

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT AND
COMMUNICATIONS

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Tuesday, November 15, 2016, Wednesday, November 16, 2016
Tuesday, November 22, 2016, Wednesday, November 23, 2016
Tuesday, November 29, 2016 (in camera)
Wednesday, November 30, 2016 (in camera)

Issue No. 9

First, second and third (final) meetings:

Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act
and to make a consequential amendment to another Act

and

Thirty-third, thirty-fourth and thirty-fifth meetings:

Study on the development of a strategy to facilitate the transport
of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the
East and West coasts of Canada

INCLUDING:

THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to
make a consequential amendment to another Act)
THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Interim Report – *Pipelines for Oil: Protecting our Economy,
Respecting our Environment*)

APPEARING:

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P.,
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Le mardi 15 novembre 2016, le mercredi 16 novembre 2016
Le mardi 22 novembre 2016, le mercredi 23 novembre 2016
Le mardi 29 novembre 2016 (à huis clos)
Le mercredi 30 novembre 2016 (à huis clos)

Fascicule n° 9

Première, deuxième et troisième (dernière) réunions :

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

et

Trente-troisième, trente-quatrième et trente-cinquième réunions :

Étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport
du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les
ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada

Y COMPRIS :

LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité
automobile et une autre loi en conséquence)
LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Rapport intérimaire – *Des pipelines pour le pétrole :
protéger notre économie, respecter notre environnement*)

COMPARAÎT :

L'honorable Marc Garneau, C.P., député,
ministre des Transports

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Michael L. MacDonald, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Black	* Harder, P.C.
Boisvenu	(or Bellemare)
* Carignan, P.C.	McCoy
(or Martin)	Mercer
Doyle	Plett
Eggleton, P.C.	Runciman
Greene	Unger

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Unger replaced the Honourable Senator Lang (*November 24, 2016*).

The Honourable Senator Lang replaced the Honourable Senator Unger (*November 23, 2016*).

The Honourable Senator Unger replaced the Honourable Senator Raine (*November 16, 2016*).

The Honourable Senator MacDonald replaced the Honourable Senator Beyak (*November 16, 2016*).

The Honourable Senator Raine replaced the Honourable Senator Unger (*November 16, 2016*).

The Honourable Senator Beyak replaced the Honourable Senator MacDonald (*November 16, 2016*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Michael L. MacDonald

et

Les honorables sénateurs :

Black	* Harder, C.P.
Boisvenu	(ou Bellemare)
* Carignan, C.P.	McCoy
(ou Martin)	Mercer
Doyle	Plett
Eggleton, C.P.	Runciman
Greene	Unger

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Unger a remplacé l'honorable sénateur Lang (*le 24 novembre 2016*).

L'honorable sénateur Lang a remplacé l'honorable sénatrice Unger (*le 23 novembre 2016*).

L'honorable sénatrice Unger a remplacé l'honorable sénatrice Raine (*le 16 novembre 2016*).

L'honorable sénateur MacDonald a remplacé l'honorable sénatrice Beyak (*le 16 novembre 2016*).

L'honorable sénatrice Raine a remplacé l'honorable sénatrice Unger (*le 16 novembre 2016*).

L'honorable sénatrice Beyak a remplacé l'honorable sénateur MacDonald (*le 16 novembre 2016*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, October 25, 2016:

The question being put on the motion of the Honourable Senator Harder, P.C., seconded by the Honourable Senator Bellemare, for the second reading of Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Harder, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Bellemare, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 25 octobre 2016 :

La motion de l'honorable sénateur Harder, C.P., appuyée par l'honorable sénatrice Bellemare, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Harder, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénatrice Bellemare, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

ATTESTÉ :

Le greffier du Sénat,

Charles Robert

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 15, 2016
(40)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Mercer, Runciman and Unger (9).

In attendance: Jed Chong and Nicole Sweeney, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Victor Senna, Procedural Clerk, Senate Committees Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, October 25, 2016, the committee began its examination of Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act.

APPEARING:

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES:*Transport Canada:*

Donald Roussel, Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security;

Kim Benjamin, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation;

Alain Langlois, General Counsel and Deputy Executive Director;

Marie-France Taschereau, Legal Counsel.

The deputy chair made a statement.

Minister Garneau made a statement and, together with Ms. Benjamin and Mr. Roussel, answered questions.

At 10:32 a.m., the committee suspended.

At 10:36 a.m., the committee resumed.

Ms. Benjamin, Ms. Taschereau, Mr. Langlois and Mr. Roussel answered questions.

At 11:07 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 15 novembre 2016
(40)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Mercer, Runciman et Unger (9).

Également présents : Jed Chong et Nicole Sweeney, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Victor Senna, greffier à la procédure, Direction des comités du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 25 octobre 2016, le comité entreprend son étude du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence.

COMPARAÎT :

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports.

TÉMOINS :*Transports Canada :*

Donald Roussel, sous-ministre adjoint associé, Sécurité et Sûreté;

Kim Benjamin, directrice générale, Sécurité routière et règlements des véhicules automobiles;

Alain Langlois, avocat général et directeur exécutif associé;

Marie-France Taschereau, conseillère juridique.

Le vice-président fait une déclaration.

Le ministre Garneau fait une déclaration puis, avec Mme Benjamin et M. Roussel, répond aux questions.

À 10 h 32, la séance est suspendue.

À 10 h 36, la séance reprend.

Mme Benjamin, Mme Taschereau, M. Langlois et M. Roussel répondent aux questions.

À 11 h 7, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, November 16, 2016
(41)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., in room 2, Victoria Building.

Members of the committee present: The Honourable Senators Beyak, Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, Mercer, Raine and Runciman (9).

In attendance: Jed Chong and Nicole Sweeney, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Victor Senna, Procedural Clerk, Senate Committees Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

The clerk informed the committee of the unavoidable absences of the chair and deputy chair and presided over the election of an acting chair.

The Honourable Senator Eggleton moved:

That the Honourable Senator Mercer be the acting chair.

The question began put on the motion, it was adopted.

The acting chair took the chair.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

As an individual:

Gaétan Caron, Executive Fellow, School of Public Policy, University of Calgary.

Canadian Association of Energy and Pipeline Landowner Associations:

Dave Core, President and Chief Executive Officer (by video conference).

MycoRemedy:

Kelcie Miller-Anderson, Founder (by video conference).

The acting chair made a statement.

Mr. Caron and Mr. Core each made a statement and, together, answered questions.

At 7:36 p.m., the committee suspended.

At 7:40 p.m., the committee resumed.

The acting chair made a statement.

OTTAWA, le mercredi 16 novembre 2016
(41)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Beyak, Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, Mercer, Raine et Runciman (9).

Également présents : Jed Chong et Nicole Sweeney, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Victor Senna, greffier à la procédure, Direction des comités du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Le greffier informe les membres du comité de l'absence inévitable du président et du vice-président et préside l'élection d'un président suppléant.

L'honorable sénateur Eggleton propose :

Que l'honorable sénateur Mercer soit président suppléant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président suppléant occupe le fauteuil.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut des raffineries de l'Est canadien aux ports des côtes Est et Ouest du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

À titre personnel :

Gaétan Caron, membre exécutif, École de politique publique, Université de Calgary.

Canadian Association of Energy and Pipeline Landowner Associations :

Dave Core, président et chef de la direction (par vidéoconférence).

MycoRemedy :

Kelcie Miller-Anderson, fondatrice (par vidéoconférence).

Le président suppléant fait une déclaration.

M. Caron et M. Core font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 19 h 36, la séance est suspendue.

À 19 h 40, la séance reprend.

Le président suppléant fait une déclaration.

Ms. Miller-Anderson made a statement and answered questions.

At 8:04 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, November 22, 2016
(42)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Mercer and Runciman (8).

Other senator present: The Honourable Senator Cormier (1).

In attendance: Jed Chong and Nicole Sweeney, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Victor Senna, Procedural Clerk, Senate Committees Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, October 25, 2016, the committee continued its examination of Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act.

WITNESSES:

Canadian Vehicle Manufacturers' Association:

Mark A. Nantais, President.

Global Automakers of Canada:

David Adams, President.

Canadian Automobile Dealers Association:

John White, President.

Automobile Protection Association:

George Iny, Executive Director, Montreal;

John Raymond, Director, Toronto.

Canadian Automobile Association:

Ian Jack, Managing Director, Communications and Government Relations, Public Affairs.

The deputy chair made a statement.

Mr. Adams, Mr. White and Mr. Nantais made statements and answered questions.

At 10:34 a.m., the committee suspended.

Mme Miller-Anderson fait une déclaration et répond aux questions.

À 20 h 4, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 22 novembre 2016
(42)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Mercer et Runciman (8).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Cormier (1).

Également présents : Jed Chong et Nicole Sweeney, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Victor Senna, greffier à la procédure, Direction des comités du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 25 octobre 2016, le comité poursuit son étude du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence.

TÉMOINS :

Association canadienne des constructeurs de véhicules :

Mark A. Nantais, président.

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada :

David Adams, président.

Corporation des associations de détaillants d'automobiles :

John White, président.

Association pour la protection des automobilistes :

George Iny, directeur général, Montréal;

John Raymond, directeur, Toronto.

Association canadienne des automobilistes :

Ian Jack, directeur général, Communications et relations gouvernementales des affaires publiques.

Le vice-président fait une déclaration.

M. Adams, M. White et M. Nantais font des déclarations et répondent aux questions.

À 10 h 34, la séance est suspendue.

At 10:38 a.m., the committee resumed.

Mr. Jack and Mr. Iny made statements and, together with Mr. Raymond, answered questions.

At 11:20 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 23, 2016
(43)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., in room 2, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, Harder, P.C., Lang, MacDonald, Mercer, Plett and Runciman (11).

In attendance: Jed Chong and Nicole Sweeney, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Shaila Anwar, Acting Deputy Principal Clerk, and Victor Senna, Procedural Clerk, Senate Committees Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, October 25, 2016, the committee continued its examination of Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act.

The deputy chair made a statement.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, stand postponed.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clause 6 carry.

It was agreed that clause 7 carry.

It was agreed that clause 8 carry.

The chair asked whether clause 9 shall carry.

À 10 h 38, la séance reprend.

M. Jack et M. Iny font des déclarations puis, avec M. Raymond, répondent aux questions.

À 11 h 20, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 23 novembre 2016
(43)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, Harder, C.P., Lang, MacDonald, Mercer, Plett et Runciman (11).

Également présents : Jed Chong et Nicole Sweeney, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Shaila Anwar, greffière principale adjointe par intérim, et Victor Senna, greffier à la procédure, Direction des comités du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 25 octobre 2016, le comité poursuit son étude du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence.

Le vice-président fait une déclaration.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence.

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu de reporter l'étude de l'article 1, qui contient le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter l'article 6.

Il est convenu d'adopter l'article 7.

Il est convenu d'adopter l'article 8.

Le président demande si l'article 9 est adopté.

The Honourable Senator Greene moved that Bill S-2 be amended on page 5, in clause 9, by adding after line 26 the following:

10.52 (1) In this section, dealer means a person who is engaged in the business of purchasing vehicles or equipment directly from a company and reselling it to another person who purchases it for a purpose other than resale.

(2) If, on the date on which an order is made under section 10.5 or 10.61, a dealer still owns a vehicle or equipment that it purchased from a company that is the subject of the order, the company shall, without delay, either

(a) provide the dealer, at the company's expense, with the materials, parts or components required to correct a defect or non-compliance in the vehicle or equipment, in accordance with any terms and conditions specified in the order; or

(b) repurchase the vehicle or equipment from the dealer at the price paid by the dealer, plus transportation costs, and compensate the dealer with an amount equivalent to at least one percent per month of the price paid by the dealer, prorated from the date on which the order was made to the date of purchase.

(3) If the company provides materials, parts or components in accordance with paragraph (2)(a),

(a) the dealer shall install the materials, parts or components in the vehicle or equipment without delay after it has received them; and

(b) the company shall compensate the dealer for the cost of installation and with an amount equivalent to at least one percent per month of the price paid by the dealer, prorated from the date on which the order was made to the date the dealer has received the materials, parts or components.

The Honourable Senator Greene answered questions.

After debate, the question being put on the motion, it was adopted, on division.

It was agreed that clause 9, as amended, carry.

It was agreed that clause 10 carry.

It was agreed that clause 11 carry.

It was agreed that clause 12 carry.

It was agreed that clause 13 carry.

It was agreed that clause 14 carry.

It was agreed that clause 15 carry.

It was agreed that clause 16 carry.

It was agreed that clause 17 carry.

It was agreed that clause 18 carry.

L'honorable sénateur Greene propose que le projet de loi S-2 soit amendé à la page 5, à l'article 9, par adjonction, après la ligne 26, de ce qui suit :

10.52 (1) Dans le présent article, concessionnaire s'entend d'une personne qui achète des matériels directement d'une entreprise pour les revendre à des tiers qui les achètent dans un but autre que la revente.

(2) Lorsque, à la date où un arrêté est pris en vertu des articles 10.5 ou 10.61, un concessionnaire possède encore des matériels achetés d'une entreprise visée par cet arrêté, celle-ci est tenue, sans délai :

a) soit de fournir au concessionnaire, aux frais de l'entreprise, les éléments et les pièces nécessaires pour corriger le défaut ou la non-conformité des matériels, aux conditions précisées dans l'arrêté;

b) soit de racheter les matériels au concessionnaire, au prix payé par ce dernier, de lui rembourser les frais de transport et de lui verser une indemnité équivalente, au minimum, à un pour cent du prix payé par le concessionnaire par mois, calculée au prorata depuis la date de la prise de l'arrêté jusqu'à la date du rachat.

(3) Si l'entreprise fournit les éléments et les pièces conformément à l'alinéa (2)a) :

a) le concessionnaire les installe dans les matériels sans délai après qu'il les a reçus;

b) l'entreprise indemnise le concessionnaire du coût de l'installation et lui verse une indemnité équivalente, au minimum, à un pour cent du prix payé par le concessionnaire pour les matériels par mois, calculée au prorata depuis la date de la prise de l'arrêté jusqu'à la date de réception par le concessionnaire des éléments et des pièces.

L'honorable sénateur Greene répond aux questions.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 9 modifié.

Il est convenu d'adopter l'article 10.

Il est convenu d'adopter l'article 11.

Il est convenu d'adopter l'article 12.

Il est convenu d'adopter l'article 13.

Il est convenu d'adopter l'article 14.

Il est convenu d'adopter l'article 15.

Il est convenu d'adopter l'article 16.

Il est convenu d'adopter l'article 17.

Il est convenu d'adopter l'article 18.

It was agreed that clause 19 carry.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill, as amended, carry.

It was agreed that the chair report the bill, with amendment, to the Senate.

At 7:05 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, November 29, 2016
(44)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day at 9:32 a.m., in room 257, East Block, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Mercer and Runciman (8).

In attendance: Jed Chong and Nicole Sweeney, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Victor Senna, Procedural Clerk, Senate Committees Directorate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee considered a draft report.

At 11:12 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 30, 2016
(45)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day at 6:47 p.m., in room 257, East Block, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald and Runciman (7).

Il est convenu d'adopter l'article 19.

Il est convenu d'adopter l'article 1, qui contient le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi modifié.

Il est convenu que le président fasse rapport du projet de loi modifié au Sénat.

À 19 h 5, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 29 novembre 2016
(44)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui, à 9 h 32, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Mercer et Runciman (8).

Également présents : Jed Chong et Nicole Sweeney, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Victor Senna, greffier à la procédure, Direction des comités du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut des raffineries de l'Est canadien aux ports des côtes Est et Ouest du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport.

À 11 h 12, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 30 novembre 2016
(45)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui, à 18 h 47, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald et Runciman (7).

In attendance: Nicole Sweeney and Jed Chong, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Victor Senna, Procedural Clerk, Senate Committees Directorate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee considered a draft report.

It was agreed that the draft report, as amended, be adopted.

It was agreed that the Honourable Senators MacDonald and Mercer be empowered to approve the final version of the report taking into consideration this meeting's discussion and with any necessary editorial, grammatical and translation changes required.

At 7:19 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Également présents : Nicole Sweeney et Jed Chong, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Victor Senna, greffier à la procédure, Direction des comités du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut des raffineries de l'Est canadien aux ports des côtes Est et Ouest du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport.

Il est convenu que le projet de rapport modifié soit adopté.

Il est convenu que les honorables sénateurs MacDonald et Mercer soient autorisés à approuver la version définitive du rapport en tenant compte des discussions d'aujourd'hui et en y apportant tout changement jugé nécessaire, que ce soit au niveau de la forme, de la grammaire ou de la traduction.

À 19 h 19, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Thursday, November 24, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIFTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act, has, in obedience to the order of reference of October 25, 2016, examined the said bill and now reports the same with the following amendment:

1. *Clause 9, page 5*: Add after line 26 the following:

“**10.52 (1)** In this section, *dealer* means a person who is engaged in the business of purchasing vehicles or equipment directly from a company and reselling it to another person who purchases it for a purpose other than resale.

(2) If, on the date on which an order is made under section 10.5 or 10.61, a dealer still owns a vehicle or equipment that it purchased from a company that is the subject of the order, the company shall, without delay, either

(a) provide the dealer, at the company’s expense, with the materials, parts or components required to correct a defect or non-compliance in the vehicle or equipment, in accordance with any terms and conditions specified in the order; or

(b) repurchase the vehicle or equipment from the dealer at the price paid by the dealer, plus transportation costs, and compensate the dealer with an amount equivalent to at least one percent per month of the price paid by the dealer, prorated from the date on which the order was made to the date of purchase.

(3) If the company provides materials, parts or components in accordance with paragraph (2)(a),

(a) the dealer shall install the materials, parts or components in the vehicle or equipment without delay after it has received them; and

(b) the company shall compensate the dealer for the cost of installation and with an amount equivalent to at least one percent per month of the price paid by the dealer, prorated from the date on which the order was made to the date the dealer has received the materials, parts or components.”

Respectfully submitted,

Le vice-président,

MICHAEL L. MACDONALD

Deputy Chair

RAPPORTS DU COMITÉ

Le jeudi 24 novembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l’honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence, a, conformément à l’ordre de renvoi du 25 octobre 2016, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec la modification suivante :

1. *Article 9, page 5* : Ajouter après la ligne 23 ce qui suit :

« **10.52 (1)** Dans le présent article, *concessionnaire* s’entend d’une personne qui achète des matériels directement d’une entreprise pour les revendre à des tiers qui les achètent dans un but autre que la revente.

(2) Lorsque, à la date où un arrêté est pris en vertu des articles 10.5 ou 10.61, un concessionnaire possède encore des matériels achetés d’une entreprise visée par cet arrêté, celle-ci est tenue, sans délai :

a) soit de fournir au concessionnaire, aux frais de l’entreprise, les éléments et les pièces nécessaires pour corriger le défaut ou la non-conformité des matériels, aux conditions précisées dans l’arrêté;

b) soit de racheter les matériels au concessionnaire, au prix payé par ce dernier, de lui rembourser les frais de transport et de lui verser une indemnité équivalente, au minimum, à un pour cent du prix payé par le concessionnaire par mois, calculée au prorata depuis la date de la prise de l’arrêté jusqu’à la date du rachat.

(3) Si l’entreprise fournit les éléments et les pièces conformément à l’alinéa (2)a) :

a) le concessionnaire les installe dans les matériels sans délai après qu’il les a reçus;

b) l’entreprise indemnise le concessionnaire du coût de l’installation et lui verse une indemnité équivalente, au minimum, à un pour cent du prix payé par le concessionnaire pour les matériels par mois, calculée au prorata depuis la date de la prise de l’arrêté jusqu’à la date de réception par le concessionnaire des éléments et des pièces. »

Respectueusement soumis,

Wednesday, December 7, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

SIXTH REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, March 9, 2016 to study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada, now tables its interim report entitled: *Pipelines for Oil: Protecting our Economy, Respecting our Environment*.

Respectfully submitted,

Le vice-président,

MICHAEL L. MACDONALD

Deputy Chair

(Text of the report appears following the evidence.)

Le mercredi 7 décembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

SIXIÈME RAPPORT

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat le mercredi 9 mars 2016 à étudier l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada, dépose maintenant son rapport intérimaire intitulé *Des pipelines pour le pétrole : protéger notre économie, respecter notre environnement*.

Respectueusement soumis,

(Le texte du rapport paraît après les témoignages.)

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 15, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, today the committee is examining Bill S-2, an Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act. The proposed legislation aims to keep roads safe, protect Canadian consumers and would give the Minister of Transport power to order a company to issue a recall, to make companies repair a recalled vehicle at no cost to the consumer and to prevent new vehicles from being sold in Canada until they are repaired.

As the committee begins its examination of this bill, we are very pleased to have appearing before us the Honourable Marc Garneau, Minister of Transport. He is accompanied by Mr. Donald Roussel, Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security; and Ms. Kim Benjamin, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation. The minister will be with us for the first hour, but the department officials will stay afterwards to answer questions.

Minister Garneau, welcome. I invite you to make opening remarks, after which we will have time for questions from senators. The floor is yours, sir.

[*Translation*]

Hon. Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport: Honourable senators, I'm here today to give you an overview of Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act, commonly called the Strengthening Motor Vehicle Safety for Canadians Act. I consider safety to be of paramount importance, and this bill will help to significantly improve safety for Canadians.

With this bill, we are pursuing an improved motor vehicle safety regime as part of our commitment to the safety of the Canadian public. We believe that the Motor Vehicle Safety Act and its associated regulations and standards are one of the key reasons why progressively fewer people have been killed and injured on our roads despite the ever-increasing number of motor vehicles on the road.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 15 novembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour en faire l'examen.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, aujourd'hui, le comité examine le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence. Le projet de loi envisagé vise à maintenir la sécurité des routes et à protéger les consommateurs canadiens et donnerait au ministre des Transports le pouvoir d'exiger d'une entreprise qu'elle procède à un rappel, d'exiger des entreprises qu'elles réparent un véhicule faisant l'objet d'un rappel gratuitement pour le consommateur et d'empêcher que de nouveaux véhicules soient vendus au Canada avant qu'ils aient été réparés.

