre envoyée par le courrier sans aucune obligation de réparer le véhicule). Cette modification vise un nombre restreint de rappels possibles (3 à 6 par an) où une intervention plus dynamique s'impose. Parmi les exemples, mentionnons le rappel de Toyota pour une accélération imprévisible, le rappel de GM pour un commutateur de mise en marche défectueux et les enquêtes en cours sur les freins assistés du Ford F-150, la transmission de la Ford Fiesta et la suspension du Ford Explorer.

- Les compagnies automobiles canadiennes savent qu'elles peuvent se croiser les bras si un rappel n'est pas une priorité aux États-Unis. Transports Canada finit par avoir l'air mal préparé et agir dans ce sens, car le Ministère ne dispose pas des outils voulus. L'objectif est de rendre la législation canadienne sur la sécurité automobile conforme aux normes qui s'appliquent à d'autres secteurs comme l'alimentation, les produits pharmaceutiques, la santé et la sécurité générales du public et les pratiques exemplaires actuelles.

## **L'APA souscrit aux modifications qui appuient les activités suivantes :**

### **Taux de rappel**

— Conférer au ministre le pouvoir d'ordonner à un constructeur automobile d'améliorer son rendement au sujet d'un rappel en envoyant un nouvel avis et en se livrant à d'autres activités de sensibilisation et de correction.

- Les statistiques trimestrielles sur les taux de rappel sont déjà prescrites dans la Loi sur la sécurité automobile; ces chiffres devraient devenir publics.
- Les taux de rappel varient considérablement; les difficultés de rappel varient elles aussi; le risque possible de véhicules non réparés varie; et la motivation des constructeurs automobiles varie elle aussi – il y a actuellement peu de responsabilisation, car un faible taux de rappel est sans rapport avec une sanction quelconque ou une conséquence.

### **Pouvoir de nommer un agent verbalisateur**

— Transports Canada a besoin d'un nouvel outil visionnaire afin d'encourager les constructeurs automobiles non conformes à opérer un tournant dans leur culture de sécurité.

- La nomination d'un tsar de la sécurité chez General Motors aux États-Unis a donné des résultats étonnants.
- Il faut chercher à **faciliter** la conformité au lieu de **punir** la non-conformité.

### **Divers**

- **Ingérence avec les biens saisis** – cela oblige les compagnies d'assurance à signaler les défauts de sécurité possibles et à conserver des preuves si elles revêtent de l'importance pour une enquête entreprise aux termes de la Loi.
- **Enquête sur les collisions** – améliorer la définition de qui est un inspecteur/un enquêteur sur les collisions.
- **Article 5 : Outils analytiques**
- **Article 8.1 : Pouvoir d'ordonner des tests**
- Obligation d'informer le consommateur de là où il doit déposer une plainte (manuel du propriétaire ou site Web), y en a-t-il un?

## **L'APA estime que la modification suivante doit sans doute faire l'objet d'un réexamen**

### **Article 10.61 : Interdiction d'offrir en vente...**

#### **Pour être sûr que tout défaut... est corrigé avant que le véhicule ne soit mis en vente**

- Il ne s'agit pas actuellement d'un problème majeur; les pratiques de l'industrie au sujet des véhicules « préappelés » sont solides, et il n'y a que quelques véhicules concernés.
- Dans sa forme actuelle, on court le risque que l'article ne soit interprété par l'industrie comme limitant les pouvoirs du fédéral sur les véhicules une fois qu'ils ont été vendus pour la première fois. Actuellement, la Loi ne limite pas expressément les pouvoirs de Transports Canada de la sorte.
- La modification correspondante du projet de loi C-63 était plus claire.