Tandis que le comité commence son examen du projet de loi, nous sommes très heureux d'accueillir l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports. Il est accompagné de M. Donald Roussel, sous-ministre adjoint délégué, Sécurité et Sûreté, et Mme Kim Benjamin, directrice générale, Sécurité routière et règlements des véhicules automobiles. Le ministre demeurera avec nous pour la première heure, mais les représentants du ministère resteront ensuite pour répondre à nos questions.

Bienvenue, monsieur Garneau. Je vous invite à nous présenter votre déclaration préliminaire, après quoi les sénateurs pourront poser leurs questions. La parole est à vous, monsieur.

[*Français*]

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports : Chers sénateurs, aujourd'hui, je voudrais vous donner un aperçu du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence, communément appelée Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens. J'accorde une très grande importance à la sécurité, et ce projet de loi nous aidera à améliorer celle des Canadiens de manière considérable.

Avec ce projet de loi, nous visons à établir un régime de sécurité automobile amélioré conformément à notre engagement à l'égard de la sécurité du public canadien. Nous sommes convaincus que la Loi sur la sécurité automobile, les règlements et les normes qui en découlent figurent parmi les principales mesures qui ont permis de réduire progressivement le nombre de morts et de blessés dans les collisions routières, et ce, en dépit de l'augmentation du nombre de véhicules automobiles sur nos routes.

Regardless, in 2014, automotive collisions in Canada resulted in 1,834 fatalities and 149,900 injuries. These tragedies are the reason that we pursue the continued improvement of motor vehicle safety for Canadians.

[English]

While there are a number of proposed amendments in the bill, I will highlight some of the most significant ones that address current key gaps in the legislative regime, particularly with regard to recalls.

But first I must note that the major vehicle manufacturers and importers in this country have a good history of addressing safety defects in Canadian vehicles. However, if a situation arose today with a vehicle, tire or child seat where it was clear from evidence that the product contained a defect that could put the safety of Canadians in jeopardy and the company did not agree and did not voluntarily repair it, then there would be little that could be done.

As such, it is proposed to amend the act, as it was previously presented as Bill C-62, to authorize the Minister of Transport to order a company to correct a defect or non-compliance in a vehicle or equipment if it is considered to be in the interests of public safety. In addition, there would be the power to order companies to pay the costs of correcting a defect or non-compliance in a vehicle or equipment.

These combined order powers are important for potential situations where consumers would be expected to pay for the correction of a defect or non-compliance in a vehicle or equipment. Such a situation would place an unreasonable financial burden on Canadians and potentially put other Canadians at risk should their fellow citizens be unable to undertake the necessary repairs.

[Translation]

To prevent new vehicles or equipment with safety defects or non-compliances from reaching Canadians, we could also order companies to ensure that such issues are corrected before the vehicles are sold to consumers and used on Canadian roads. These new order powers build on the power to require a company to issue a notice of defect or non-compliance, which was introduced in 2014 by the previous government. All these measures would help ensure that defects are corrected and recalls are issued in a manner that respects consumers and ensures that safety issues are solved.

Malgré cela, en 2014, les collisions automobiles au Canada ont fait 1 834 morts et 149 900 blessés. Ce sont ces tragédies qui expliquent pourquoi nous cherchons toujours à améliorer la sécurité automobile pour les Canadiens.

[Traduction]

Le projet de loi propose un grand nombre de modifications, mais je veux simplement souligner les plus importantes, celles qui visent à combler des lacunes considérables du régime législatif, surtout en ce qui a trait aux rappels.

Cependant, je dois tout d'abord souligner que les principaux fabricants et importateurs de véhicules ont, dans le passé, généralement remédié aux défauts liés à la sécurité des véhicules canadiens. Cependant, aujourd'hui, si un véhicule, un pneu ou un siège pour enfant démontrait clairement une déficience susceptible de mettre en danger la sécurité des Canadiens et que le fabricant n'était pas d'accord et refusait de réparer volontairement le véhicule, il y aurait très peu de mesures qui pourraient être prises.

Par conséquent, on propose de modifier la loi, tel qu'il avait été proposé dans le projet de loi C-62, afin que le ministre des Transports puisse ordonner à une entreprise de remédier à une déficience ou à un cas de non-conformité dans un véhicule ou un équipement, si cela est considéré comme étant dans l'intérêt de la sécurité publique. De plus, on pourrait exiger des entreprises qu'elles paient pour remédier à une déficience ou à un cas de non-conformité dans un véhicule ou un équipement.

Ensemble, ces pouvoirs d'ordonnance sont importants pour intervenir dans des situations potentielles lorsque des consommateurs devraient payer pour remédier à une déficience ou à un cas de non-conformité dans un véhicule ou un équipement. Une telle situation représente un fardeau financier déraisonnable pour les Canadiens et pourrait mettre à risque d'autres personnes, lorsque les propriétaires de véhicules ne sont pas en mesure d'effectuer les réparations nécessaires.

[Français]

Afin d'éviter que de nouveaux véhicules ou équipements qui ont des défauts ou qui ne sont pas conformes sur le plan de la sécurité soient vendus aux Canadiens, on pourrait également ordonner aux entreprises de s'assurer que les problèmes soient réglés avant que les véhicules soient vendus à des consommateurs et utilisés sur les routes canadiennes. Ces nouveaux pouvoirs d'ordonnance s'appuient sur le pouvoir d'exiger qu'une entreprise publie un avis de défaut ou de non-conformité, tel que déposé en 2014 par le gouvernement précédent. Ensemble, ils aideraient à assurer que les défauts seront corrigés et que les avis de rappel seront envoyés d'une manière qui respecte les consommateurs et qui permette de régler les problèmes liés à la sécurité.

[English]

As mentioned, companies already have a good record of being accountable for the products that they sell. These proposed new powers are for extraordinary situations where it is necessary for the government to intervene.

Other key legislative gaps to be addressed are the powers to enforce the requirements of the act and its regulations. Currently, there are only limited enforcement tools to pursue compliance from companies. If a violation is found, the only enforcement action at the moment is criminal prosecution. This can be time consuming and costly, and in some instances may not be appropriate for a given violation.

As such, the proposed changes to the Motor Vehicle Safety Act introduce an administrative monetary penalty to help elicit compliance from companies. These penalties are an efficient, effective and less-costly alternative to criminal prosecution. The previous government also recognized this as they proposed amendments of this nature in Bill C-62.

[Translation]

Administrative monetary penalties, or AMPs, are similar to traffic tickets for drivers. For example, with the proposed amendments, when a company or individual breaks a rule or does not comply with the regulations, the department could impose a pre-established penalty, or “fine,” to encourage compliance.

However, in some instances, AMPs aren’t the best tool to improve safety for Canadians. Other actions may be more appropriate or have greater benefit for Canadians. As a result, we’re also proposing the possibility of entering into consent agreements. These agreements would allow a negotiated settlement for a violation of the act and could be used to reduce a penalty in exchange for other safety concessions from the company. To ensure their enforceability, such agreements should be registered with a court. In addition, to ensure accountability and openness, these agreements would be published.

Together, the regime of AMPs and the consent agreements will dramatically increase the enforcement options available under the Motor Vehicle Safety Act to ensure the safety of Canadians.

[English]

It’s important to note that the proposed changes to the act are not exclusive to the enforcement and compliance regime. Vehicle technologies are changing very quickly, with connected and automated vehicles on the horizon. As these and other technologies emerge, we must ensure their benefits can be

[Traduction]

Comme je l’ai déjà mentionné, les entreprises sont depuis longtemps tenues responsables des produits qu’elles vendent. Les nouveaux pouvoirs proposés s’appliqueraient dans le cadre de situations extraordinaires, lorsque le gouvernement doit intervenir.

Le pouvoir de faire respecter les exigences de la loi et ses règlements connexes est une autre lacune législative importante à combler. À l’heure actuelle, la loi ne possède que des outils limités d’application de la loi pour inciter les entreprises à se conformer. En cas d’infraction, les poursuites criminelles sont la seule mesure d’exécution possible. Cette mesure nécessite beaucoup de temps et d’argent et, dans certains cas, elle ne convient pas à une infraction donnée.

Par conséquent, la modification proposée de la loi sur la sécurité automobile prévoit des sanctions administratives pécuniaires pour enjoindre aux entreprises à se conformer. Ces sanctions sont une mesure efficace, efficiente et économique par rapport aux poursuites criminelles. Le gouvernement précédent l’a également reconnu puisqu’il a proposé des modifications de cette nature dans le projet de loi C-62.

[Français]

Les sanctions administratives pécuniaires, ou SAP, sont similaires aux contraventions remises au conducteur lors d’infractions au Code de la route. Par exemple, dans le cadre des modifications proposées, lorsqu’une entreprise ou une personne viole une règle ou ne se conforme pas à la réglementation, le ministère pourrait lui imposer une sanction préétablie ou une « amende » pour l’inciter à se conformer.

Cependant, dans certains cas, les sanctions pécuniaires ne sont pas le meilleur outil pour améliorer la sécurité des Canadiens et d’autres mesures peuvent être pertinentes ou plus avantageuses pour les Canadiens. Pour cette raison, on propose également de donner la possibilité de signer des accords consensuels. Ces accords permettraient de négocier un règlement en cas d’infraction à la loi et pourraient être utilisés pour réduire une pénalité en échange d’autres concessions concernant la sécurité de l’entreprise. Pour s’assurer de leur application, on devra faire enregistrer les accords consensuels auprès d’un tribunal. De plus, pour assurer la responsabilité et la transparence, les accords consensuels seraient publiés.

Dans l’ensemble, le régime de sanctions administratives pécuniaires et les accords consensuels augmenteront nettement les mesures d’application offertes en vertu de la Loi sur la sécurité automobile pour assurer la sécurité des Canadiens.

[Traduction]

Il est important de souligner que les modifications proposées de la loi ne concernent pas uniquement le régime d’application de la loi et la conformité. Les technologies changent rapidement, et les véhicules connectés et automatisés finiront par être offerts sur le marché. À mesure que ces technologies et d’autres technologies

realized while maintaining safety for Canadians. However, sometimes our regulations may not be able to keep up with these changes, and as such, it is proposed to adjust the interim orders and exemption provisions of the act to allow flexibility and not impede these innovations, while continuing to promote safety.

In conclusion, what is being proposed in this bill is a very substantial, powerful suite of needed changes to the Motor Vehicle Safety Act, building upon the proposed changes introduced in 2015 through Bill C-62. In conjunction with other previous changes to the act in recent years, they represent a significant evolution of the act that would increase available enforcement tools and industry requirements, with the aim of reinforcing the safety of Canadians.

With that, I'll conclude, and I'm open to questions. Thank you.

The Deputy Chair: Thank you, minister.

Senator Doyle: I had no intention of being first on the list, but welcome, minister. It's good to have you here.

Going through some of your transport notes, you say that the changes to the compliance and enforcement provisions will more closely align the Canadian and U.S. regimes while continuing to protect and serve Canadians, which is good. Before NAFTA, we had the Auto Pact, as you're aware, between U.S. and Canada. This bill would seem to foster greater harmony between U.S. and Canadian regulation of automotive safety, which is good as well. But the incoming American administration seems to have some problems with NAFTA. Do you anticipate any upcoming difficulties, say, in the highly integrated Canadian and American industries? Should we be concerned about that?

Mr. Garneau: Thank you, senator. I don't anticipate a problem on this particular issue, which is safety and regulation related. In the case of the act itself, the actual provisions that we are putting in place actually cause us to be harmonized with the United States. Most Canadians, surprisingly, are probably not aware of the fact that at the current time all the Canadian government can do is to order a manufacturer to issue a notice of defect. I think they think that we're like the United States, where they can go beyond ordering that notice of defect and actually force the recall and the repairs. With the amendments that are proposed in this act, we will actually, in the case of defects and recalls, be harmonizing with the United States.

I don't believe there will be any impacts with respect to NAFTA and any possible renegotiation of NAFTA. I believe this is something that is clearly on the side of safety, and my

émergeront, nous devons pouvoir en tirer profit tout en assurant la sécurité des Canadiens. Toutefois, nos règlements ne sont pas toujours assez souples pour s'adapter à ces changements, et il est donc proposé de modifier les dispositions relatives aux arrêtés à effet provisoire et aux dispenses de la loi, afin qu'elles aient la souplesse nécessaire pour appuyer ces innovations tout en continuant d'assurer la sécurité.

En terminant, ce que l'on propose dans le projet de loi est un ensemble de changements importants et puissants, nécessaires à la Loi sur la sécurité automobile, fondés sur les changements proposés en 2015 dans le projet de loi C-62. Avec les autres modifications apportées à la loi au cours des dernières années, il s'agit d'une évolution considérable de la loi qui augmenterait le nombre d'outils d'application de la loi et les exigences à l'égard de l'industrie dans le but de renforcer la sécurité des Canadiens.

Voilà qui conclut ma déclaration préliminaire. Je suis prêt à répondre à vos questions. Merci.

Le vice-président : Merci, monsieur le ministre.

Le sénateur Doyle : Je n'avais pas l'intention d'être le premier intervenant, mais, bienvenue, monsieur le ministre. Je suis ravi de vous voir ici.

J'ai consulté certaines des notes du ministère des Transports, et vous dites que les changements apportés aux dispositions sur la conformité et l'application de la loi permettront d'harmoniser davantage les régimes canadien et américain, tout en continuant à protéger et à servir les Canadiens, ce qui est une bonne chose. Comme vous le savez, avant l'ALENA, le Pacte de l'automobile unissait les États-Unis et le Canada. Il semble aussi que le projet de loi aura aussi pour effet d'accroître l'harmonie entre la réglementation américaine et canadienne en matière de sécurité automobile, ce qui est aussi une bonne chose. Cependant, la prochaine administration américaine semble avoir certaines réticences à l'égard de l'ALENA. Prévoyez-vous des difficultés futures, disons, au sein des industries canadienne et américaine, qui sont étroitement intégrées? Devrions-nous être préoccupés?

M. Garneau : Merci, monsieur le sénateur. Je ne prévois pas de problème lié à cet enjeu précis, qui concerne la sécurité et la réglementation. Pour ce qui est du projet de loi en tant que tel, les dispositions que nous mettons actuellement en place auront pour effet d'harmoniser notre régime avec celui des États-Unis. Fait surprenant, la plupart des Canadiens ne savent probablement pas que, à l'heure actuelle, tout ce que le gouvernement canadien peut faire, c'est d'exiger d'un fabricant qu'il émette un avis de défectuosité. Je crois que les gens pensent qu'il en va du Canada comme des États-Unis et qu'on peut, en plus d'exiger un avis de défectuosité, obliger directement un fabricant à procéder à un rappel et à des réparations. Grâce aux modifications proposées dans le projet de loi, nous harmoniserons notre régime avec celui des États-Unis du point de vue des défectuosités et des rappels.

Je ne crois pas qu'il y aura des répercussions liées à l'ALENA ou à une possible renégociation de l'ALENA. Je crois que ce que nous faisons ici est clairement lié à la sécurité, et les discussions

discussions with the current transportation secretary lead me to believe that this is not an issue that will be subject to any possible revision because it is related to safety.

Senator Doyle: You don't see any merit, say, in postponing legislation until we know specifically where we are in that particular area? Our legislation would be different, I would imagine. Or are we closely integrated to the point where we probably should have a second look at what's going to be happening with NAFTA?

Mr. Garneau: I would not wish to delay this because it's related to safety, and I am of the firm belief that this will not be impacted by any possible changes with respect to NAFTA. NAFTA is dealing more with trade, whilst this is specifically related to safety.

I'm glad to say that in the area of transportation safety and harmonization of regulations, Canada and the United States have been very closely aligned, regardless of administration. So I think that it's in our interests to proceed, because obviously many of the cars that are purchased in this country come from American manufacturers; some of them are produced in this country. I think this is a situation that requires us to act as quickly as possible to be harmonized.

Senator Unger: Thank you, minister, for being here. I'm wondering if you can give the committee a bit of context for this bill by giving us background on vehicle recalls. Can you tell us when recalls first began and who initiated the concept of a recall: government or industry? Prior to the bill being introduced in 2015, were there problems with the recall system? I know you cited a possible example, but were there problems or was it working well?

Mr. Garneau: I will leave it to my colleagues to perhaps go back in the history of when recalls were first initiated, but there's no question that the public took notice. In fact, the previous government, as you know, initiated the process of Bill C-62.

Incidents like the Takata airbags brought the issue of recall to the attention of a very large audience in this country, because many Canadians had Takata airbags and weren't quite sure why there seemed to be a response south of the border but things were going more slowly on this side of the border. I myself was the owner of a Takata airbag.

The GM ignition switch issue received a great deal of public attention in the media, and it went on for quite a while.

avec le secrétaire aux Transports me donnent à penser que ce n'est pas un enjeu qui risque de faire l'objet d'une éventuelle révision parce qu'il est lié à la sécurité.

Le sénateur Doyle : Selon vous, il ne serait pas justifié, par exemple, de reporter le projet de loi jusqu'à ce que nous sachions précisément là où nous en sommes dans ce dossier? J'imagine que le projet de loi serait différent. Ou sommes-nous si étroitement intégrés que nous devrions probablement regarder de plus près ce qui arrivera à l'ALENA?

M. Garneau : Je ne veux pas retarder le projet de loi parce qu'il est lié à la sécurité et parce que je crois vraiment que toute éventuelle modification liée à l'ALENA n'aura aucun impact sur ce que nous faisons. L'ALENA concerne davantage le commerce, tandis que le projet de loi est lié précisément à la sécurité.

Je suis ravi de dire que, dans le domaine de la sécurité des transports et en ce qui a trait à l'harmonisation de la réglementation, le Canada et les États-Unis ont toujours eu des régimes très harmonisés, peu importe l'administration. Par conséquent, je crois qu'il est dans notre intérêt d'aller de l'avant, parce que, évidemment, bon nombre des véhicules qui sont achetés au pays viennent de fabricants américains. En fait, certains d'entre eux produisent même des véhicules ici même au pays. Selon moi, la situation exige que nous agissions le plus rapidement possible pour assurer l'harmonisation.

La sénatrice Unger : Merci, monsieur le ministre, d'être là. Pouvez-vous donner au comité quelques renseignements contextuels liés au projet de loi en nous fournissant de l'information générale sur les rappels de véhicules? Pouvez-vous nous dire quand on a commencé à faire des rappels et qui a mis de l'avant cette notion : le gouvernement ou l'industrie? Avant la présentation du projet de loi en 2015, y avait-il des problèmes liés au système de rappel? Je sais que vous avez mentionné un exemple possible, mais y avait-il des problèmes ou est-ce que les choses fonctionnaient bien?

M. Garneau : Je devrais peut-être laisser mes collègues examiner l'histoire pour déterminer quand les rappels ont commencé, mais il ne fait aucun doute que le grand public l'a remarqué. En fait, le gouvernement précédent, comme vous le savez, a entrepris un processus lié au projet de loi C-62.

Des incidents comme celui lié aux coussins gonflables Takata ont fait en sorte qu'un très vaste public au pays s'est intéressé à la question des rappels, parce que, en fait, de nombreux Canadiens possédaient des véhicules munis de coussins gonflables Takata et ils ne savaient pas pourquoi nos voisins du Sud semblaient faire quelque chose, tandis que les choses avançaient plus lentement de notre côté. J'ai moi-même un véhicule muni d'un sac gonflable Takata.

L'interrupteur d'allumage de GM a suscité beaucoup d'attention publique dans les médias, et c'est un dossier qui a duré assez longtemps.

The point about it is that if Transport Canada feels there is a safety issue, we must have the capability to take action, because there will be instances where there's a disagreement.

Let me give you an example. Right now there is an issue with respect to certain models and years of the Ford F-150 truck. They have a vacuum pump, and that pump is involved in helping with braking. At the moment, there is disagreement between Ford and Transport Canada with respect to whether there is a defect in this particular case. We believe, based on our analysis, that this is causing this particular model, when the defect occurs, to require a longer braking distance for the trucks, based on evidence. At the moment, that's an indication or an example of where there is disagreement.

As I say, most of the time, manufacturers take action swiftly; they issue the recall and they proceed with it. The orders that would be possible for the Minister of Transport, if this passes, would be used in exceptional circumstances, such as the one I've just mentioned where there may be disagreement about whether a defect exists. In that case, we have an obligation to act for the safety of Canadians. Perhaps my colleagues might know more about the history of when recalls began to occur.

Donald Roussel, Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada: Yes. They were not quite robust enough in the actual legislation. This bill introduced the notion of notice. The recall is the last step in a series of processes. There are notices of defects and notices of non-compliance; and then after that, through dialogue with the company, if they do not react properly, then we need to have the power to order the recall. This bill does that. In the previous bill, these mechanisms were not strong enough.

Through the notice of non-compliance and all the mechanisms of the new administrative monetary penalties regime, or AMP, you add pressure to the manufacturers so that they are looking at this seriously and then taking action in terms of making their own decisions to order a recall, if needed. If they don't, and we disagree — through analysis, tests and additional powers under this act for ordering more tests or analysis — we can move to the recall. But the recall needs to be known as sort of the last step. We need to maintain that dialogue and the responsibility through the manufacturers.

Mr. Garneau: Senator, to expand on what Mr. Roussel has said, at the moment with these Ford F-150s, where we have a disagreement with the manufacturer, we have actually solicited input from individual owners. As Mr. Roussel said, this would be a last resort. Normally we would let the company, the manufacturer, know that we consider that there is a defect here. We give them the opportunity to present their case. We invite

Au bout du compte, si Transports Canada estime qu'il y a un problème de sécurité, nous devons avoir la capacité de passer à l'action, parce qu'il y aura toujours des situations où les parties ne s'entendent pas.

Je vais vous donner un exemple. Actuellement, il y a un problème lié à certains modèles et certaines années de la camionnette Ford F-150. Les véhicules sont munis d'une pompe à vide, et la pompe sert dans le processus de freinage. En ce moment, il y a un désaccord entre Ford et Transports Canada quant à savoir si ces pompes sont défectueuses. Nous croyons, à la lumière de notre analyse que, lorsque la pompe est défectueuse dans ces modèles précis, la distance de freinage des camions est plus longue. Notre position est fondée sur des données probantes. C'est, en ce moment, une indication ou un exemple d'une situation où il y a un tel désaccord.

Comme je l'ai dit, la plupart du temps, les fabricants prennent rapidement les mesures nécessaires. Ils émettent un avis de rappel et font ce qu'il faut. Si le projet de loi est adopté, les ministres des Transports pourraient utiliser les ordonnances prévues dans des situations exceptionnelles, comme celle que je viens de mentionner. Il peut aussi y avoir un désaccord au sujet de l'existence même de la défectuosité. Dans une telle situation, nous avons l'obligation d'agir afin d'assurer la sécurité des Canadiens. Mes collègues en sauront peut-être plus que moi au sujet de l'historique des rappels et au moment où ils remontent.

Donald Roussel, sous-ministre adjoint délégué, Sécurité et Sûreté, Transports Canada : Oui. Le cadre des rappels n'était pas assez rigoureux dans la loi actuelle. Le présent projet de loi introduit la notion d'avis. Le rappel est la dernière étape dans une série de processus. Il y a des avis de défectuosité et des avis de non-conformité. Puis, si, au terme d'un dialogue avec l'entreprise, cette dernière ne réagit pas de façon appropriée, nous devons avoir le pouvoir d'exiger un rappel. C'est ce que permet le projet de loi. Dans le projet de loi précédent, ces mécanismes n'avaient pas assez de mordant.

Grâce à l'avis de non-conformité et à tous les mécanismes associés au régime de sanctions administratives pécuniaires, les SAP, on peut exercer de la pression sur les fabricants afin qu'ils réfléchissent à la question sérieusement et qu'ils passent à l'action, ce qui peut les pousser à entreprendre d'eux-mêmes un processus de rappel, au besoin. S'ils ne font rien, et que nous sommes en désaccord — au terme d'analyses, de tests et au moyen de pouvoirs supplémentaires au titre de cette loi pour exiger plus de tests ou d'analyses —, nous pouvons exiger un rappel. Mais il faut comprendre que le rappel est vraiment à utiliser en dernier recours. Il faut maintenir le dialogue avec les fabricants et favoriser leur responsabilité.

M. Garneau : Madame la sénatrice, pour revenir sur ce que M. Roussel a dit, en ce moment, dans le dossier des Ford F-150 — où nous sommes en désaccord avec le fabricant —, nous avons demandé l'avis des propriétaires de ce véhicule. Comme M. Roussel l'a dit, un rappel serait vraiment utilisé en dernier recours. Habituellement, nous dirions à l'entreprise — au fabricant — que, selon nous, il y a une défectuosité. Nous

owners to also be part of the process. At the end of that, if we feel that, yes, nothing has changed and there is a defect, then we have the power to take action.

Senator Unger: Thank you, minister.

Senator Mercer: Thank you, minister, for being here. As luck would have it, when I opened my mail on Thursday, there was a recall notice from Chrysler Corporation for my Jeep Compass in relation to a problem with my airbag, so I'm quite interested in how we proceed.

This is a question I had long before I got the recall notice for my car: the question of liability. You are now taking on a responsibility; where there was moral authority before, there's now going to be legal authority for you to be involved in recalls. Are you then accepting the fact that you may also be accepting some liability? For example, say there were a case of an automobile that had a defect and there was some debate going on in the public domain about whether there was a defect — for example, you have the discussion going on with Ford about the F-150 currently. In the interim, something happens. Someone's son or daughter gets killed because of what some people may perceive as that defect. By now having the legal authority as opposed to the moral authority you have had up until now, are you also accepting some liability on behalf of Canadians?

Mr. Garneau: Well, that's a question I don't have the answer to. I'm not a lawyer at this particular point, but I will say that from our perspective, it is important for us to act on behalf of the Canadian public with respect to safety. What is being done here is a series of amendments that actually allow us more latitude in terms of addressing the safety of Canadians.

Mr. Roussel: The bill that you have in front of you is making information available. Of course, there can be a lot of noise out there, but by making the information available, a company designated by the minister can give notice to the minister with respect to a vehicle or equipment. So we have in the act now additional elements regarding the obligations to make the information available. We can go and get it, request that correction date be set and then provide the appropriate notice to the minister. So, of course, this is additional responsibility, but there is a framework for how the information is conveyed officially to the ministers in the new bill, and how we can go further in our power to require the information from the ministers and to be able to request additional information or tests. Kim, do you want to add anything?

Kim Benjamin, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, Transport Canada: We currently have the power to require manufacturers to provide that information

donnons aux fabricants l'occasion de s'expliquer. Nous invitons aussi les propriétaires à participer au processus. Au bout du compte, si nous estimons que rien n'a changé et qu'il y a bel et bien une défectuosité, alors nous avons le pouvoir de prendre des mesures.

La sénatrice Unger : Merci, monsieur le ministre.

Le sénateur Mercer : Merci, monsieur le ministre, d'être là. Comme par hasard, lorsque j'ai ouvert mon courrier jeudi, il y avait un avis de rappel de la société Chrysler relativement à mon Jeep Compass et à un problème de coussin gonflable. J'ai donc vraiment hâte de voir ce que nous allons faire.

La question de la responsabilité est une question que je me posais déjà bien avant de recevoir l'avis de rappel associé à mon véhicule. Vous allez maintenant devoir assumer une responsabilité : alors que, avant, vous aviez un pouvoir moral, vous aurez maintenant le pouvoir juridique de participer aux processus de rappel. Par conséquent, reconnaissez-vous le fait que vous pourriez avoir à assumer une certaine responsabilité? Par exemple, disons qu'un véhicule est défectueux et qu'on débat dans le domaine public de la question de savoir s'il y a vraiment une défectuosité — comme c'est le cas, par exemple, dans le cadre de vos discussions actuelles avec Ford au sujet des F-150 —, et, entretemps, quelque chose se produit. Le fils ou la fille de quelqu'un meurt en raison de ce que certaines personnes pourraient juger être une défectuosité. Puisque vous avez maintenant un pouvoir juridique et plus seulement un pouvoir moral, acceptez-vous aussi une certaine responsabilité à l'égard des Canadiens?

M. Garneau : Eh bien, c'est une question pour laquelle je n'ai pas de réponse. Je ne suis pas un avocat dans ce domaine précis, mais je dirais que, de notre point de vue, c'est important pour nous d'agir au nom du public canadien lorsqu'il est question de sécurité. Nous voulons apporter une série de modifications qui nous donneront un peu plus de latitude pour assurer la sécurité des Canadiens.

M. Roussel : Le projet de loi que vous avez devant les yeux rend l'information accessible. Bien sûr, il y a parfois beaucoup de brouhaha ambiant, mais, en rendant l'information accessible, une entreprise désignée par le ministre peut donner un avis à ce dernier en ce qui a trait à un véhicule ou une pièce d'équipement. Il y aurait donc des éléments supplémentaires dans la loi concernant les obligations de rendre l'information accessible. Nous pouvons obtenir de l'information, exiger qu'une date de correction soit établie, puis fournir l'avis approprié au ministre. Il s'agit donc bien sûr d'une responsabilité supplémentaire, mais il y a un cadre qui définit la façon dont l'information est transmise officiellement aux ministres dans le nouveau projet de loi et qui précise nos pouvoirs accrus d'exiger de l'information des ministres et de demander des renseignements ou des tests supplémentaires. Kim, voulez-vous ajouter quelque chose?

Kim Benjamin, directrice générale, Sécurité routière et règlement des véhicules automobiles, Transports Canada : Nous avons actuellement le pouvoir d'exiger des fabricants qu'ils nous

through the notice of defect. That's currently within the legislation. What we're adding today through this proposal is to require the manufacturers to actually make the remedies, which is a power we didn't previously have.

Whatever liability is there is already there within our legislation, and I don't want to speak on behalf of the lawyers, but the changes we're making today are more to make the company pay for those repairs and make sure those repairs are enacted, which I think improves safety for Canadians and reduces liability all the way around. I say that not being a lawyer, though.

Senator Mercer: I learned a long time ago never try to speak on behalf of lawyers, because they have a hard time speaking on behalf of themselves.

Minister, you mentioned non-compliance in your presentation a couple times. Who judges that non-compliance? Who says that company X or company Y is in non-compliance or that the corrective action is not in compliance with the intention of the act?

Mr. Garneau: That would be Transport Canada. That's part of our responsibility.

Senator Mercer: That's you, minister?

Mr. Garneau: Well, ultimately, it is. We have inspectors, and if we feel that a particular part of a vehicle is not compliant with the regulations with respect to safety, then we have the option of saying that this vehicle is not compliant. That is in the same way that if we identify a defect with a vehicle before the manufacturer, we also have the power to say that there is a defect.

Senator Mercer: And will the practice continue to be, as it has been, that you would make that non-compliance disagreement public so that the public is aware that you have found company X in non-compliance? As we know, that has a dramatic effect on car sales.

Mr. Garneau: Yes, it is our obligation to make it public, and we do make it public, yes.

Senator Black: Minister, thank you very much for being here. I would like to explore, please, the thinking of you and your department around automated vehicles. You referred, toward the end of your comments, to some flexibility to protect innovation and balance that with safety. Can you please elaborate on that?

Mr. Garneau: Safety must always be the primary consideration, but as you know, there is a considerable amount of work being done by different manufacturers with respect to the development of automated and connected vehicles. In some cases, that's happening

fournissent des renseignements en émettant un avis de défectuosité. Ce pouvoir figure actuellement dans la loi. Ce que nous ajoutons aujourd'hui, dans le projet de loi, c'est le pouvoir d'exiger des fabricants qu'ils prennent des mesures correctives, ce qui est un pouvoir que nous n'avions pas avant.

Peu importe notre responsabilité, elle existe déjà dans le cadre de la loi actuelle, et, sans vouloir parler au nom des avocats, je dirais que les changements que nous apportons aujourd'hui visent davantage à exiger des entreprises qu'elles payent elles-mêmes pour les réparations et qu'elles s'assurent que les réparations sont faites, ce qui, selon moi, améliorera la sécurité pour les Canadiens et réduira la responsabilité pour tout le monde. Je précise cependant que je ne suis pas une avocate.

Le sénateur Mercer : J'ai appris il y a longtemps à ne jamais essayer de parler au nom des avocats, parce qu'ils ont déjà de la difficulté à parler en leur nom.

Monsieur le ministre, vous avez mentionné deux ou trois fois la non-conformité dans votre déclaration. Qui détermine s'il y a une non-conformité? Qui dit que l'entreprise X ou l'entreprise Y est non conforme ou que la mesure corrective n'est pas conforme à l'intention de la loi?

M. Garneau : C'est Transports Canada. Cela fait partie de notre responsabilité.

Le sénateur Mercer : C'est vous, le ministre?

M. Garneau : Oui, au bout du compte, c'est moi. Nous avons des inspecteurs, et si nous croyons qu'une pièce précise d'un véhicule n'est pas conforme à la réglementation du point de vue de la sécurité, alors nous avons l'option de dire que ce véhicule n'est pas conforme. Dans un même ordre d'idées, si nous trouvons une défectuosité associée à un véhicule avant le fabricant, nous avons aussi le pouvoir de dire qu'il y a là une défectuosité.

Le sénateur Mercer : Maintiendra-t-on la pratique qu'on utilisait déjà et qui consiste à communiquer publiquement le désaccord sur la non-conformité de façon à ce que le grand public sache que vous avez déterminé que l'entreprise X est non conforme? Comme nous le savons, cette pratique a un impact important sur les ventes de véhicules.

M. Garneau : Oui, nous sommes obligés de rendre l'information publique, alors c'est ce que nous faisons.

Le sénateur Black : Monsieur le ministre, merci beaucoup d'être là. Si vous le voulez bien, j'aimerais que nous parlions de ce que vous et votre ministère pensez des véhicules automatisés. Vers la fin de votre déclaration, vous avez mentionné une certaine souplesse pour protéger l'innovation et le fait de trouver un juste équilibre entre l'innovation et la sécurité. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet s'il vous plaît?

M. Garneau : La sécurité doit toujours rester l'enjeu primordial, mais, comme vous le savez, les différents fabricants déploient beaucoup d'efforts pour mettre au point des véhicules automatisés et connectés. Dans certains cas, ces percées sont si rapides que nous

so quickly that we are — if I can put it this way — having to run very quickly to make sure that we keep up with all of the considerations related to safety and all of the regulations.

The process for us to change regulations can sometimes be time consuming. These interim orders and exemption provisions allow us more flexibility in making changes, sometimes on a temporary basis until we make them permanent. When we see that, for example, other countries have made a change to their regulations related to automated vehicles, instead of us having to go through the normal process of changing everything, we can do it more quickly. It allows us to be more agile, given the fact that we really are dealing with new technology that is going to be upon us more quickly than many people believe, and automated vehicles are going to begin to come on to the roads. We obviously want to make sure that safety is primary but we want to also make the changes quickly, so this gives us more flexibility to do so.

Senator Black: Thank you, minister. I think that's tremendous thinking, because it supports innovation.

Mr. Garneau: Indeed. I think that's part of the drive behind it. Sometimes we can impede innovation with a long, bureaucratic process.

Senator Black: Thank you, minister.

Senator Eggleton: Thank you, minister, for being here and presenting Bill S-2 to us. One of the supporters, I believe, of the bill is the Canadian Automobile Dealers Association. They represent the retail industry and auto dealerships. They point out that there is a difference between this legislation and the U.S. legislation inasmuch as there is some protection for auto dealerships if a car is sitting on a lot and an order has been issued if it requires some repair, because over a period of time it could lose value. I suppose an example of that might be if it's near the end of a model year and it sits around waiting for all the aspects of the repair to be worked out and then the repair to be carried out. Apparently, in the American legislation the manufacturers have to compensate the dealerships in that case, but that's not in here. Can you explain that?

Mr. Garneau: Thank you, senator, for your question. You're quite right that one of the things that is addressed in the amendments that we're proposing is that if a defect exists, it's identified as a defect in a particular model and there are a number of these cars sitting in the lot at the dealership, we believe, for safety reasons, that those vehicles should not be sold until the defect is fixed.

devons, si je puis dire, courir très rapidement pour suivre le rythme et bien tenir compte de tout ce qui concerne la sécurité et l'ensemble de la réglementation.

Le processus de modification réglementaire prend parfois beaucoup de temps. Les arrêtés à effet provisoire et les dispenses nous donnent plus de souplesse pour apporter les changements — parfois de façon temporaire — jusqu'à ce que nous puissions les rendre permanents. Lorsque nous constatons que, par exemple, d'autres pays ont apporté des changements à leur réglementation relativement aux véhicules automatisés, plutôt que d'entreprendre le processus réglementaire habituel et de tout changer, nous pouvons agir plus rapidement. Cela nous permet d'être plus agiles, puisqu'il s'agit de nouvelles technologies auxquelles nous aurons accès beaucoup plus rapidement que la plupart des gens peuvent le croire et qu'on commencera plus vite qu'ils ne le croient à croiser des véhicules automatisés sur la route. Évidemment, nous voulons avant tout nous assurer que les routes sont sécuritaires, mais nous voulons aussi pouvoir apporter des changements rapidement, et ces dispositions nous donneront la souplesse supplémentaire nécessaire pour le faire.

Le sénateur Black : Merci, monsieur le ministre. Je crois que c'est très bien réfléchi, parce que les modifications soutiennent l'innovation.

M. Garneau : En effet. Je crois que c'est l'une des raisons pour lesquelles on a procédé ainsi. Parfois, nous pouvons miner l'innovation en raison d'un long processus bureaucratique.

Le sénateur Black : Merci, monsieur le ministre.

Le sénateur Eggleton : Merci, monsieur le ministre d'être là et de nous présenter le projet de loi S-2. Je crois que la Corporation des associations de détaillants d'automobiles appuie le projet de loi. La Corporation représente l'industrie du détail et les concessionnaires d'automobiles. Elle souligne une différence entre cette loi et la loi américaine, dans la mesure où la loi américaine offre une certaine protection aux concessionnaires d'automobiles si un véhicule qui fait l'objet d'une ordonnance doit rester sur le terrain du concessionnaire le temps qu'il soit réparé, parce que, s'il est là pendant une certaine période, il pourrait perdre de sa valeur. C'est le genre de choses qui pourrait arriver, par exemple, vers la fin d'une année automobile lorsqu'un véhicule ne peut être vendu tant que tous les aspects des travaux de réparation nécessaires n'ont pas été réglés et que les travaux de réparation en tant que tels n'ont pas été réalisés. Apparemment, la loi américaine exige des fabricants qu'ils indemnisent les concessionnaires dans une telle situation, ce qui n'est pas le cas ici. Pouvez-vous expliquer cette situation?

M. Garneau : Merci, monsieur le sénateur, de la question. Vous avez tout à fait raison : l'une des choses abordées dans les modifications que nous proposons, c'est que lorsqu'il y a une défectuosité, lorsqu'on détermine qu'un modèle précis est défectueux et qu'il y a un certain nombre de ces véhicules qui attendent d'être vendus sur le terrain d'un concessionnaire, nous estimons que, pour des raisons de sécurité, ces véhicules ne doivent pas être vendus tant que la défectuosité n'est pas réglée.

If the manufacturer and the dealer are going to come to some agreement, that's up to them, but from our point of view, what is paramount is that that vehicle — and this is a measure we looked at very carefully — should not be sold to a Canadian with the knowledge that it has a defect. In other words, I do not want to buy a car where the salesperson tells me, "Oh, by the way, there is a recall on a particular defect on this car." That defect should be repaired before it's allowed to be sold, and that's the position we feel is important from a safety point of view.

Senator Eggleton: Well, you're absolutely right. Safety does come first, and it should be repaired. These defects are a result of the manufacturing process, not a result of the selling process by the auto dealership, so there is a question of fairness here. The American legislation, which you say you're following, does cover that and does allow for the manufacturer to reimburse the automobile dealership. Why wouldn't we do the same thing? You've said that you're trying to mirror what is done in the United States.

Mr. Garneau: Well, not everything. There are some things we do a bit differently. We feel that that's something to be dealt with between the manufacturer and the dealer.

Senator Eggleton: I see. Okay. Let me ask you about something else. Transport Canada, I understand, is saying that compliance with the act going the criminal prosecution route is time consuming and costly. Have there been many prosecutions? Can you give us the number of prosecutions that have been undertaken and how they have been resolved? Have there been lengthy court cases? I can't recall hearing too much about this, but perhaps you could tell us a little bit more why that is a bad route to take. What's the evidence?

Mr. Garneau: I will defer to my colleagues if they are aware of any examples of prosecutions. However, having said that, the point remains that it is a big process, and we feel that the introduction of administrative monetary penalties and consent agreements are ways of avoiding going all the way to criminal prosecution, and that may give us a better possibility of getting action done quickly and, in the case of consent agreements, getting the cooperation of the manufacturer in coming to an arrangement. However, I don't know whether historically there have been a lot of criminal prosecutions.

Ms. Benjamin: I believe there have been only one or two occasions within the history of the legislation where we've tried the criminal route. The true value of the AMP, for us, is more to address the type of infractions before they get to that level. You have the type of infraction where a company may fail to notify the public of the defect in a timely manner. Those are the types of infractions where right now we can politely ask or we can ask sternly, but we really don't have much choice in terms of other tools. Having the administrative monetary penalty allows us to

Si le fabricant et les concessionnaires veulent conclure un accord, à eux de voir, mais, de notre point de vue, ce qui est important, c'est que le véhicule — et c'est une mesure à laquelle nous avons beaucoup réfléchi — ne soit pas vendu à un Canadien si on sait qu'il est défectueux. En d'autres mots, je ne veux pas acheter un véhicule relativement auquel le vendeur me dit : « Oh, en passant, ce véhicule fait l'objet d'un rappel en raison d'une défectuosité précise. » Cette défectuosité devrait être réparée avant la vente du véhicule. C'est la position que, selon nous, nous devons adopter pour des raisons de sécurité.

Le sénateur Eggleton : Eh bien, vous avez tout à fait raison. La sécurité est primordiale, et les problèmes doivent être réparés. Ces défectuosités découlent du processus de fabrication, pas du processus de vente du concessionnaire d'automobiles, et la situation soulève donc une question d'équité. La loi américaine, que vous dites suivre, prévoit cette situation et prévoit le remboursement du concessionnaire d'automobiles par le fabricant. Pourquoi ne pas faire la même chose? Vous avez dit que vous tentez de reproduire ce que font les Américains.

M. Garneau : Eh bien, pas tout. Il y a certaines choses que nous faisons un peu différemment. Selon nous, c'est un enjeu qu'il revient au fabricant et au concessionnaire de régler.

Le sénateur Eggleton : Je vois. D'accord. Permettez-moi de vous poser une question sur un autre sujet. Si j'ai bien compris, Transports Canada dit qu'intenter des poursuites criminelles pour assurer la conformité avec la loi est chronophage et coûteux. Y a-t-il eu beaucoup de poursuites? Pouvez-vous nous dire combien de poursuites ont été intentées et combien ont été réglées? Y a-t-il eu de longues procédures devant les tribunaux? Je ne me rappelle pas vraiment en avoir entendu beaucoup parler, mais peut-être que vous pourriez nous expliquer de façon plus approfondie pourquoi ce n'est pas une bonne façon de procéder. Quelles sont les preuves?

M. Garneau : Je m'en remettrai à mes collègues s'ils connaissent des exemples de poursuites. Cependant, cela dit, il demeure que c'est un processus important et que nous estimons que l'introduction de sanctions administratives pécuniaires et d'ententes de consentement est une façon d'éviter d'avoir à intenter des poursuites criminelles. En outre, ces mesures nous permettent éventuellement de passer à l'action plus rapidement et, dans le cas des ententes de consentement, d'obtenir la coopération du fabricant et d'en venir à un accord. Cependant, je ne sais pas si, dans le passé, il y a eu beaucoup de poursuites criminelles.

Mme Benjamin : Je crois que c'est seulement à une ou deux occasions dans l'histoire de cette législation que nous avons opté pour des poursuites criminelles. La vraie valeur des SAP, pour nous, c'est qu'elles permettent de régler certaines infractions avant que l'on doive se rendre au niveau pénal. Il y a par exemple infraction lorsqu'une entreprise omet d'informer rapidement le public d'une défectuosité. Ce sont des types d'infractions relativement auxquels, actuellement, nous pouvons formuler nos demandes poliment ou avec fermeté, mais nous n'avons pas

elicit compliance for those lower- to medium-term items before they become bigger issues. In terms of criminal prosecutions themselves, we've rarely gone down that road.

[Translation]

Senator Boisvenu: Mr. Garneau, I want to welcome you and your colleagues. We're happy to see you again.

My colleagues spoke a lot about the comparisons between the United States and Canada. You're no doubt familiar with television shows such as "J.E." on TVA and "Enquête" on Radio-Canada. We've seen dozens of cases of citizens who are saddled with lemons and who must defend themselves in court alone and at great expense. We all know about the lengthy delays in Quebec's criminal justice system.

In the United States, when a citizen is saddled with a vehicle that has been repaired three or four times and the problem can't be solved, a law requires the manufacturer or the dealer to replace the vehicle. This won't be the case for us with Bill S-2. As a result, citizens will still need to defend themselves and the government won't be able to help them with the process.

Shouldn't the bill be amended to help manage these difficult cases for citizens, who must fight in court to have their vehicle repaired as a result of a manufacturing or repair defect? Again, the United States defends its citizens better than Canada. What do you think?

Mr. Garneau: I sympathize with people who have purchased lemons. We all know someone who has had that experience. The amendments we're studying today are related to safety. It's the Strengthening Motor Vehicle Safety for Canadians Act. We certainly must take measures in that area. In some situations, the car is unreliable and is always broken down. However, those situations don't involve safety. The problem may be the design of the vehicle, but those cases aren't covered by the bill. We're focusing solely on the safety aspect here.

Senator Boisvenu: I want to remind you of the case of a lady in Montreal whose issue was related to safety because it involved braking. I don't think anything is safer. She had to prove in court that the issue was a manufacturing error and that it was beyond repair.

I understand the bill will above all take into account the more collective aspect of an issue rather than one particular aspect. However, I've rarely seen car companies issue recalls in Canada. Recalls always originate in the United States and are issued in Canada afterward. Will the bill correct this aspect? Like the secretary in the United States, will you have the power to recall vehicles?

vraiment d'autre choix d'outil. Les sanctions administratives pécuniaires nous permettront d'obtenir la conformité des fabricants relativement à ces enjeux de niveau inférieur ou moyen, avant que la situation ne dégénère et que les problèmes grossissent. Pour ce qui est des poursuites criminelles en tant que telles, nous avons rarement opté pour cette méthode.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue ainsi qu'à vos collaborateurs. Nous sommes heureux de vous revoir.

Mes collègues ont beaucoup parlé des comparaisons entre les États-Unis et le Canada. Vous connaissez sans doute les émissions de télévision comme *J.E.* à TVA et *Enquête* à Radio-Canada. Dans des dizaines de cas, on a vu des citoyens aux prises avec des citrons qui devaient se défendre seuls devant les tribunaux, et ce, à grands frais, car nous connaissons tous les délais interminables du système de justice pénale au Québec.

Aux États-Unis, lorsqu'un citoyen est aux prises avec un véhicule qui a eu trois ou quatre réparations et qu'il y a une impossibilité de réparer le problème, une loi oblige le fabricant ou le vendeur à remplacer le véhicule. Ce ne sera pas le cas pour nous avec le projet de loi S-2 et, par conséquent, les citoyens seront encore pris à se défendre eux-mêmes sans que l'État ne puisse les accompagner dans ce processus.

N'y aurait-il pas eu lieu d'apporter un amendement à ce projet de loi afin de permettre de gérer ces cas pénibles pour les citoyens lorsqu'ils doivent se battre devant les tribunaux pour faire réparer leur véhicule pour un défaut de fabrication ou de réparation? Encore une fois, les États-Unis défendent mieux leurs citoyens que le Canada. Qu'en pensez-vous?

M. Garneau : Je sympathise avec ceux qui ont acheté des citrons. Nous connaissons tous quelqu'un à qui s'est arrivé. Les amendements que nous étudions aujourd'hui sont reliés à la sécurité. Il s'agit de la Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens. Là, certainement, il faut prendre des mesures. Il y a des situations où la voiture n'est pas fiable, est toujours en panne; cependant, ce n'est pas relié à la sécurité. C'est peut-être la façon dont l'automobile a été conçue, mais ces cas ne sont pas visés par le projet de loi. Ici, on se concentre exclusivement sur l'aspect de la sécurité.

Le sénateur Boisvenu : Je vous rappelle le cas d'une dame à Montréal dont le problème en était un de sécurité : le freinage. Il n'y a rien de plus sécuritaire à mon avis. Elle a dû prouver devant les tribunaux qu'il s'agissait d'une erreur de fabrication et que c'était irréparable.

Je comprends que ce projet de loi tiendra compte surtout de l'aspect plus collectif d'un problème que d'un aspect particulier, mais j'ai rarement vu des compagnies automobiles faire des rappels au Canada. Cela est toujours venu des États-Unis et ensuite, on faisait les rappels au Canada. Ce projet de loi corrigera-t-il cet aspect? Comme le secrétaire aux États-Unis, aurez-vous le pouvoir de rappeler des véhicules?

Mr. Garneau: That's one of the proposals. However, we need to review one of the examples you provided regarding braking. If the issue is a design flaw in the brake system, the measures in place enable us to force the company to recall the vehicles and repair them. On the other hand, if a person goes to the garage and the vehicle is well designed, but the mechanic does a poor job of repairing or replacing the brakes, the issue is not a design flaw. Instead, the issue is a bad repair, which is not covered by the bill. The bill covers design issues.

Senator Boisvenu: What process should be followed by a citizen who wants to file a complaint or who wants you to intervene as minister? Will the process be long or short? Can you provide a basic explanation of the administrative or legal process?

Mr. Garneau: Often, the owner reports the issue to the manufacturer. From now on, we'll be requiring manufacturers to keep us informed. I'll give the floor to Mr. Roussel.

Mr. Roussel: To answer the first part of your question, section 8.1 of the bill gives the minister power to order tests and conduct analyses or studies.

Senator Boisvenu: After a citizen files a complaint?

Mr. Roussel: It may be a complaint filed by a citizen or information that we obtain in various ways, through our own tests or through our inspectors who detect a problem. We've applied pressure in certain recall cases in which the Americans had a different view. In some cases, we've acted as leaders. For the portion of complaints processed by the department, we have a very elaborate system. Ms. Benjamin will shed more light on it.

[English]

Ms. Benjamin: We've tried to make the process as simple as possible. In fact, in every car manual there is a 1-800 number for Transport Canada. People are able to submit their complaints to us. They can call us, they can come to our office, or they can do it over the Internet. We take all the information they have, compare it to other complaints, and open files and conduct investigations.

The determination of a defect could come from a complaint that we receive from the public, it could come from something we've done through our testing, or it can come through conversations that we have with the manufacturers. But, yes, we get many, many complaints from the public, and we look into those and open files for them.

Senator Runciman: Welcome, minister. I have a couple of questions.

M. Garneau : C'est l'une des propositions, mais il faut faire le point sur l'un des exemples que vous avez cités, le freinage. Si c'est un défaut de conception du système de freinage, les mesures en place nous permettent de forcer la compagnie à rappeler les automobiles et à les réparer. Par contre, si une personne va au garage et que la voiture est bien conçue, mais que le mécanicien fait mal son travail pour réparer ou remplacer des freins, il ne s'agit pas là d'un problème de conception, mais bien d'un problème de mauvaise réparation, et ce n'est pas couvert par le projet de loi. Le projet de loi vise les problèmes de conception.

Le sénateur Boisvenu : Quel processus devra suivre un citoyen qui veut déposer une plainte ou qui souhaite que vous interveniez en tant que ministre? Le processus sera-t-il long ou court? Pouvez-vous nous expliquer grosso modo le processus administratif ou juridique?

M. Garneau : Souvent, le propriétaire signale le problème au manufacturier. Dorénavant, nous exigeons que les manufacturiers nous tiennent informés à ce sujet. Je vais céder la parole à M. Roussel.

M. Roussel : Pour la première partie de votre question, l'article 8.1 du projet de loi donne le pouvoir au ministre d'ordonner ces tests et d'effectuer des analyses ou des études.

Le sénateur Boisvenu : À la suite d'une plainte déposée par un citoyen?

M. Roussel : Il peut s'agir d'une plainte déposée par un citoyen, d'informations que nous obtenons par différents moyens, grâce à nos propres tests ou par l'entremise de nos inspecteurs qui détectent un problème. Nous avons mis de la pression pour certains cas de rappels pour lesquels les Américains n'avaient pas la même vision que nous. Il y a eu des cas où nous avons agi à titre de leader. Pour la portion des plaintes traitées par le ministère, nous avons une mécanique très élaborée. Mme Benjamin vous donnera plus de précisions à ce sujet.

[Traduction]

Mme Benjamin : Nous avons essayé de rendre le processus le plus simple possible. En fait, un numéro 1-800 permettant de communiquer avec Transports Canada figure dans tous les manuels d'automobile. Les gens peuvent nous soumettre leur plainte en nous appelant, en venant dans nos bureaux ou en communiquant avec nous sur Internet. Nous prenons en note tous leurs renseignements, nous les comparons avec d'autres plaintes, nous ouvrons des dossiers et nous menons des enquêtes.

Nous pouvons découvrir une défectuosité après avoir reçu une plainte du public comme nous pouvons la découvrir dans le cadre de nos essais ou durant des discussions avec les fabricants. Mais, effectivement, nous recevons beaucoup, beaucoup de plaintes du public, et nous les examinons et ouvrons des dossiers.

Le sénateur Runciman : Bonjour, monsieur le ministre. J'ai deux ou trois questions.

Ms. Benjamin mentioned that criminal proceedings have rarely been taken against manufacturers and you haven't gone down that road. When is the last time the government actually took action and undertook criminal proceedings against an auto manufacturer?

Ms. Benjamin: I would have to confirm that. It has been a while. Normally we are able to work with the manufacturer to have the defect or the non-compliance addressed.

Senator Runciman: That was my understanding. I appreciate what you are saying here with respect to the legislation, but then I look at a situation with General Motors and the faulty ignitions, where the company knew for I think 10 years. The reported figure was 57 cents to fix the faulty ignition switch. They are now compensating 124 deaths. I wonder about victims in that sense and why governments apparently seem to be reluctant to take action when negligence of a company in such a significant way has caused such pain and suffering and loss of life.

Is there a reaction to going down the road of financial settlement with the government or some other initiative rather than actually taking action through the courts to deal effectively and send a very clear message to manufacturers that if this sort of thing happens again, it's simply not going to be a financial slap on the wrist; you're going to be facing perhaps jail time?

Mr. Garneau: First of all, let us get back to you on when there was a prosecution in Canada. I think you'd like to know that.

It remains an option, there's no question about it, but these other mechanisms of the administrative monetary penalty or the consent agreement are also new tools that we're introducing here to give us a little bit more flexibility when we feel that there's a better approach than going all the way to a criminal prosecution.

Certainly the case of the GM ignition switch is an exceptional case, but your point is well made.

Senator Runciman: Hopefully our government will, going forward, take the aspect of impact on victims and their families into consideration when they're making these decisions.

You don't have legal counsel here, minister, I guess? You've indicated that. Looking at what you're talking about here in terms of the technology exemptions and how you are addressing that in the legislation through interim orders and exemption provisions to allow flexibility, I'm wondering, rather than using the regulatory process, what are the legal implications to that? Do you have any idea? It seems to me that there might be some concern from the committee's perspective and from a parliamentary perspective, and it could be looked at as perhaps

Mme Benjamin a mentionné que des poursuites criminelles ont rarement été intentées contre les fabricants et que vous n'avez pas choisi cette méthode. À quand remonte la dernière fois où le gouvernement est passé à l'action et a intenté des poursuites criminelles contre un fabricant automobile?

Mme Benjamin : C'est une information que je vais devoir confirmer. Ça fait assez longtemps. Habituellement, nous réussissons à travailler avec les fabricants et à régler les problèmes de défektivité ou de non-conformité.

Le sénateur Runciman : C'est bien ce que je pensais. Je comprends ce que vous dites au sujet de la loi, mais, d'un autre côté, je pense à la situation de General Motors et aux commutateurs de démarrage défectueux. L'entreprise a été au courant du problème pendant 10 ans si je ne m'abuse. Il a été déclaré qu'il coûtait 57 cents pour réparer le commutateur d'allumage défectueux. L'entreprise doit maintenant verser des indemnités en raison de 124 décès. Je pense aux victimes dans ces situations et je me demande pourquoi, apparemment, les gouvernements ont hésité à prendre des mesures malgré la grande négligence de l'entreprise, qui a causé autant de douleur, de souffrance et de décès.

Y a-t-il une réaction liée au fait d'opter pour un règlement financier avec le gouvernement ou d'opter pour une autre initiative de cet ordre, plutôt que de se retrouver devant les tribunaux pour s'attaquer de front au problème et envoyer un message très clair aux fabricants, soit que, si ce genre de choses se reproduit, on ne s'en tiendra pas à une simple tape financière sur les doigts, et des personnes pourraient se retrouver en prison?

M. Garneau : Pour commencer, nous vous reviendrons sur la question de savoir à quand remontent les dernières poursuites au Canada. Je crois que c'est quelque chose que vous voulez savoir.

Les poursuites restent une option, c'est évident, mais ces autres mécanismes, les sanctions administratives pécuniaires et les ententes de consentement, sont aussi de nouveaux outils que nous mettons en place et qui nous donneront un peu plus de souplesse lorsque nous déterminons s'il est préférable d'opter pour une autre approche plutôt que des poursuites criminelles.

Assurément, le dossier des commutateurs d'allumage de GM est un cas exceptionnel, mais votre remarque est judicieuse.

Le sénateur Runciman : Espérons que, à l'avenir, le gouvernement tiendra compte de l'impact sur les victimes et leur famille lorsqu'il prend de telles décisions.

Monsieur le ministre, si j'ai bien compris, vous n'êtes pas accompagné d'un avocat? C'est ce que vous avez indiqué. Pour revenir sur ce dont vous parlez, ici, la question des dispenses liées aux technologies et la façon dont vous gérez cet aspect des choses dans le cadre du projet de loi grâce aux arrêtés à effet provisoire et aux dispositions sur les dispenses pour avoir une certaine souplesse, plutôt que d'utiliser un processus réglementaire — je me demande —, quelles sont les répercussions juridiques de cette décision? Le savez-vous? Il me semble que, du

an end run around the regulatory process and what the implications are. I know Senator Mercer raised the issue of liability.

In terms of not using the regulatory process and using these interim orders, because we don't have to go through that bureaucratic headache, I'm wondering whether there are any legal implications there for the government something we should be considering as a committee.

Mr. Garneau: Safety will remain paramount in any decisions we make. But we also, as I've tried to point out, want to acknowledge the fact that there are some technology changes that are rapidly coming upon us. We won't be cutting any corners, senator, with respect to safety. The use of interim orders or exemptions will be on a temporary basis. It will be to acknowledge the fact that innovation is upon us as well, but not at the price of safety.

Senator Runciman: Is the use of interim orders widespread throughout government to, as you say, temporarily avoid the regulatory process?

Mr. Garneau: I'll pass that over to my colleague.

Mr. Roussel: Yes, under the portfolio we have a suite of different types of exemptions. They don't all have the same name. For example, under the Canada Shipping Act you have the Marine Technical Review Board. They all have the same safeguards, which you have in the exemptions from the standards inside the bill in front of you, at 9.1(a), new safety features that are equivalent or superior to those that conform to prescribed standards.

So this safeguard is present when we're giving equivalencies for exemptions, to make the analysis for the equivalencies. And if we're not able to make this obvious, then we have to have mitigating measures in the operation of a ship, plane, train, or in this particular case a motor vehicle and the interactions with it.

Inside the exemptions from the standards at this moment, it's for a three-year period, which gives us some leeway. The goal is to introduce those exemptions after they have been tested inside the regulatory regime. So it's a similar regime to what we have in other legislation under the portfolio.

Senator Runciman: I appreciate that, but it probably wouldn't have the same widespread public safety implications. You talked about being comparable to —

point de vue du comité et d'un point de vue parlementaire, il pourrait y avoir certaines préoccupations et on pourrait voir là — peut-être — une façon de contourner le processus réglementaire, ce qui pourrait avoir des répercussions. Je sais que le sénateur Mercer a soulevé la question de la responsabilité.

Pour ce qui est du fait de ne pas utiliser le processus réglementaire et d'utiliser ces arrêtés à effet provisoire — parce qu'ils nous évitent les maux de tête bureaucratiques —, je me demande s'il y a des répercussions juridiques sur le gouvernement, quelque chose dont le comité devrait tenir compte.

M. Garneau : La sécurité restera primordiale, quelles que soient les décisions que nous prenons. Cependant, comme j'ai essayé de le souligner, nous voulons aussi tenir compte du fait que nous sommes confrontés à des percées technologiques rapides. Mesdames et messieurs les sénateurs, nous n'allons pas prendre de raccourci en ce qui a trait à la sécurité. Le recours aux arrêtés à effet provisoire ou aux dispenses sera temporaire. Ce sera une façon de reconnaître le fait que l'innovation est là, mais nous ne le ferons pas aux dépens de la sécurité.

Le sénateur Runciman : L'utilisation des arrêtés à effet provisoire est-elle répandue au sein du gouvernement pour, comme vous le dites, éviter temporairement d'appliquer le processus réglementaire?

M. Garneau : Je vais laisser mon collègue répondre.

M. Roussel : Oui, dans notre portefeuille, nous avons un ensemble de types différents de dispenses. Ces mesures ne portent pas toutes le même nom. Par exemple, dans le cadre de la Loi sur la marine marchande du Canada, le Bureau d'examen technique en matière maritime a les mêmes mesures de protection que celles qui figurent dans la section des dispenses du projet de loi que vous avez devant les yeux, à l'alinéa 9.1a), où il est question des dispositifs de sécurité équivalents ou supérieurs à ceux qui sont conformes aux normes réglementaires.

Par conséquent, cette mesure de protection est appliquée lorsque nous accordons des équivalences pour des dispenses et lorsque nous réalisons des analyses pour déterminer les équivalences. Et si nous n'arrivons pas à respecter de façon claire la mesure de protection, alors il faut prévoir des mesures d'atténuation, que ce soit dans le cadre du fonctionnement d'un navire, d'un avion, d'un train ou, dans la situation précise qui nous occupe, un véhicule motorisé et les interactions avec celui-ci.

Dans la disposition sur la dispense, en ce moment, on parle d'une période de trois ans, ce qui nous donne une certaine marge de manœuvre. L'objectif, c'est d'accorder ces dispenses après que des essais ont été réalisés dans le cadre du régime réglementaire. C'est donc un régime similaire à ce que prévoient d'autres lois du portefeuille.

Le sénateur Runciman : Je comprends, mais il n'y aurait probablement pas là les mêmes répercussions à grande échelle en ce qui concerne la sécurité publique. Vous avez parlé du fait que c'est comparable à...

Mr. Garneau: I'm sorry, senator, it would have the same safety implications. I think that was made very clear.

Senator Runciman: "Widespread" was the word I used in terms of the auto sector versus the shipping sector, that sort of thing. That's the only point I was making.

You talked about similar legislation policy in the United States. In the technology exemption, are the language and tools being used comparable in the United States, that you're aware of? Are you aware of that?

Ms. Benjamin: In terms of the exemption power, actually the U.S. does have an exemption power that is not dissimilar. Through their new path of trying to deal with automated and connected vehicles, they are trying to determine how they can use this exemption power more frequently and on a more agile basis. They are in the process of changing to try and make it a little more usable on their side as well.

Just briefly going back to the exemption power and the interim orders, these are powers that we currently have within the legislation. The intent with this legislation is to modify them. We currently do have the interim order. The issue is that it's only for one year, not three. Because these are very technical regulations, to get the new regulation created in one year is difficult. Most recently in memory, it's been used for child seats, to copy regulations that are used on the U.S. side.

Senator Runciman: The only comment I have, looking at the wording, it would not substantially diminish the overall safety of the model, and I would suggest that's pretty subjective language, Mr. Chairman. That's the only concern I want to put on the record. I know we're getting assurance that safety will not be compromised, and we shall accept those assurances.

The Deputy Chair: Thank you, Senator Runciman. Before going to the second round, I just want to point out that legal counsel is here and will be joining the panel for the second panel after the minister leaves, so you will have an opportunity to address some of these legal questions.

Senator Doyle: You mentioned in your notes, minister, that the companies have a good record of being accountable for the products they sell and that the proposed new powers are for extraordinary situations where it's necessary for the government to intervene. Could you talk a little bit more about that? What specifically would be the extraordinary situations where government finds it necessary to intervene? Would it be based on deaths, accidents and what have you?

Mr. Garneau: Ms. Benjamin gave examples of where we've received complaints from the public that there's a problem and they think there's a defect with their vehicle, those kinds of

M. Garneau : Je suis désolé, monsieur le sénateur, cela ne changerait rien aux répercussions liées à la sécurité. Je crois que cela a été dit clairement.

Le sénateur Runciman : J'ai utilisé l'expression « à grande échelle », pour faire une comparaison entre le secteur automobile et le secteur des transports maritimes et ce genre de choses. C'est tout ce que j'essayais de dire.

Vous avez parlé de lois et de politiques similaires aux États-Unis. Pour ce qui est des dispenses liées aux technologies, à votre connaissance, le libellé et les outils sont-ils comparables à ceux des États-Unis? Le savez-vous?

Mme Benjamin : Pour ce qui est du pouvoir de dispense, en fait, les États-Unis ont un pouvoir de dispense assez semblable. Dans le cadre de leur nouveau processus, qui vise à composer avec l'arrivée des véhicules automatisés et connectés, ils essaient de déterminer de quelle façon utiliser ce pouvoir de dispense plus fréquemment et de façon plus agile. De leur côté aussi, ils sont en train de changer le processus et de le rendre un peu plus convivial.

Pour revenir rapidement à la question du pouvoir de dispense et des arrêtés à effet provisoire, ce sont des pouvoirs déjà prévus dans la loi. L'objectif du projet de loi, c'est de les modifier. Il y a déjà, habituellement, des arrêtés à effet provisoire. Cependant, ils durent un an, pas trois. Puisqu'il s'agit de règlements très techniques, il est très difficile de faire adopter un nouveau règlement en un an. De mémoire, récemment, nous avons utilisé cette disposition pour les sièges de sécurité d'enfants, dans le but de nous conformer à la réglementation américaine.

Le sénateur Runciman : Le seul commentaire que je veux formuler au sujet du libellé concerne l'expression « porter considérablement atteinte à la sécurité de fonctionnement du modèle dans son intégrité ». Selon moi, c'est un libellé très subjectif, monsieur le président. C'est la seule préoccupation que je souligne pour le compte rendu. Je sais qu'on nous garantit que la sécurité ne sera pas compromise, et nous acceptons bien sûr ces garanties.

Le vice-président : Merci, sénateur Runciman. Avant de passer à la deuxième série, je veux souligner que des avocats sont ici et qu'ils se joindront aux témoins pour la deuxième heure, après le départ du ministre. Vous aurez donc l'occasion de leur poser certaines de ces questions de nature juridique.

Le sénateur Doyle : Monsieur le ministre, vous avez mentionné dans vos notes que les entreprises ont tendance à assumer la responsabilité à l'égard des produits qu'ils vendent et que les nouveaux pouvoirs proposés serviront uniquement dans des situations extraordinaires, lorsque le gouvernement doit intervenir. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? En quoi précisément consisteraient des situations extraordinaires dans le cadre desquelles le gouvernement juge nécessaire d'intervenir? Serait-il question de décès, d'accidents ou je ne sais quoi d'autre?

M. Garneau : Mme Benjamin a donné des exemples de situations où nous avons reçu des plaintes du public, lorsque des gens estiment qu'il y a un problème et que leur véhicule est

situations, or when we do inspections and we come to the conclusion that there may be a defect, we have the obligation and the capability to speak to the manufacturer and to say that we are concerned there is a defect here and to follow that process.

Most of the time, the manufacturers identify the defects themselves through their own channels and they take action. But there have been cases — and I gave the example that's current at the moment of the Ford F-150 pickup where there have been complaints that there's an extra-long braking distance required, more than what the car should normally be able to do — where there is a disagreement. We're at loggerheads between the Government of Canada, Transport Canada, which is monitoring safety, and the manufacturer. It's in those instances where we feel that action is required, in the interests of safety for Canadians, that these extra powers will kick in.

Senator Doyle: You said you had a couple of criminal prosecutions undertaken. Is that over the last couple of years? How many would you have for the last decade, for instance?

Ms. Benjamin: None in the last decade, to my memory.

Senator Doyle: Okay, you've had a couple. How long does it take for these? I guess it depends.

Ms. Benjamin: I don't have the details on those. We would have to come back with that.

Mr. Garneau: We'll have to get back to you on that.

Senator Doyle: In what percentage of cases do companies cooperate immediately? Do they cooperate immediately when the word goes out from government that they have to have a recall? Is it your experience that it's generally a very fast kind of process that takes place here?

Ms. Benjamin: Yes, generally speaking. We work fairly closely in terms of sharing information, and generally speaking the manufacturers do comply. There have only been a few cases that we've had to bring forward. As soon as we believe there is a disagreement, we do bring it forward. We've only had, I believe, two or three cases of that in the last few years.

Senator Unger: Minister, what changes have been made to Bill S-2 from its former iteration, Bill C-62, and what was the reason for those changes?

Mr. Garneau: Thank you, senator. Most of it is taken up from Bill C-62, but we have introduced the power to negotiate consent agreements — that's one of those intermediate steps instead of going to criminal prosecution — the power to enter into administrative agreements; the duration and scope of the interim order power from one year to three years; and broaden

défectueux. C'est le genre de situation dont il est question, ou encore lorsque nous menons des inspections et que nous concluons qu'il y a peut-être une défectuosité. Nous avons l'obligation et la capacité de discuter avec le fabricant pour lui dire que nous craignons qu'il y ait une défectuosité et de mettre en branle ce processus.

La plupart du temps, les fabricants cernent les défectuosités eux-mêmes et par leurs propres moyens et ils s'en occupent. Cependant, il y a eu des cas — j'ai donné l'exemple actuel des camionnettes Ford F-150 au sujet desquelles nous avons reçu des plaintes portant sur des distances de freinage anormalement longues — où il y a eu désaccord. Le gouvernement du Canada et Transports Canada — qui est chargé de surveiller la sécurité — sont à couteaux tirés avec le fabricant. C'est dans de telles situations où nous estimons qu'il faut prendre certaines mesures — dans l'intérêt de la sécurité des Canadiens — que ces pouvoirs supplémentaires nous serviront.

Le sénateur Doyle : Vous avez dit qu'il y a eu deux ou trois poursuites criminelles. Est-ce au cours des deux ou trois dernières années? Combien y en a-t-il eu, disons, au cours des 10 dernières années?

Mme Benjamin : Si ma mémoire ne me joue pas de tours, il n'y en a eu aucune au cours des 10 dernières années.

Le sénateur Doyle : D'accord, il y en a eu deux ou trois. Combien de temps durent ces démarches? J'imagine que ça dépend de la situation.

Mme Benjamin : Je n'ai pas de renseignements détaillés à ce sujet. Nous devons vous donner une réponse plus tard à ce sujet.

M. Garneau : Nous ferons un suivi à ce sujet.

Le sénateur Doyle : Dans quel pourcentage des cas les entreprises coopèrent-elles immédiatement? Coopèrent-elles immédiatement lorsque le gouvernement dit publiquement qu'elles doivent procéder à un rappel? D'après votre expérience, le processus est-il habituellement très rapide?

Mme Benjamin : Oui, habituellement. Nous travaillons en assez étroite collaboration avec les fabricants pour communiquer de l'information et, en général, les fabricants se plient à nos demandes. Il y a seulement eu quelques cas que nous avons dû mettre de l'avant. Dès que nous croyons qu'il y a un désaccord, nous mettons le dossier de l'avant. Si je ne m'abuse, il y a seulement eu deux ou trois cas au cours des dernières années.

La sénatrice Unger : Monsieur le ministre, quels changements ont été apportés au projet de loi S-2 comparativement à sa version précédente, le projet de loi C-62? Et pour quelle raison avez-vous apporté ces modifications?

M. Garneau : Merci, madame la sénatrice. En grande partie, le projet de loi est identique au projet de loi C-62, mais nous avons introduit le pouvoir de négocier des ententes de consentement — c'est l'une des mesures intermédiaires permettant d'éviter les poursuites criminelles —, le pouvoir de conclure des accords de nature administrative, la durée et la portée des arrêtés à effet

the scope of exemption orders and allow ministerial approval. Those last two are related to safety but not to the recall issue; it's to the changing technology side of things.

We have made small modifications to what was in the previous bill related to administrative monetary penalty, to that regime for violations of the act, with recourse mechanisms. There is a recourse mechanism to the Transportation Appeal Tribunal of Canada. We've made some small changes there. I will turn to my colleagues to provide those.

Also, one last change is requiring certain importers and sellers to keep records and provide information to Transport Canada. We want to have access to more information, and we are forcing the manufacturers to keep more records with respect to complaints and safety-related issues.

On the modifications, I'm not familiar with the details.

Ms. Benjamin: With respect to the administrative monetary penalty program, when we brought this forward the previous time, there was no cap to the level of fines that could be charged. What we've done this time is added a regulation-making power that would give us the ability to create a cap for each type of violation, because it could be a very different cap that you would want, depending on the type of violation. In the U.S. the cap, I believe, is \$105 million. It's a very high level of cap, which is why we didn't include it the first time. But based on feedback that we received afterwards, we felt it was appropriate to add a cap that met the need of each type of violation.

With respect to the information-gathering powers, previously we had defined specific types of information we would want gathered. We defined that within the legislation. The U.S. has been gathering a lot of information over the past several years, and they have come under a bit of criticism in the sense that they're not necessarily getting the right information and assessing it properly. They are working with industry right now to determine what information would actually enhance safety and what you need to know in order to know there is a defect.

What we've done with the legislation this time is put forward the proposal that we would have the ability to then create in regulation the specific types of data that would need to be gathered so that we could align it fairly closely with what is coming out of the U.S. study, so that we can work with industry to get the best data, not just data in general. Those are the key detailed changes.

provisoire — dont la durée passe d'un an à trois ans —, l'élargissement de la portée des dispenses et le fait de prévoir l'approbation ministérielle. Les deux derniers éléments sont liés à la sécurité, mais pas à l'enjeu des rappels. Ces changements concernent le volet technologique du dossier.

Nous avons apporté de légères modifications à ce qui était prévu dans le projet de loi précédent en ce qui concerne les sanctions administratives pécuniaires, le régime touchant les violations de la loi et les mécanismes de recours. Il y a un mécanisme de recours devant le Tribunal d'appel des transports du Canada. Nous avons apporté de légers changements à ces endroits. Je vais céder la parole à mes collègues, qui fourniront des renseignements à ce sujet.

Aussi, un dernier changement consiste à exiger de certains importateurs et vendeurs qu'ils conservent certains dossiers et qu'ils fournissent des renseignements à Transports Canada. Nous voulons avoir accès à plus de renseignements et nous voulons forcer les fabricants à conserver plus de dossiers sur les plaintes et les enjeux liés à la sécurité.

Pour ce qui est des modifications, je n'en connais pas bien le détail.

Mme Benjamin : En ce qui a trait au programme des sanctions administratives pécuniaires, lorsque, précédemment, nous avons proposé un tel régime, il n'y avait pas de niveau maximal de sanctions pouvant être imposées. Cette fois-ci, nous avons ajouté un pouvoir réglementaire qui nous donne la capacité de créer un plafond pour chaque type de violation, parce qu'on pourrait vouloir un plafond très différent selon le type de violation. Aux États-Unis, si je ne m'abuse, le plafond s'élève à 105 millions de dollars. C'est un montant très élevé, et c'est la raison pour laquelle nous ne l'avions pas inclus la première fois. Cependant, à la lumière des commentaires que nous avons reçus par la suite, nous estimions qu'il était approprié d'ajouter un plafond qui répond aux besoins de chaque type de violation.

En ce qui concerne les pouvoirs de collecte de renseignements, précédemment, nous avions défini des types bien précis de renseignements que nous voulions recueillir, et le tout était défini dans la loi. Les Américains ont recueilli beaucoup de renseignements au cours des dernières années, et ils ont été assez critiqués dans la mesure où ils n'obtenaient pas nécessairement les bons renseignements et ne les évaluaient pas de façon appropriée. Ils travaillent actuellement en collaboration avec l'industrie pour déterminer quels renseignements permettent vraiment d'accroître la sécurité et sont nécessaires pour qu'il soit possible de savoir qu'il y a une déféctuosité.

Cette fois-ci, ce que nous avons fait dans le projet de loi, c'est de proposer d'inclure un pouvoir nous permettant de créer par règlement les types précis de données qu'il faudrait recueillir afin que nous puissions nous aligner d'assez près sur les résultats de l'étude américaine, de façon à ce que nous puissions travailler en collaboration avec l'industrie et obtenir les meilleures données possible, pas seulement des données de façon générale. Voilà pour le détail des principaux changements.

Senator Unger: Is industry generally onside with these proposed changes?

Ms. Benjamin: They are fine with gathering the data as long as it could be similar to what's being gathered in the U.S. Because of the IT systems involved in gathering the public complaints and the field reports, that type of information, as long as it's aligned with the U.S. and they don't have to create unique data systems for Canada, they are supportive of that.

Senator Unger: One last quick question: Why is the legislation being introduced in the Senate rather than in the House of Commons?

Mr. Garneau: Because we know things proceed at a very efficient pace through the Senate.

Senator Unger: Thank you for your answer, minister.

Senator Mercer: Flattery will get you everywhere, minister. We appreciate your kind comments.

I indicated earlier that I happened to receive a recall notice last Thursday for my vehicle. I took some time to read the recall. The manufacturer told me there was a defect and that it had something to do with my airbag, which is a safety issue, of course. They went on to tell me that, while it's defective and it needs to be fixed, they are not in a position to do that now.

Would they be compliant in doing that under this new legislation? If they are, is there a limitation put on the manufacturer so that once a recall is initiated, there's a timeline in which the repairs must be made available to the consumer? If the consumer doesn't bother bringing the vehicle into the dealer, then that's the consumer's problem, but in the case I explained of my own vehicle, I couldn't take it in tomorrow because they are not prepared to do the work.

Mr. Garneau: Yes. Part of the changes in this legislation will also require the defect to be addressed within a certain period of time.

Senator Mercer: How do you determine that period of time?

Mr. Garneau: I'll pass that on.

Ms. Benjamin: In terms of the issue of how long it takes to conduct a repair, one of the changes we made to the legislation the last time was to force manufacturers to come out more quickly to tell you that there is a problem with your vehicle. They would sometimes wait until they knew when the repair would be ready before sending that letter out. When we brought forward the

La sénatrice Unger : L'industrie accepte-t-elle généralement ces changements proposés?

Mme Benjamin : Elle n'a aucun problème avec la collecte de renseignements si les exigences sont similaires à celles des États-Unis. En raison des systèmes de TI nécessaires pour recueillir les plaintes du public et consigner les rapports sur le terrain, les types de renseignements requis, tant que nos exigences sont harmonisées avec les exigences américaines et que les fabricants n'ont pas à créer des systèmes de données uniques pour le Canada, ils se disent favorables.

La sénatrice Unger : Une dernière question rapide : pourquoi le projet de loi est-il présenté devant le Sénat plutôt que la Chambre des communes?

M. Garneau : Parce que nous savons que les processus du Sénat sont très efficaces.

La sénatrice Unger : Merci de cette réponse, monsieur le ministre.

Le sénateur Mercer : La flatterie vous mènera à tout, monsieur le ministre. Nous vous remercions de ces aimables commentaires.

J'ai dit tantôt que j'ai reçu un avis de rappel jeudi dernier relativement à mon véhicule. J'ai pris le temps de lire le document. Le fabricant m'a dit qu'il y avait une défectuosité et que c'était lié à mon sac gonflable, ce qui, bien sûr, est un enjeu de sécurité. Le fabricant m'a ensuite dit que, même si le coussin est défectueux et qu'une réparation est nécessaire, il ne peut pas le faire immédiatement.

Pourrait-il procéder ainsi et tout de même être conforme au titre de la nouvelle loi? Dans l'affirmative, y a-t-il une limite imposée aux fabricants de façon à ce que, une fois un processus de rappel entrepris, il y ait une date limite pour offrir aux consommateurs les réparations nécessaires? Si le consommateur ne prend pas le temps de rapporter le véhicule chez le concessionnaire, alors c'est son problème, mais dans mon cas, comme je vous l'ai expliqué, je ne pourrais pas conduire mon véhicule demain chez le concessionnaire parce qu'il n'est pas prêt à faire le travail.

M. Garneau : Oui. Une des modifications prévues dans le projet de loi exigera que la défectuosité puisse être réglée dans un certain délai.

Le sénateur Mercer : De quelle façon allez-vous déterminer cette période?

M. Garneau : Je vais laisser mes collègues répondre.

Mme Benjamin : En ce qui concerne le temps qu'il faut pour procéder à une réparation, l'un des changements que nous avons apportés au projet de loi la dernière fois consistait à forcer les fabricants à communiquer plus rapidement avec les propriétaires de véhicules pour leur dire qu'il y a un problème lié à leur véhicule. Dans le passé, les fabricants pouvaient attendre de savoir quand ils

changes to the legislation the previous time, we split those two so that people would have information so they could then decide whether to drive their vehicle or not, but they would have the information to know if there is an issue.

Then we went back and said, well, what can we do now about the fact that the remedy isn't necessarily ready? You can't put a time frame to say this is when your remedy will be there because you may not have the technical solution. You may end up with a vehicle where the manufacturer might have to buy it back rather than remedy it.

What we've done in the legislation is put different ways of having a remedy. A remedy could be a repair, or a remedy could be that they eventually have to buy back a vehicle that can't be repaired.

Senator Mercer: At what price? If they have to buy it back, who establishes the price?

Ms. Benjamin: It's written in here. I'd have to look it up, but it's based on market value.

Senator Mercer: The market value has gone to hell if it's got a defect in it.

Mr. Garneau: If it's five or six years old, yes, the market value may be quite different.

Ms. Benjamin: But what we also put in here was we can't tell the manufacturer that you must have it repaired by such and such a date, because that technical solution may not be there. What we have put in is that they would have to let you know the date within that mailer that they send out. If they don't know the date the first time, they have to mail it back out again to let you know the date.

What we've put in there is a power for the minister to then go back and to have the company prove that they can't do this any faster so that we can go back and look to see, "Well, you're actually working as fast as you can and you're not holding off on that remedy because you don't want to pay for it or implement it."

To do the most technically feasible and fastest repair they can, it will be different on a case-by-case basis, so it's not, "You must do it within six months or two years or two weeks." They have to do it as fast as they possibly can, and if we think it's taking too long, we will come and look at their records, and if we think that they are not proceeding quickly enough, then we will be fining them through the AMP process to make sure that they are not holding back on conducting repairs.

pourraient réparer la défectuosité avant d'envoyer la lettre d'avis. La dernière fois, lorsque nous avons proposé des modifications dans le projet de loi, nous avons fait une distinction entre ces deux choses afin que les gens aient accès à l'information et puissent déterminer s'ils veulent ou non continuer d'utiliser leur véhicule. L'important, c'était de les informer de l'existence d'un problème.

Puis, nous avons réfléchi et nous nous sommes demandé de quelle façon composer avec le fait que la solution n'est peut-être pas nécessairement prête. On ne peut pas imposer un délai avant lequel le constructeur doit avoir une mesure corrective, parce qu'il n'aura peut-être pas la solution technique pour y arriver. Il pourrait arriver qu'un fabricant ait à racheter un véhicule plutôt que de le réparer.

Ce que nous avons fait dans le projet de loi, c'est de prévoir différentes mesures correctives. Une mesure corrective pourrait être une réparation ou encore le rachat du véhicule par le fabricant si celui-ci ne peut pas être réparé.

Le sénateur Mercer : À quel prix? Si le fabricant doit racheter le véhicule, qui établit le prix?

Mme Benjamin : C'est écrit ici. Je pourrais vérifier, mais le montant est fondé sur la valeur marchande.

Le sénateur Mercer : La valeur marchande aura perdu des plumes si le véhicule est défectueux.

M. Garneau : Si le véhicule a cinq ou six ans, oui, la valeur marchande peut être très différente.

Mme Benjamin : Cependant, ce que nous avons ajouté, c'est que nous ne pouvons pas dire au fabricant qu'il doit avoir fait les réparations avant telle ou telle date, parce que la solution technique n'est peut-être tout simplement pas connue. Ce que nous avons indiqué, c'est que le fabricant doit indiquer la date en question dans l'envoi postal distribué. S'il ne connaît pas la date au début, il doit envoyer un nouvel avis pour fournir la date une fois la date connue.

Dans le projet de loi, nous avons décidé de fournir au ministre un pouvoir qui lui permet d'aller voir l'entreprise et de lui demander de prouver qu'elle ne peut pas régler le problème plus rapidement, de façon à ce que nous puissions examiner la situation et constater que : « Eh bien, le fabricant fait tout ce qu'il peut et ne laisse pas tout simplement traîner les choses parce qu'il ne veut pas payer pour la mesure corrective ou pour sa mise en œuvre. »

Le temps nécessaire pour procéder à la réparation la plus techniquement faisable et la plus rapide sera différent d'une situation à l'autre, alors on ne peut pas dire : « Vous devez le faire en six mois, deux ans ou deux semaines. » Les fabricants doivent agir le plus rapidement possible, et, si nous croyons qu'ils prennent trop de temps, nous allons examiner leurs dossiers. En outre, si nous concluons qu'ils ne procèdent pas assez rapidement, alors nous les mettrons à l'amende grâce au processus de SAP, pour nous assurer qu'ils ne se traînent pas les pieds afin de ne pas procéder aux réparations.

It's difficult because a technical solution may not exist yet when they let you know that there's a problem. They're trying to get the information out to make you aware and then come back with a solution as soon as they have one.

The Deputy Chair: Or hour with the minister is up. I want to thank Minister Garneau again for being with us this morning. It's always good to see you, sir.

Mr. Garneau: Thank you very much.

The Deputy Chair: Honourable senators, at this time, for further discussions with officials from Transport Canada, Ms. Marie-France Taschereau, Legal Counsel for the department, and Alain Langlois, General Counsel, are joining their colleagues. Thank you for coming. Senators, the floor is open for questions.

Senator Mercer: Welcome to the new panel members. I understand we have two lawyers, which guarantees we will have two different opinions, even if they are not expressed at this meeting.

You were both present in the audience as we questioned the minister, and a couple of questions did come up on the legal side about when the last time legal criminal action was taken. Perhaps you heard those questions and you could bring us up to date as to what you can add to this debate. Mr. Langlois?

Alain Langlois, General Counsel and Deputy Executive Director, Transport Canada: On the question of criminal prosecution, I'll plead not knowing the answer. I've been at Transport Canada for 10 years. I'm not aware of any criminal action that has ever been brought against manufacturers under the act. If there has been any, they are dated, and we can go back and check the answer for you and come back.

Senator Mercer: More than 10 years ago?

Mr. Langlois: Yes.

Senator Mercer: That's safe to say. Ms. Taschereau? No? Okay.

Mr. Langlois: Another question that arose during the first hour was that of liability for the use of order powers. The effect of the minister having authority to order companies to recall vehicles doesn't transfer liability from the manufacturers to the minister. From a regulatory standpoint, every time the minister steps in and uses any authority that he has under the law to take measures to protect the safety of the Canadian public, whether it's for the purposes of a vehicle, railway or aeronautics, the effect of the order is never to transfer liability from whoever is responsible for the plane, the car or the ship to the minister.

C'est difficile, parce qu'une solution technique peut ne pas exister lorsque les fabricants informent les clients de l'existence d'un problème. Ils essaient de communiquer l'information afin d'informer les clients, puis ils reviendront avec une solution dès qu'ils en auront une.

Le vice-président : Notre heure passée avec le ministre est terminée. Je tiens à remercier encore une fois le ministre Garneau d'être venu nous voir ce matin. C'est toujours un plaisir de vous voir, monsieur.

M. Garneau : Merci beaucoup.

Le vice-président : Et maintenant, honorables sénateurs, pour poursuivre les discussions avec les représentants de Transports Canada, Mme Marie-France Taschereau, conseillère juridique du ministère, et Alain Langlois, avocat général, se joignent à leurs collègues. Merci d'être là. Sénateurs, la parole est à vous; vous pouvez poser des questions.

Le sénateur Mercer : Bienvenue aux nouveaux invités. Je crois savoir qu'il y a maintenant deux avocats ici, ce qui nous garantit que nous aurons droit à deux opinions différentes, même si elles ne sont pas exprimées durant la réunion.

Vous étiez tous les deux dans la salle lorsque nous avons posé des questions au ministre, et il y a eu deux ou trois questions qui relevaient du domaine juridique et qui concernaient les dernières fois où il y a eu des poursuites criminelles. Vous avez peut-être entendu ces questions. Pouvez-vous nous préciser ce que vous pouvez ajouter à ce débat. Monsieur Langlois?

Alain Langlois, avocat général et directeur exécutif associé, Transports Canada : Pour ce qui est de la question des poursuites criminelles, je dois dire que je ne connais pas la réponse. Je travaille pour Transports Canada depuis 10 ans. Je ne suis au courant d'aucune poursuite criminelle intentée contre des fabricants au titre de la loi. S'il y en a déjà eu, c'était il y a longtemps, et nous pouvons faire certaines vérifications, trouver une réponse et vous la fournir plus tard.

Le sénateur Mercer : Il y a plus de 10 ans?

M. Langlois : Oui.

Le sénateur Mercer : On peut le dire sans se tromper. Madame Taschereau? Non? D'accord.

M. Langlois : Une autre question soulevée durant la première heure concernait la responsabilité au moment d'exercer les pouvoirs liés aux arrêtés. Le fait que le ministre a le pouvoir d'exiger des entreprises qu'elles rappellent des véhicules ne transfère pas la responsabilité des fabricants au ministre. D'un point de vue réglementaire, chaque fois que le ministre se mêle d'une situation et utilise un pouvoir qu'il a au titre d'une loi de prendre des mesures pour protéger la sécurité des Canadiens — que ce soit relativement à un véhicule, un chemin de fer ou l'aéronautique —, l'arrêté n'a jamais pour effet de transférer la responsabilité de quiconque est responsable de l'avion, du véhicule ou du navire au ministre.

Senator Mercer: However, I'm in a group of consumers who have had problems with vehicle X. We have made our complaints and concerns known to the department and the minister and the manufacturer. The manufacturer has disagreed and the minister has not seen fit to issue an order, but eventually the consumer is right. There's a default that's caused irreparable harm, and in some cases, perhaps, death. You two are both lawyers. You know what their lawyer would be recommending to them.

I am not against these people suing the Crown, but I am concerned that the Crown ends up taking the responsibility that the manufacturers should have. If it's found that the delay in issuing an order comes from the department — the minister is the spokesperson for the department on this issue — are we, by passing this legislation, exposing the Crown to suits in the future?

Mr. Langlois: You're right about the scenario you described. The Crown is always open for a lawsuit. Every time the Crown acts in any shape or form, somebody could sue the Crown for whatever reason, founded or not. Whether they would be successful is another issue. Anybody can sue the Crown. As soon as the Crown intervenes or acts in the matter, the Crown could be potentially open for a lawsuit. But the mere fact that we're giving the minister power to act does not in and of itself transfer liability from the manufacturers to the Crown.

Senator Mercer: The minister made some hay in talking about the ability to fine people with the AMPs. How do you take that and impose a fine? The example I think Senator Runciman brought up was the General Motors vehicle. An ignition repair that cost less than a dollar went on for years. Suddenly they're now going to fix it all, which is a good thing, but they went on for years knowing very well that there was a default and didn't fix it. Is there a process in this new legislation that allows for a fine for failure to act on a problem that you, as a manufacturer, become aware of?

Mr. Langlois: From a regulatory standpoint, and it's true in this case, there's always two approaches. There's an approach where the department will try to bring the industry back into compliance. That's one arm of the regulatory action the department normally takes in a safety/security context.

The second arm is, despite whether they were brought back to compliance — hopefully they have been brought to compliance — then the second arm will look at what happened, the cause and the route of the non-compliance. Then despite the fact that they have been brought to compliance, should action be taken against the non-compliance, whether through an AMP, a prosecution or some other means, such as consent agreements introduced through this legislation?

Le sénateur Mercer : Cependant, disons que je suis dans un groupe de consommateurs qui ont eu un problème avec un véhicule X. Nous avons formulé des plaintes et fait connaître nos préoccupations au ministère, au ministre et au fabricant. Le fabricant a refusé de faire quoi que ce soit, et le ministre n'a pas jugé bon d'émettre un arrêté, mais, au bout du compte, ce sont les clients qui ont raison. Il y a une défectuosité qui a causé un préjudice irréparable, peut-être même des décès dans certains cas. Vous êtes tous deux des avocats, alors vous savez bien ce que l'avocat des consommateurs leur recommanderait.

Je n'ai rien contre le fait que ces personnes poursuivent l'État, mais je crains que l'État ne finisse par assumer la responsabilité qui devrait revenir aux fabricants. Si on découvre que c'est le ministère qui a tardé à délivrer une ordonnance — le ministre est le porte-parole du ministère dans ce dossier —, en adoptant le projet de loi, est-ce que nous exposons l'État à des poursuites à l'avenir?

M. Langlois : Vous avez raison au sujet du scénario que vous décrivez. L'État s'expose toujours à des poursuites. Chaque fois que l'État agit, peu importe de quelle façon, quelqu'un peut le poursuivre pour une raison quelconque, que la poursuite soit fondée ou non. La question de savoir si ces personnes auraient gain de cause est une autre affaire. Tout le monde peut poursuivre l'État. Dès que l'État intervient ou agit dans de tels dossiers, il s'expose à des poursuites. Cependant, le simple fait d'accorder au ministre le pouvoir d'agir ne constitue pas à proprement parler un transfert de responsabilité des fabricants à l'État.

Le sénateur Mercer : Le ministre a fait un peu de petite politique en parlant de la capacité d'imposer des SAP. De quelle façon peut-on utiliser ces dispositions pour imposer une amende? Si je me rappelle bien, l'exemple utilisé par le sénateur Runciman concernait les véhicules de General Motors. La réparation d'un commutateur d'allumage qui coûtait moins d'un dollar a été reportée pendant des années. Soudainement, l'entreprise va maintenant réparer tous les commutateurs, ce qui est une bonne chose, mais le constructeur n'a rien fait pendant des années en sachant très bien qu'il y avait une défectuosité et qu'il ne la réparait pas. Y a-t-il un processus dans le cadre de ce nouveau projet de loi pour permettre d'imposer une amende à un fabricant qui ne donne pas suite à un problème après l'avoir découvert?

M. Langlois : Du point de vue de la réglementation — et c'est vrai dans ce cas-ci —, il y a toujours deux approches. D'un côté, le ministère essaie de rétablir la conformité de l'industrie. C'est l'un des types de mesures réglementaires que le ministère prend habituellement lorsqu'il est question de sûreté et de sécurité.

Pour ce qui est du deuxième volet, peu importe si l'entreprise se conforme à nouveau à la loi — et espérons que c'est le cas —, la deuxième approche en fait consiste à regarder ce qui s'est produit, les causes de la non-conformité et le processus connexe. Puis, peu importe si l'entreprise est à nouveau conforme, on se demandera s'il faut prendre des mesures à l'égard de la non-conformité, qu'il s'agisse d'une SAP, de poursuites ou d'autre chose, comme les ententes de consentement qui sont prévues dans le projet de loi.

I'll invite Kim to disagree with me if she wants to, but in my mind, there are always two actions.

Senator Mercer: Like I say, there's more than one lawyer giving two different opinions.

Mr. Langlois: To me, it's a separate question. The question of bringing the industry back to compliance is a compliance issue, whereas AMPs and criminal prosecution are more what you do as a consequence of the non-compliance.

Senator Mercer: I'm not sure the Canadian consumer and the voters are going to be entirely happy with the answer that you can't change this.

Ms. Benjamin?

Mr. Roussel: I can answer that. I will try to keep it as simple as possible. We have the lawyers with us. It's a challenge.

You have in the bill the power to require information by the minister. We're jumping to the end and the result of, for example, the GM switch. That took a decade to get through. We need to know if they had the information. So if we have information that this is in the making, this bill gives us additional powers to get that information, if it's hiding in a lab somewhere.

Senator Mercer: And impose a fine?

Mr. Roussel: First, you have to gather the information.

Senator Mercer: Let's assume a company — we won't mention any company — is found guilty of having had information for years on a defective piece of equipment and didn't act. Could this legislation provide a mechanism to fine?

Mr. Roussel: After you have gathered the information and have made the review regarding the non-compliance, and then the full — you have two routes now. You have the route of the AMPs, depending on the gravity of what we're talking about, or the prosecution mechanism.

Senator Mercer: The ultimate question Canadians will want to hear the answer to is when it lands on the minister's desk — not Minister Garneau in particular because I'm not picking on him, but I'm using the generic minister — and the decision is now: Do we or do we not prosecute? Is there a point where it is not an option for the minister to comply with that the information put on his or her desk?

I envisage a future minister, perhaps coming from the constituency of Oshawa or Oakville, where the larger car plants are in this country, and they find themselves in a situation where they're going to order something that will have a direct personal effect on their political future because it may affect plant X or Y in their constituency. There has to be a failsafe here for the protection of Canadian consumers that, if it comes to my desk

Kim pourra se prononcer si elle n'est pas d'accord, mais, à mes yeux, il y a toujours deux actions.

Le sénateur Mercer : Comme j'ai dit, s'il y a plus d'un avocat, on aura droit à deux avis différents.

M. Langlois : Selon moi, c'est une question distincte. La question du rétablissement de la conformité de l'industrie est un enjeu de conformité, tandis que les SAP et les poursuites criminelles concernent davantage la réaction aux cas de non-conformité.

Le sénateur Mercer : Je ne sais pas si les consommateurs et les électeurs canadiens aimeront vraiment cette réponse, et le fait que vous ne pouvez rien y changer.

Madame Benjamin?

M. Roussel : Je peux répondre à cette question. Je vais essayer de garder la chose le plus simple possible. Les avocats sont là avec nous; c'est tout un défi.

Le projet de loi accorde au ministre le pouvoir d'obtenir de l'information. Sautons directement à la fin et au résultat, par exemple, du dossier du commutateur de GM. Ce processus a duré 10 ans. Nous devons savoir si l'entreprise possédait l'information. Par conséquent, si nous avons des renseignements selon lesquels une telle situation est en train de se produire, le projet de loi nous donne des pouvoirs supplémentaires pour obtenir l'information, qui est peut-être cachée quelque part dans un laboratoire.

Le sénateur Mercer : Et imposer une amende?

M. Roussel : Dans un premier temps, il faut recueillir l'information.

Le sénateur Mercer : Imaginons que l'entreprise — nous ne nommerons pas de nom — est jugée coupable d'avoir eu des renseignements pendant des années au sujet d'une pièce d'équipement défectueuse et de n'avoir rien fait. Le projet de loi contient-il un mécanisme nous permettant d'imposer une amende?

M. Roussel : Après avoir recueilli les renseignements et avoir procédé à l'examen concernant le cas de non-conformité, et puis l'ensemble... Il y a deux possibilités : les SAP, selon la gravité de l'infraction dont on parle, ou les poursuites.

Le sénateur Mercer : Au bout du compte, ce que les Canadiens veulent savoir c'est si, lorsque le dossier arrivera sur le bureau du ministre — pas nécessairement le ministre Garneau, parce que je ne m'en prends pas à lui, je parle du titulaire du poste de ministre de façon générale — et qu'il faut déterminer si des poursuites s'imposent ou non, à un moment donné, le ministre a-t-il l'option de ne pas donner suite aux renseignements qui se retrouvent sur son bureau?

Imaginons que, à l'avenir, un ministre vienne de la circonscription d'Oshawa ou d'Oakville, où se trouvent les plus grosses usines de constructeurs de voitures du pays. Il pourrait se retrouver dans une situation où il va exiger quelque chose qui aura un impact direct sur son avenir politique personnel parce que sa décision peut avoir un impact sur l'usine X ou Y qui se trouve dans sa circonscription. Il faut prévoir un mécanisme de sécurité

and I'm the minister but I'm also the member for Oakville or Oshawa, I can't say, "I'm not going to act because it will directly affect my political future at home."

Mr. Langlois: Prosecution is always an option. Until somebody decides we're not prosecuting, prosecution is always an option.

Senator Mercer: But who decides we're not going to prosecute? Is it the minister?

Mr. Langlois: Ultimately, the department looks at the nature of the non-compliance and determines whether the nature is so severe that it warrants doing an investigation. The evidentiary threshold for a prosecution is much higher than for an AMP, for example. You have to actually launch an investigation to gather the evidence the proper way to be able to support the prosecution.

Once the documents and the evidence are collected to support the prosecution, a prosecution brief is prepared. Then somebody makes a decision whether we are going to refer this to PPSC, which is the Attorney General who prosecutes. In the end, the decision to prosecute lies with the Attorney General, never with the responsible minister, such as transport in this case. Transport can decide that it wants to prosecute, but then the brief is provided to the Attorney General who will make a decision based on the evidence whether there is a high enough chance of success to initiate the prosecution.

Senator Doyle: I was going to ask you about the range of policy and statutory measures to promote compliance. Are all of the compliance strategies outlined in the bill itself? I notice on page 40 that you have some powers with regard to inspectors and what-have-you. Are all of the compliance strategies in the bill, or are they strategies that you can come up with or trot out, we'll say, when you need to do it? Am I making myself clear here?

I don't see what your compliance strategies are in the bill. There are only a few here. Are there strategies that we are not aware of that you could employ in difficult cases, we'll say?

Mr. Roussel: I think we have to move ourselves outside the bill. We have to look at ourselves as a program. Within our program — and we have numerous, of course — but within the motor vehicle safety programs, we have a series of awareness campaigns. We can take the obvious example of the child seat. We're testing significant amounts of new child seats in the market on a regular basis. We are making promotions on child seats, so

intégré, ici, pour protéger les consommateurs canadiens afin que, si le dossier se retrouve sur mon bureau et que je suis à la fois ministre et résident d'Oakville ou d'Oshawa, je ne puisse pas dire : « Je ne vais rien faire parce que cela aura un impact direct sur mon avenir politique dans ma circonscription. »

M. Langlois : Les poursuites sont toujours une option. Tant qu'une personne ne décide pas de ne pas tenter de poursuites, c'est toujours une option.

Le sénateur Mercer : Mais qui décide s'il faut tenter des poursuites ou non? Est-ce le ministre?

M. Langlois : Au bout du compte, le ministère évalue la nature de la non-conformité et détermine si la situation est assez grave pour justifier une enquête. Le niveau de preuve pour les poursuites est beaucoup plus élevé que pour une SAP, par exemple. Il faut mener une enquête pour recueillir des éléments de preuve de façon appropriée afin de pouvoir soutenir des poursuites.

Une fois les documents et les éléments de preuve recueillis à l'appui d'une poursuite, on prépare un dossier de poursuites. Ensuite, quelqu'un décide s'il faut transférer le tout au SPPC, c'est-à-dire au procureur général, afin qu'il intente des poursuites. Au bout du compte, la décision d'intenter des poursuites revient au procureur général; ce n'est jamais le ministre responsable, comme, dans ce cas-ci, le ministre des Transports qui tranche. Le ministère des Transports peut décider qu'il veut intenter des poursuites, mais le dossier est transmis au procureur général, qui, lui, prendra la décision à la lumière des éléments de preuve en évaluant si les chances de réussite sont suffisamment bonnes pour qu'il intente les poursuites.

Le sénateur Doyle : J'allais vous parler de toute la gamme des politiques et des mesures législatives qui permettent de promouvoir la conformité. Toutes les stratégies liées à la conformité sont-elles décrites directement dans le projet de loi? Je remarque que, à la page 40, on mentionne certains pouvoirs en ce qui a trait aux inspecteurs et je ne sais quoi d'autre. Toutes les stratégies liées à la conformité figurent-elles dans le projet de loi ou y a-t-il des stratégies que vous pouvez définir ou sortir de votre chapeau, disons, lorsque vous en avez besoin? Suis-je assez clair?

Je ne vois pas quelles sont vos stratégies liées à la conformité dans le projet de loi. Il y en a seulement quelques-unes. Y a-t-il des stratégies que nous ne connaissons pas que vous pourriez utiliser dans des dossiers difficiles, par exemple?

M. Roussel : Je crois que nous devons aller au-delà du projet de loi. Il faut nous voir comme un programme. Dans le cadre de notre programme — et nous en avons un grand nombre, bien sûr —, mais dans le cadre de nos programmes liés à la sécurité des véhicules automobiles, nous menons toute une série de campagnes de sensibilisation. Prenons l'exemple évident des sièges de sécurité d'enfants; nous testons de grandes quantités de nouveaux sièges

this is a series of compliance elements. This is the most obvious one that people can think of, but there are other ones that are a little more complex.

When we get into the famous use of winter tires and then some joint ventures with the other jurisdictions, like the provinces — it's a lot broader than the act itself — the mechanism of compliance and enforcement is inside the act, and some mechanisms of recourse and remedy.

Overall, within the program, we always have the regulations, compliance and enforcements. Regulations are the main things that we modify on a regular basis, and then there are the compliance and enforcement mechanism, and the awareness programs. Most of our programs are built the same way.

To your questions, it's the whole that we need to look at when the public is looking at us from the departmental perspective.

Senator Doyle: So when you finally have the bill passed, have you done any surveys to determine if there will be a big increase on the number of vehicles recalled in the country?

Ms. Benjamin: We haven't done a survey, but I can tell you that over the past three or four years the number of recalls has gone up about 40 per cent. The public has become very aware of the vehicle recall process, and manufacturers have become much more astute about making sure that they get their notices out very quickly. It's been an exponential rise already. What the changes will allow us to do is to make sure that those repairs are all getting remedied. It's not to increase the number of recalls; it's more to make sure that they are properly addressed once they are made public.

Senator Doyle: You obviously anticipate a lot of safety benefits coming from this bill. Is there anything in particular that hits you that suggests this will increase safety in certain areas where we didn't have it before?

Ms. Benjamin: For me, the ability to conduct a consent order is one of the key changes that we have in the legislation. This is a tool that has been used in the U.S. quite successfully over the last few years. Whenever you've heard of a large fine in the U.S. where a company has been forced to do something, usually it's more than a fine. Usually, in addition to the fine, there have been changes that have had to take place within the company itself, creating new safety regimes or awareness campaigns.

de sécurité pour enfants qui entrent régulièrement sur le marché. Nous menons des activités de promotion liées à ces sièges; il y a donc là toute une série d'éléments liés à la conformité. C'est le cas le plus évident qui vient à l'esprit des gens, mais il y en a d'autres qui sont un peu plus complexes.

Lorsqu'il est question du fameux dossier des pneus d'hiver et de certaines initiatives conjointes avec d'autres administrations, comme les provinces — la portée de ces dossiers est beaucoup plus large que la loi en tant que telle —, les mécanismes de conformité et d'application de la loi figurent dans la loi, tout comme certains mécanismes de recours et de réparation.

De façon générale, dans le cadre du programme, il y a toujours des règlements, des mesures de conformité et des mesures d'application de la loi. Ce sont surtout les règlements que nous modifions régulièrement, puis il y a les mécanismes de conformité et d'application de la loi et les programmes de sensibilisation. La plupart de nos programmes sont conçus de la même façon.

Pour répondre à votre question, il faut évaluer l'ensemble de ces choses lorsque le public regarde le ministère dans son ensemble.

Le sénateur Doyle : Par conséquent, lorsque le projet de loi sera adopté... Avez-vous mené des enquêtes pour déterminer s'il entraînera une importante augmentation du nombre de véhicules rappelés au pays?

Mme Benjamin : Nous n'avons pas mené d'enquête, mais je peux vous dire que, au cours des trois ou quatre dernières années, le nombre de rappels a augmenté d'environ 40 p. 100. Le public est maintenant très au courant du processus de rappel des véhicules, et les fabricants comprennent maintenant beaucoup mieux qu'ils doivent s'assurer de communiquer leurs avis très rapidement. On note déjà une augmentation exponentielle. Ce que les changements nous permettront de faire, c'est de nous assurer que toutes les réparations sont bel et bien faites. Il n'est pas question d'augmenter le nombre de rappels; on tente plutôt de s'assurer que tout est géré de façon appropriée une fois les rappels rendus publics.

Le sénateur Doyle : De toute évidence, vous prévoyez tirer beaucoup d'avantages du point de vue de la sécurité grâce au projet de loi. Y a-t-il quelque chose de précis qui vous vient à l'esprit et qui vous donne à penser qu'on pourra accroître la sécurité dans certains domaines où nous ne le faisons pas avant?

Mme Benjamin : Selon moi, la capacité de signer une ordonnance de consentement est l'un des principaux changements prévus dans le projet de loi. C'est un outil qui a été utilisé aux États-Unis avec beaucoup de succès au cours des dernières années. Toutes les fois que vous avez entendu qu'il y a eu une importante amende imposée aux États-Unis dans un dossier où une entreprise a été obligée de faire quelque chose, habituellement, les mesures prises ne se limitent pas à une amende. En effet, habituellement, en plus de l'amende, des changements doivent être apportés au sein de l'entreprise en tant que telle, comme la création d'un nouveau régime de sécurité ou de campagnes de sensibilisation.

What the consent order will allow us to do is, if we see an instance where we feel a company has not found the defect or is non-compliant, we can, in addition to a fine, negotiate other activities within the company that we think would increase safety. We think that's a very valuable tool that is new to this version of the bill and that we think is quite beneficial.

Senator Doyle: Thank you.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Welcome and thank you for being here to explain this bill to us. I have a few questions for Mr. Roussel and his colleagues.

In the bill, references are often made to the fact that the section is already applicable in the United States. For vehicle recalls, to what extent was the American situation used to draft Bill S-2?

Mr. Roussel: That's an excellent question. The challenge of the Canadian regime versus the American regime is the following. It's difficult to review the bill from a safety perspective without taking into account consumer protection issues. You raised this point with the minister.

For our part, as the minister said, the regimes are not entirely similar, equivalent or equal. Some nuances exist, since we're not starting from the same point.

We wanted to find similarities between the regimes in order to move as close as possible to something standard, relatively speaking, in North America. We made sure that the recourse mechanisms were almost the same as the ones in the United States and that we didn't fall behind. There is often competition between the countries. Ms. Benjamin already mentioned that we sometimes see this phenomenon when it comes to fines, for example, in reference to the \$105 million USD. We're trying to be as close as possible.

There's a wide gap between us, which justified our efforts when we drafted two bills, namely, the current Bill S-2 and the previous Bill C-64.

Senator Boisvenu: You mean Bill C-62.

Mr. Roussel: Sorry, I mean Bill C-62. Bill C-64 is a bill I worked on a number of years ago.

We improved Bill S-2 in relation to Bill C-62 to take into account technological factors. We made further adjustments after receiving comments.

Lastly, we want a tool that's constantly evolving and that will enable us to go back to the programs, regulations, prevention regimes, and interactions between the public and the manufacturing sector.

Grâce à l'ordonnance de consentement, si nous estimons que l'entreprise n'a pas trouvé la défectuosité ou n'est pas conforme, nous pourrons, en plus d'imposer une amende, négocier la réalisation d'autres activités au sein de l'entreprise qui, selon nous, pourront accroître la sécurité. Nous croyons que c'est un outil très utile qui a été ajouté dans cette version du projet de loi et qui, selon nous, sera très bénéfique.

Le sénateur Doyle : Merci.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Bienvenue et merci d'être venu nous expliquer ce projet de loi. J'ai quelques questions à poser à M. Roussel et à ses collaborateurs.

Dans le projet de loi, on fait souvent référence au fait que l'article s'applique déjà aux États-Unis. En ce qui concerne les rappels des véhicules, dans quelle mesure s'est-on basé sur la situation américaine pour rédiger le projet de loi S-2?

M. Roussel : C'est une excellente question. Le défi entre les régimes canadien et américain est le suivant : il est difficile d'examiner ce projet de loi du point de vue de la sécurité sans tenir compte des éléments liés à la protection du consommateur. Vous avez d'ailleurs soulevé ce point au ministre.

Pour notre part, comme le ministre l'a mentionné, les régimes ne sont pas tout à fait similaires, équivalents ou égaux. Il y a certaines nuances, car on ne part pas de la même base.

Nous avons voulu retrouver des éléments similaires entre les régimes pour nous rapprocher le plus possible de quelque chose d'uniforme, toutes proportions gardées, dans le contexte nord-américain. On a fait en sorte que les recours soient à peu près les mêmes qu'aux États-Unis et qu'on n'accuse pas de retard. Il y a souvent de la concurrence entre les pays. Mme Benjamin l'a déjà mentionné, on constate parfois ce phénomène en ce qui a trait aux amendes, par exemple, en parlant des 105 millions de dollars américains. On essaie de se rapprocher le plus possible.

Notre écart est important, ce qui a justifié nos efforts dans l'élaboration des deux projets de loi, soit l'actuel projet de loi S-2 et le précédent projet de loi C-64.

Le sénateur Boisvenu : Vous parlez du projet de loi C-62.

M. Roussel : Je parle du projet de loi C-62, excusez-moi. Le projet de loi C-64 est un texte sur lequel j'ai travaillé il y a plusieurs années.

Nous avons apporté des améliorations au projet de loi S-2 par rapport au projet de loi C-62 afin de tenir compte des facteurs technologiques. Nous avons apporté d'autres ajustements à la suite de commentaires que nous avons reçus.

En fin de compte, on vise un outil qui sera en constante évolution et qui nous permettra de retourner aux programmes, à la réglementation, aux régimes de prévention et aux interactions entre la population et le secteur manufacturier.

Senator Boisvenu: Do the two bills differ solely from a technological standpoint, or were other more basic elements of the previous Bill C-62 not included in Bill S-2?

Mr. Roussel: The minister went through the list. We also talked about negotiating power. The previous bill presented challenges regarding the openness of the process. We added that the data must be published. It's one of the improvements.

The recourse at the technological level is an additional element, along with the one- to three-year period. One year is not enough to create regulations. The goal is to analyze technology exemptions and ensure that we have an equivalent when it comes to safety. Then, if everything works, it must be implemented in the regulatory regime with the Governor in Council's approval, to improve openness. Certain adjustments also need to be made to the recourse mechanisms provided by the Transportation Appeal Tribunal of Canada, or the TATC.

Senator Boisvenu: Was this bill the subject of consultations with Canadian and American automakers?

Mr. Roussel: We worked with the Canadian manufacturers' association, with what we call the "North American domestics" and with the global automakers, which are major importers, but also manufacturers in North America. We talked with them a great deal. Obviously, we couldn't reveal the content of the bill. However, they were able to consult the previous bill. We're looking at the comments they provided.

Now Parliament must make a decision. I'm sure the parliamentarians, like us, will be happy to come provide their view on whether to add such and such a clause. We must make sure to obtain the necessary information and the tests in order to take measures to strengthen the act and finish the discussion, even if it means accepting disagreements and giving ourselves more power to address problems as quickly as possible. The process often takes an extremely long time.

Senator Boisvenu: By giving more power to the minister, you'll be able to speed up the process.

Mr. Roussel: That's our goal.

Senator Boisvenu: You won't have to go to the Privy Council.

Mr. Roussel: Our goal is to speed up the interaction and analyses of tests by making the necessary administrative decisions, to increase the level of compliance with a notice or an administrative monetary penalty, and, ultimately, to consider the possibility of prosecution.

Le sénateur Boisvenu : Les deux projets de loi se distinguent-ils strictement du point de vue technologique ou y a-t-il d'autres éléments plus fondamentaux de l'ancien projet de loi C-62 qui n'ont pas été retenus dans le projet de loi S-2?

M. Roussel : Le ministre a passé à travers la liste. On parle aussi du pouvoir de négociation. Le projet de loi précédent posait des défis en ce qui a trait à la transparence du processus. On a ajouté que les données doivent être publiées. C'est l'une des améliorations.

Le recours sur le plan technologique est un élément additionnel, en plus du délai d'un an à trois ans. Un an est beaucoup trop court pour élaborer une réglementation. Le but est de faire l'analyse des exemptions techniques et de nous assurer que nous avons un équivalent sur le plan de la sécurité. Par la suite, si tout fonctionne, il faut le mettre en œuvre au sein du régime réglementaire avec l'approbation du gouverneur en conseil afin d'assurer une meilleure transparence. Il faut aussi apporter certains ajustements aux mécanismes de recours au Tribunal d'appels des transports du Canada (TATC).

Le sénateur Boisvenu : Ce projet de loi a-t-il fait l'objet de consultations auprès des constructeurs automobiles canadiens et américains?

M. Roussel : On travaille autant avec l'association des constructeurs canadiens qu'avec ce qu'on appelle les « domestiques nord-américains » et les constructeurs mondiaux, qui sont de grands importateurs, mais aussi des fabricants dans le contexte nord-américain. On a beaucoup discuté avec eux. On ne pouvait pas, bien sûr, leur révéler le contenu du texte du projet de loi. Toutefois, ils ont pu consulter le texte de loi précédent. Nous examinons les commentaires qu'ils nous ont transmis.

Maintenant, c'est au Parlement de décider. Je suis sûr que les parlementaires seront heureux de venir expliquer leur point de vue, tout comme nous, à savoir la nécessité d'ajouter telle ou telle clause. Il faut s'assurer d'obtenir les informations nécessaires ainsi que les tests pour prendre les mesures de renforcement de la loi et mener à terme la discussion, quitte à accepter le désaccord et à se donner plus de pouvoir pour remédier aux problèmes le plus rapidement possible. Il est souvent question des délais qui sont extrêmement longs.

Le sénateur Boisvenu : En donnant plus de pouvoir au ministre, vous serez en mesure de raccourcir les délais.

M. Roussel : C'est notre objectif.

Le sénateur Boisvenu : Vous n'aurez pas à vous adresser au Conseil privé.

M. Roussel : Notre objectif est d'accélérer l'interaction et l'analyse des tests en prenant les décisions administratives qui s'imposent, d'augmenter le niveau de conformité à un avis ou à une pénalité administrative pécuniaire et, à la limite, d'envisager la possibilité d'une poursuite.

[English]

Senator Runciman: I want to pursue the question of criminal prosecution a little bit, just out of curiosity. I notice that the AMPs and consent agreements really have been brought into effect because you didn't have the tools other than criminal prosecution, but it wasn't much of a tool since it wasn't used, apparently. If it was, no one seems to recall it being used.

In going back to this General Motors example that I used of 124 deaths where the officials within the company knew for 10 years, according to reports, that this ignition switch was faulty, I'm drawing on my memory that at least two of those deaths were Canadian deaths. Mr. Langlois has indicated he's been in the ministry for 10 years now, on the legal side, I'm assuming, but I don't know if you were participating in the discussion about this.

When deaths occur, what is the process? What has been the process? You talked about the Attorney General and the investigation. Who would conduct that investigation? In instances like that when deaths occur, would the police be called in to determine whether a criminal proceeding was appropriate? If not, what happened in this case I guess is certainly a curious one for me.

Mr. Langlois: First of all, I was not involved in any way in the General Motors file. I have no knowledge of that file.

Prosecution for regulatory non-compliance and prosecution under Criminal Code are two very different things. In a case where prosecution is undertaken under a regulatory legislation like the Motor Vehicle Safety Act, the investigation will be conducted by the department responsible for the legislation. In this case, it would be Transport conducting the investigation. There are inspectors appointed under the act to monitor compliance, and if the monitoring of the compliance leads an inspector to believe that there was a violation of the act that could become criminal in nature, then they turn into investigation mode. They obviously have to gather the evidence in a criminal manner in compliance with the charter and all of these protections that apply to criminal proceedings. The department official would conduct the investigation, build a file and then the file would be transferred to the Attorney General for the Attorney General to look at.

Senator Runciman: So the police would never be involved in the investigation?

Mr. Langlois: Not in a regulatory investigation.

Senator Runciman: I'm talking about in this situation where deaths occur.

Mr. Langlois: I'm not aware of the situation, but the police may have been called to the scene of the accident.

Senator Runciman: That's not what I'm talking about.

[Traduction]

Le sénateur Runciman : J'aimerais approfondir la question des poursuites criminelles un peu, par simple curiosité. Je remarque que les SAP et les ententes de consentement ont été intégrées parce que vous n'aviez pas d'outils à part les poursuites criminelles, mais ce n'était pas vraiment un outil efficace, puisque, apparemment, on ne l'utilisait pas. S'il l'a été, personne ne semble se souvenir de l'avoir utilisé.

Je reviens à l'exemple de General Motors que j'ai utilisé et aux 124 décès, alors que les représentants de l'entreprise savaient depuis 10 ans — selon les rapports — que le commutateur d'allumage était défectueux. De mémoire, je pense qu'au moins deux des personnes décédées étaient des Canadiens. M. Langlois a indiqué qu'il travaille au ministère depuis maintenant 10 ans, pour les services juridiques, j'imagine, mais je ne sais pas si vous avez participé aux discussions liées à ce dossier.

Quand des gens meurent, quel est le processus? Quel a été le processus? Vous avez parlé du procureur général et de l'enquête. Qui mènerait cette enquête? Dans de telles situations lorsque des gens meurent, est-ce que la police intervient pour déterminer si des poursuites criminelles sont appropriées? Dans la négative, j'aimerais vraiment savoir ce qui se passe dans une telle situation.

M. Langlois : Pour commencer, je n'ai participé d'aucune façon au dossier de General Motors. Je ne sais rien de ce dossier.

Les poursuites liées à une non-conformité réglementaire et des poursuites en vertu du Code criminel sont deux choses très différentes. Dans une situation où les poursuites sont intentées au titre d'une loi de réglementation comme la Loi sur la sécurité automobile, l'enquête est réalisée par le ministère responsable de la loi. Dans ce dossier, c'est Transports Canada qui mènerait l'enquête. Il y a des inspecteurs nommés au titre de la loi qui surveillent la conformité, et, si la surveillance de la conformité pousse un inspecteur à croire qu'il y a eu une violation de la loi qui pourrait être de nature criminelle, il passe alors en mode « enquête ». Il faut évidemment recueillir des éléments de preuve comme on le fait dans un dossier criminel et en conformité avec la Charte et toutes les protections qui s'appliquent dans le cadre de poursuites criminelles. Le représentant du ministère pourrait mener l'enquête et monter un dossier qui sera ensuite transféré au procureur général afin que ce dernier l'examine.

Le sénateur Runciman : Alors la police ne participerait jamais à l'enquête?

M. Langlois : Non, c'est une enquête réglementaire.

Le sénateur Runciman : Je parle d'une situation où il y a eu des décès.

M. Langlois : Je ne suis pas au courant de la situation, mais les services de police ont peut-être été appelés sur les lieux de l'accident.

Le sénateur Runciman : Ce n'est pas ce dont je parle.

What would happen in those situations? If significant death has occurred, and we have an instance here where it did occur, what's the process when a situation like that arises? I would appreciate it if you could get back to us on that.

I did raise the issue of using alternatives to regulation with respect to the technology initiatives. In terms of the law, what's the difference? I know you've talked about the bureaucratic headaches of dealing with regulations, but in terms of the law, what's the difference with respect to a regulation versus an interim order?

Mr. Langlois: In terms of legal effect?

Senator Runciman: Yes.

Mr. Langlois: There's none.

Senator Runciman: So why do we have regulations then? Why don't we just operate government through interim orders?

Mr. Langlois: They have different purposes. From a policy perspective, they have a very different approach and different purpose. From a legal perspective, they have the same effect. From a policy perspective, it provides flexibility for a department like Transport, but the effect of whether you have a regulation and you have an interim order from an enforcement standpoint, it has the same effect.

Mr. Roussel: That's a good question. You have to look at the world of complexity. If I take, for example, the civil aviation world where you have 900 different pieces of Governor-in-Council regulations, we don't want to have interim orders continuously coming forward. We would be flooded by the sectors. We won't be able to manage this.

In our regulatory-making power, there is discussion at high levels to develop standards, and then we agree on that standard either through a UN organization or a Canada-U.S. or a CSA or any of these other recognized standards development organizations. Then we adopt them through the regulations. So it gives the operator developing the field the certainty of what they need to comply with. This is far from a perfect system. It takes years, of course, to get the regulations in place, but this is the system we have.

Then there are offshoots of special technology, and it's applicable in all the modes. We need to find this mechanism of exceptions or equivalencies to be able to say, "Okay, we need to advance on that." Autonomous vehicles is one, and UAVs is another. It is the same in the marine sectors. So these mechanisms help us inside those different legislations to accommodate the operators and manufacturers to be able to move forward and improve the technology that they use and also sometimes improve the safety of what they are trying to do.

Qu'arrivera-t-il dans ces situations? Si beaucoup de personnes meurent, et nous avons une situation où c'est justement ce qui s'est produit, quel serait le processus lié à une telle situation? J'aimerais que vous nous reveniez là-dessus.

J'ai soulevé la question de l'utilisation de solutions de rechange à la réglementation relativement aux initiatives associées à la technologie. Du point de vue de la loi, quelle est la différence? Je sais que vous avez éprouvé des maux de tête bureaucratiques liés à la réglementation, mais pour ce qui est de la loi, quelle est la différence entre la réglementation et un arrêté à effet provisoire?

M. Langlois : Pour ce qui est de l'impact juridique?

Le sénateur Runciman : Oui.

M. Langlois : Il n'y en a pas.

Le sénateur Runciman : Alors pourquoi avons-nous des règlements? Pourquoi le gouvernement n'utilise-t-il pas tout simplement pas des arrêtés à effet provisoire?

M. Langlois : Ils ont des objectifs différents. D'un point de vue stratégique, ils sont liés à des approches très différentes et ont des objectifs différents. Du point de vue juridique, l'impact est le même. Du point de vue stratégique, un ministère comme celui des Transports en tire une certaine souplesse, mais, du point de vue de l'application de la loi, l'effet de la réglementation ou de l'arrêté à effet provisoire est le même.

M. Roussel : C'est une bonne question. Il faut tenir compte de la grande complexité. Si nous prenons, par exemple, l'aviation civile, où il y a 900 différents règlements pris par le gouverneur en conseil, nous ne voulons pas recevoir continuellement des arrêtés à effet provisoire parce que nous serions inondés par les secteurs. Nous ne pourrions pas gérer une telle situation.

Dans le cadre de l'exercice de nos pouvoirs de réglementation, il y a des discussions de haut niveau pour élaborer des normes, puis nous convenons de ces normes, soit par l'intermédiaire d'une organisation des Nations Unies ou, une entente Canada-États-Unis ou l'homologation de la CSA ou par l'intermédiaire de n'importe quelle autre organisation reconnue qui élabore des normes. Puis nous adoptons ces normes grâce à un règlement. Cela donne à l'exploitant qui œuvre dans le domaine une certitude quant à ce qu'il doit se conformer. C'est un système qui est loin d'être parfait. Il faut des années, bien sûr, pour mettre toute la réglementation en place, mais c'est le système que nous avons.

Puis, il y a les ramifications des technologies spéciales, et cela s'applique à tous les modes. Nous devons trouver ce mécanisme d'exceptions ou d'équivalences afin de pouvoir dire : « D'accord, il faut aller de l'avant ici. » Des véhicules autonomes sont un exemple, et les UAV en sont un autre. C'est la même chose dans les secteurs maritimes. Par conséquent, ces mécanismes nous aident au sein même de ces différentes législations à accommoder les exploitants et les fabricants afin qu'ils puissent aller de l'avant et améliorer les technologies qu'ils utilisent et aussi, parfois, améliorer la sécurité dans le cadre de leurs activités.

It's the best of both worlds respecting the Governor-in-Council powers of making regulations, but also giving the flexibilities to advance from a technological perspective. We cannot predict everything inside regulations. There is only so much we can do.

Senator Runciman: I'm no expert in this area. I know there is a tool, regulation. I can't think of what the appropriate word is. If you look at what we're talking about here, it would not substantially diminish the overall safety of the model. The Scrutiny of Regulations Committee would have a field day with that kind of language. I think it's troublesome. I can see the use of these kinds of tools in a range of areas, but when we're dealing with public safety, it's troublesome and it should be of some concern to the committee. We should explore this issue further, perhaps with counsel for Scrutiny of Regulations. Thank you.

Senator Unger: Would you recommend any amendments to this legislation?

Mr. Roussel: That's a very good question, but the answer is no, and I will use the words "at this moment."

Senator Unger: Thank you very much.

The Deputy Chair: I'd like to thank the officials in Transport Canada for their time here this morning. We very much appreciate it.

At the meeting tomorrow evening, we will continue our study on the transport of crude oil. This meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, November 16, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m. to continue its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

[*Translation*]

Victor Senna, Acting Clerk of the Committee: Honourable senators, I see a quorum. As clerk of the committee, it is my duty to preside over the election of a chair.

I am ready to receive motions to that effect.

[*English*]

Senator Eggleton: In the absence of the deputy chair, I nominate Senator Mercer for chair.

Mr. Senna: Are there any other nominations?

It is moved by the Honourable Senator Eggleton that the Honourable Senator Mercer do take the chair of this committee.

C'est le meilleur des deux mondes puisqu'on respecte les pouvoirs de réglementation du gouverneur en conseil, mais nous bénéficions aussi de la marge de manœuvre nécessaire pour permettre l'innovation du point de vue technologique. Nous ne pouvons pas tout prédire dans les règlements. Il y a des limites à ce que nous pouvons faire.

Le sénateur Runciman : Je ne suis pas un expert dans le domaine. Je sais qu'il y a un outil, la réglementation. Je n'arrive pas à trouver le mot approprié. Si vous regardez ce dont nous parlons, ici, il n'y aura pas de diminution importante du niveau de sécurité générale offert par le modèle. Le Comité d'examen de la réglementation s'en donnerait à cœur joie avec ce genre de langage. Je crois que c'est troublant. Je peux comprendre l'utilisation de ces genres d'outils dans un ensemble de domaines, mais lorsqu'il est question de la sécurité publique, c'est troublant, et le comité devrait s'en préoccuper dans une certaine mesure. Nous devrions nous pencher davantage sur cet enjeu, peut-être avec l'avocat du comité d'examen de la réglementation. Merci.

La sénatrice Unger : Est-ce que vous recommanderiez des amendements au projet de loi?

M. Roussel : C'est une très bonne question, mais la réponse est non, et j'ajouterai « pour le moment ».

La sénatrice Unger : Merci beaucoup.

Le vice-président : Je tiens à remercier les représentants de Transports Canada du temps qu'ils ont passé ici ce matin. Nous leur sommes très reconnaissants.

Durant la réunion demain soir, nous poursuivrons notre étude sur le transport du pétrole brut. La séance est levée.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 16 novembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour poursuivre son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

[*Français*]

Victor Senna, greffier suppléant du comité : Honorables sénateurs, il y a quorum. En tant que greffier du comité, il est de mon devoir de présider à l'élection de la présidence.

Je suis prêt à recevoir une motion à cet effet.

[*Traduction*]

Le sénateur Eggleton : En l'absence du vice-président, je propose que le sénateur Mercer assume la présidence.

M. Senna : Y a-t-il d'autres propositions?

L'honorable sénateur Eggleton propose que l'honorable sénateur Mercer assume la présidence du comité.

Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Senna: I declare the motion carried. I invite the Honourable Senator Mercer to take the chair.

Senator Eggleton: Well done.

Senator Doyle: You should be Speaker of the house.

Senator Terry M. Mercer (*Acting Chair*) in the chair.

The Acting Chair: Thank you, ladies and gentlemen, for that very strong vote of confidence. Democracy is alive and well.

This evening, the committee is continuing its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada.

I would like to welcome our first witnesses. Gaétan Caron is Executive Fellow with the School of Public Policy at the University of Calgary. He was Chair and CEO of the National Energy Board of Canada from 2007 to 2014 and has chaired regional public hearings evaluating pipeline projects and offshore exploration of oil and gas.

We also have with us Dave Core, President and Chief Executive Officer of the Canadian Association of Energy and Pipeline Landowner Associations. He is joining us by video conference. His organization represents directly affected landowner groups in negotiations for business agreements with pipeline and power line companies across Canada.

Each of the witnesses has been asked to make a five-minute opening statement. I would like to invite Mr. Caron to begin his presentation, which will be followed by Mr. Core's. Afterwards, senators will have questions.

[*Translation*]

Gaétan Caron, Executive Fellow, School of Public Policy, University of Calgary, as an individual: Mr. Chair, thank you very much for this opportunity to speak with you on the transport of crude oil. My key observation this evening is that oil will flow to markets if we let our public institutions to their work. I believe that we have the right institutions to do that. The fundamentals are already there.

[*English*]

In response to your specific questions: One, how can the federal government help to facilitate social licence for crude oil transportation? I believe that the phrase "social licence" is very unhelpful and is being used at cross purposes by different people with different goals. I recommend going back to the term "public interest." Public interest presumes that there is a greater good to

Vous plaît-il, mesdames et messieurs, d'adopter la motion?

Des voix : D'accord.

M. Senna : Je déclare la motion adoptée. J'invite l'honorable sénateur Mercer à assumer la présidence.

Le sénateur Eggleton : Bien fait.

Le sénateur Doyle : Vous devriez être Président de la Chambre.

Le sénateur Terry M. Mercer (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le président suppléant : Merci, mesdames et messieurs, de ce vote de confiance massif. La démocratie se porte très bien.

Ce soir, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos premiers invités. M. Gaétan Caron est membre exécutif de l'École de politique publique de l'Université de Calgary. Il a été président et premier dirigeant de l'Office national de l'énergie de 2007 à 2014, et il a présidé des audiences publiques régionales tenues dans le cadre d'évaluations de projets de pipelines et de prospection pétrolière et gazière extracôtière.

Nous accueillons également M. David Core, président et chef de la direction de la Canadian Association of Energy and Pipeline Landowner Associations. Il se joint à nous par vidéoconférence. Son organisme représente des groupes de propriétaires fonciers directement touchés dans le cadre de négociations d'ententes commerciales avec des compagnies de pipelines et de transport d'électricité partout au Canada.

Il a été demandé à chacun des témoins de faire une déclaration d'ouverture de cinq minutes. J'aimerais inviter M. Caron à commencer son exposé, qui sera suivi de celui de M. Core. Ensuite, les sénateurs auront des questions.

[*Français*]

Gaétan Caron, membre exécutif, École de politique publique, Université de Calgary, à titre personnel : Monsieur le président, je vous remercie de me donner l'occasion de m'entretenir avec vous au sujet du transport du pétrole. Mon argument principal ce soir est que le pétrole sera acheminé aux marchés dans la mesure où nous permettrons à nos institutions publiques de faire leur travail. Je crois que nous possédons des institutions appropriées pour ce faire. Les éléments fondamentaux sont déjà en place.

[*Traduction*]

En réponse à vos questions précises : première question, quelles initiatives entreprendre pour faciliter l'acceptation sociale des projets de transport du pétrole brut? Je crois que l'expression « acceptation sociale » est bien inutile, puisqu'elle est utilisée à toutes les sauces par différentes personnes, à des fins diverses. Je recommande de revenir à la formule de l'« intérêt

be achieved by taking some actions, acknowledging that some people will be inconvenienced by such actions or very opposed to them and very vocal about their opposition.

Question number two: how to improve public confidence in the pipeline review process.

I see three main factors causing erosion to public confidence in the process. First, NEB hearings have been the primary choice for people that are unsatisfied with the progress on climate change to try and express their views. The NEB has provided its own reasons based on its analysis of the evidence on why it would not address upstream and downstream GHG emissions in their review of specific pipeline projects. This has resulted in frustration on the part of those seeking to make progress on this broad policy question.

The second reason: In Bill C-38, Parliament has asked the NEB to change its hearing process. It has imposed time limits. It has specified that the NEB must focus its hearing time on directly affected persons. The NEB has faithfully implemented the wishes of Parliament in Bill C-38, and it has been unfairly criticized for doing so.

The third reason: NEB processes have been, in my view, unduly politicized. Parties from all sides have criticized the NEB without much if any specifics as to what mistakes the NEB has made in implementing its mandate, except in a few cases where corrective action was promptly taken by the NEB itself.

In view of these three reasons, improving public confidence in the regulatory process would come from three matching actions.

Number one: improved public policy debates on climate change. This has been done with the current government taking a leadership position in Paris and the subsequent collaboration initiated with provinces and territories.

Second, amendments to the National Energy Board Act go back to Bill C-38 provisions, if necessary, or other legislative provisions. The recent appointment of panels to review the regulatory process will do exactly that.

Three, depoliticizing the public dialogue around regulatory systems — a more difficult task, I grant you. The federal political process on pipelines is meant to begin with the receipt of a final report from the NEB. It is at that time that the merits of the project and broader policy questions such as climate change are to be discussed.

public ». L'intérêt public suppose qu'un intérêt supérieur peut être atteint par l'intermédiaire de certaines actions et reconnaît que certaines personnes seront incommodées par ces actions ou qu'elles s'y opposeront fermement, et qu'elles feront grand bruit de leur opposition.

Deuxième question : comment accroître la confiance du public à l'égard du processus d'examen des pipelines?

J'estime que trois facteurs principaux entraînent l'érosion de la confiance du public dans le processus. Premièrement : les audiences de l'ONE ont été la voie principalement adoptée par les personnes insatisfaites des progrès en matière de changements pour tenter d'exprimer leur point de vue. L'ONE a fourni ses propres raisons fondées sur son analyse de la preuve pour justifier sa décision de ne pas aborder les émissions de GES en amont et en aval dans sa revue de projets de pipeline en particulier. Cela a entraîné de la frustration de la part de ceux qui cherchent à faire des progrès relativement à cette vaste question de politique.

La deuxième raison : dans le projet de loi C-38, le Parlement a demandé à l'ONE de modifier son processus d'audience. Il a imposé des limites de temps. Il a précisé que l'ONE doit, durant ses audiences, accorder son temps aux personnes directement touchées. L'ONE a religieusement mis en œuvre les souhaits exprimés par le Parlement dans le projet de loi C-38, et, ce faisant, il a dû essuyer des critiques injustes.

La troisième raison : je pense que les processus de l'ONE ont été indûment politisés. Des partis de tous les côtés ont critiqué l'ONE, sans vraiment donner de renseignements précis sur les erreurs que ce dernier aurait commises lors de la mise en œuvre de son mandat, à l'exception de quelques cas pour lesquels l'ONE lui-même a rapidement adopté des mesures correctives.

La confiance du public dans le processus de réglementation pourrait être améliorée si chacun des trois éléments susmentionnés trouvait écho dans la prise des mesures suivantes.

Premièrement, améliorer les débats de politique publique en matière de changements climatiques. Le gouvernement a déjà amorcé ce processus lorsqu'il a pris une position de leader à Paris, et qu'il a ensuite lancé des initiatives de collaboration avec les provinces et les territoires.

Deuxièmement, apporter des modifications à la Loi sur l'ONE pour revenir aux dispositions d'avant le projet de loi C-38, au besoin, ou d'autres dispositions législatives. C'est exactement ce que fera la nomination récente de groupes d'experts pour mener un examen du processus réglementaire.

Troisièmement, dépoliticiser le dialogue public entourant les systèmes réglementaires — une tâche plus difficile, je vous le concède. Le processus politique fédéral sur les pipelines est censé commencer par la réception d'un rapport final de l'ONE. C'est à ce moment que les mérites du projet et les questions de principe plus générales, comme les changements climatiques, feront l'objet de discussions.

Your third question: how to facilitate the involvement of indigenous peoples in decisions related to crude oil transport. In my view, the key is to implement well known but sometimes very poorly implemented best practices. The School of Public Policy is currently doing some broad research to better document and communicate these practices. To name only a few, number one, early and frequent engagement of indigenous peoples; number two, provision of resources for the assessment of proposals; and, three, alignment of economic interests through equity positions in a project such as was done in the Mackenzie Gas Project.

Your fourth question of five: If a national strategy is needed, what are the key elements? I have six quick points for you.

Number one is to continue relying on fundamental market forces. The private sector knows best when and where to invest in energy projects.

Number two: regulate these market forces by appropriate and predictable policies and regulatory frameworks, which in my view in large measure you have already, subject to improvements.

Three: Go back to basic notions of public interest rather than fall in the “social licence” trap.

Four: Depoliticize the regulatory process.

Five: Recognize the primary role of provinces in the development of natural resources.

Six: Recognize the international dimensions. As we move towards achieving the 2 degree Celsius goal reaffirmed in Paris last December for the world, the world will still need growing amounts of hydrocarbons until 2040 and beyond. It is a reality. It's a long transition to succeed on climate change. There is no country better qualified than Canada to help meet that need in responsible ways, thanks to our values, our regulatory systems, our democratic processes and the transparency in which they operate, and freedom of the press, the rule of law and our enviable safety and environmental record.

Your last question: how to broadly share the risk and benefits of crude oil transportation among Canadian regions and with Canada's indigenous peoples.

One: Recognize that it is in the very nature of linear infrastructure to have an uneven distribution of benefits and burdens. The benefits are typically national or regional and burdens are mostly local. We just can't help it.

Two: Deal with the unevenness of benefits through the tax system and equalization.

Votre troisième question : comment faciliter la participation des peuples autochtones au processus décisionnel concernant le transport du pétrole brut? À mon avis, la clé est de mettre en œuvre des pratiques exemplaires bien connues, mais parfois très mal mises en œuvre. L'École de politique publique mène actuellement une recherche générale visant à mieux recenser et faire connaître ces pratiques. Pour n'en mentionner que quelques-unes : un, la mobilisation précoce et fréquente des peuples autochtones; deux, la prestation de ressources pour l'évaluation des propositions; trois, l'alignement des intérêts économiques par l'intermédiaire d'une participation financière dans le projet, comme l'approche mise en œuvre pour le Projet gazier Mackenzie.

Votre quatrième de cinq questions : si une stratégie nationale est nécessaire, quels en sont les éléments clés? J'ai six éléments à vous proposer rapidement.

Un : continuer de se fier aux forces fondamentales du marché — le secteur privé sait mieux que quiconque quand et où investir dans les projets énergétiques.

Deux : réglementer ces forces du marché à l'aide de politiques et de cadres réglementaires appropriés et prévisibles, dont vous disposez déjà dans une large mesure selon moi, sous réserve d'améliorations.

Trois : revenir à la notion de base de l'intérêt public au lieu de tomber dans le piège de « l'acceptation sociale ».

Quatre : dépolitiser le processus réglementaire.

Cinq : reconnaître le rôle primordial des provinces dans le développement des ressources naturelles.

Six : reconnaître les dimensions internationales. Tandis que nous nous dirigeons vers l'objectif de changement climatique de 2 degrés Celsius, réaffirmé à Paris en décembre dernier pour le monde entier, le monde aura encore besoin de quantités croissantes d'hydrocarbures jusqu'en 2040 et après. C'est une réalité. Une réussite au regard des changements climatiques suppose nécessairement une longue transition. Le Canada est le pays le mieux placé pour contribuer à remplir cette exigence de façon responsable, grâce à ses valeurs, à ses systèmes réglementaires, à ses processus démocratiques et à leur transparence, à la liberté de presse, à la primauté du droit et à son bilan enviable en matière de sécurité et d'environnement.

Votre dernière question : comment répartir largement les risques et les avantages du transport du pétrole brut dans les régions canadiennes et chez les peuples autochtones du Canada?

Un : reconnaître que, de par sa nature même, une infrastructure linéaire répartit de manière inégale les avantages et les inconvénients. C'est dans la nature même des projets d'infrastructure linéaire d'inclure un déséquilibre entre les avantages et les inconvénients. Les avantages sont habituellement nationaux et régionaux, tandis que les inconvénients sont principalement locaux. L'on n'y peut rien.

Deux : compenser l'inégalité des avantages au moyen de mesures fiscales et de péréquation.

Three: Deal with local burdens through design, operational practices, mitigation and compensation.

Four: In the case of indigenous peoples, share the benefits again through their equity interest in the project, as was done with the Mackenzie Gas Project.

Those are my preliminary remarks, honourable senators.

The Acting Chair: Thank you, Mr. Caron.

Mr. Core, you have the floor.

Dave Core, President and Chief Executive Officer, Canadian Association of Energy and Pipeline Landowner Associations: Good evening, honourable senators. I'd like to begin by thanking you for the invitation to speak to you today about this very controversial subject — pipelines. I'm not going to take the time to introduce my organization again. Someone has already done that.

Moving on to the subject at hand, first we need to define "social licence," a term that has no standing in law or in our liberal democratic tradition in Canada. If by "social licence" you mean broad popular support, how do we measure and authenticate it?

Of course, it is always a good idea for large industrial developments and the companies and their partners behind them to win broad public support, but we already have a well-established tradition of public relations, and the companies and their partners, like landowners, can win the public over without government intervention.

If by "social licence" you mean some sort of measurable political support, then I would argue that we need the exact opposite. Pipelines have become too politicized and we need to depoliticize them.

If by "licence" you mean permission, the only permission urgent energy transport projects need comes from those whose land pipelines would cross. This permission is part of property rights. When property rights are respected, the directly affected farmers, ranchers and other landowners and perhaps their neighbours and surrounding communities directly affected are more than capable of negotiating what we at CAEPLA would call win-win business agreements that protect our families, our homes, our businesses, our safety and our environmental stewardship responsibilities.

If the government wants to help win social licence for pipeline projects, it can begin by protecting property rights and helping depoliticize the process. Ultimately, social licence is a political construct, and we need to depoliticize pipelines.

Trois : minimiser ou compenser les inconvénients locaux en faisant les choix idoines lors de la conception et en adoptant des pratiques opérationnelles judicieuses, en prenant des mesures d'atténuation et en versant des indemnités.

Quatre : dans le cas des peuples autochtones, partager les bénéfices encore une fois en leur accordant une participation financière dans le projet, comme on l'a fait dans le cas du Projet gazier Mackenzie.

Voilà mes remarques préliminaires, mesdames et messieurs.

Le président suppléant : Merci, monsieur Caron.

Monsieur Core, vous avez la parole.

Dave Core, président et chef de la direction, Canadian Association of Energy and Pipeline Landowner Associations : Bonsoir, mesdames et messieurs les sénateurs. J'aimerais commencer par vous remercier de m'avoir invité à vous entretenir aujourd'hui de ce sujet très controversé — les pipelines. Je ne prendrai pas le temps de présenter mon organisme de nouveau. Quelqu'un l'a déjà fait.

En ce qui concerne le sujet à l'étude, nous devons définir l'« acceptabilité sociale », un terme qui n'appartient pas au vocabulaire juridique ni à notre tradition démocratique libérale au Canada. Si « acceptabilité sociale » s'entend d'un vaste appui populaire, alors, comment mesure-t-on cette acceptabilité et comment vérifie-t-on son authenticité?

Évidemment, il est toujours bon que les grands projets de développement industriel et les sociétés promotrices et leurs partenaires gagnent un large appui du public, mais nous avons déjà une tradition de relations publiques bien établie, et les sociétés et leurs partenaires, comme les propriétaires fonciers, peuvent gagner la faveur du public sans que l'État n'ait à intervenir.

Si, par « acceptabilité sociale », on entend un certain type de soutien politique, alors, je soutiendrais que c'est exactement du contraire dont nous avons besoin. Les pipelines sont devenus trop politisés, et nous devons les dépolitiser.

Si, par « acceptabilité », on entend « permission », la seule permission dont les projets urgents de transport d'énergie ont besoin émane des propriétaires des biens-fonds sur lesquels passeraient les pipelines. Cette permission fait partie des droits immobiliers. Lorsque les droits immobiliers sont respectés, les fermiers, les éleveurs et les autres propriétaires fonciers directement touchés et peut-être leurs voisins ainsi que les collectivités environnantes directement touchées sont parfaitement capables de négocier ce que nous, à la CAEPLA, appellerions des ententes commerciales « gagnantes-gagnantes » qui protègent nos familles, nos demeures, nos entreprises, notre sécurité et nos responsabilités de gerance environnementale.

Si le gouvernement veut aider à susciter l'acceptabilité sociale, il peut commencer par protéger les droits immobiliers et aider à dépolitiser le processus. En dernière analyse, l'acceptabilité sociale est un concept politique, et nous devons dépolitiser les pipelines.

If government wants to help win social licence in terms of facilitating public approval for important energy projects, they can do so by educating the public about the agreements landowners have reached with industry to ensure safety and environmental standards.

If the public learned about these agreements and the fact that they are backed by people who, with their families, live and work with pipelines in their backyards 24/7, 365 days of the year, tremendous peace of mind could be created.

This will go a long way to increasing public confidence in pipeline review processes. Pipeline companies have often referred to pipeline landowners as their first line of defence. In a very real sense, we are also the public's first line of defence. Nobody has a greater stake in safety, soil and water quality and energy abundance than rural agricultural communities.

If landowners' property rights are restricted, which means government not intervening to expropriate during negotiations, we can very quickly reach agreements that will provide the public with the peace of mind I am talking about.

Pipeline safety and environmental friendliness comes from the front line, the grassroots. It cannot come from top down, from government, who all too often are in political conflicts and conflicts of interest in terms of being an expropriator as well as having a financial interest in projects in terms of tax revenues.

I'd like to point out that real solutions for environmental challenges come from the grassroots and are not handed down from on high. A good example is a young woman you'll be hearing from shortly, Kelcie Miller-Anderson. We were very happy to feature her in the last edition of our national quarterly magazine, the *Pipeline Observer*. Kelcie and her company MycoRemedy are proof that science and entrepreneurialism are keys to innovating when it comes to the environment. We had tremendous response to that story from landowners.

Industry has come a long way in terms of safety and environmental technology. Landowners are the best judge of what works best on the ground. So we say government, and in particular the National Energy Board, needs to get out of the way and let agreements be reached through a grassroots process that will have the confidence of the public and provide the public with the peace of mind that comes from knowing the very best standards for safety and environment are being guaranteed by those who have the most at stake — again, pipeline landowners who live and work with energy infrastructure every day.

Si le gouvernement veut aider à susciter l'acceptabilité sociale en facilitant l'approbation publique de projets énergétiques d'envergure, il peut le faire en informant la population au sujet des ententes que les propriétaires fonciers ont conclues avec l'industrie pour assurer le respect de normes de sécurité et de normes environnementales.

Si la population était mise au courant de ces ententes et du fait qu'elles sont appuyées par des gens qui vivent avec leurs familles et travaillent en tout temps avec des pipelines dans leur arrière-cour, une tranquillité d'esprit extraordinaire pourrait être créée.

Cela contribuerait largement à accroître la confiance du public à l'égard du processus d'examen des projets de pipeline. Les sociétés de pipelines ont souvent affirmé que les propriétaires fonciers constituent la première ligne de défense. À vrai dire, nous sommes aussi la première ligne de défense du public. Les collectivités agricoles rurales se préoccupent plus que quiconque de la sécurité, de la qualité du sol et de l'eau et de l'abondance des sources d'énergie.

Si les droits de propriété de propriétaires fonciers sont restreints, ce qui veut dire que le gouvernement n'intervient pas pour procéder à des expropriations durant les négociations, nous pouvons parvenir très rapidement à des ententes qui procureront à la population la tranquillité d'esprit dont je parle.

La sécurité des pipelines et le respect de l'environnement viennent de la première ligne, de la base. Cela ne peut pas venir « du sommet vers la base », du gouvernement, qui est trop souvent pris dans des conflits politiques et des conflits d'intérêts liés au fait qu'il est un expropriateur et qu'il a un intérêt financier dans les projets puisque ceux-ci sont susceptibles de lui rapporter des recettes fiscales.

J'aimerais souligner que les véritables solutions aux défis environnementaux viennent de la base et ne sont pas communiquées à partir du sommet. Une dame que vous entendrez sous peu, Mme Kelcie Miller-Anderson, vous en donnera un bon exemple. Nous avons été très heureux de publier un article à son sujet dans le dernier numéro de notre revue trimestrielle nationale, le *Pipeline Observer*. Kelcie et son entreprise, MycoRemedy, sont la preuve vivante que la science et l'entrepreneuriat sont des clés de l'innovation dans le domaine de l'environnement. Cet article a suscité énormément de réactions de la part de propriétaires fonciers.

L'industrie a fait beaucoup de chemin au chapitre de la sécurité et des technologies environnementales. Les propriétaires fonciers sont les mieux placés pour juger de ce qui fonctionne le mieux sur le terrain. Nous disons donc que le gouvernement, et en particulier l'Office national de l'énergie, doit s'écarter et permettre que des ententes interviennent dans le cadre d'un processus qui doit partir de la base et qui jouira de la confiance de la population et lui procurera la tranquillité d'esprit qui vient du fait de savoir que les normes de sécurité et les normes environnementales les plus exigeantes sont garanties par ceux

I do not claim any special insight into First Nations communities and don't pretend to advocate on their behalf, but I have had occasion over the decades to speak to many First Nations and Metis individuals. I can tell you that almost every one of them wants what we want: individual property rights and an opportunity to participate in economic development like energy transport projects, and to be respected.

We don't think First Nations people are much different from any other Canadians. They care about the environment and safety, but they also care about economic opportunity. The only way they are different is that they have even fewer property rights than most other Canadians and are in greater need of economic opportunity. I think the way to tap into First Nations support for pipelines is to bypass band governments and empower the grassroots of First Nations with individual property rights.

Band governments are roughly equivalent to municipal governments. We don't feel that any band or municipal government should have a veto over national energy development. We also don't feel that any individual, First Nations or otherwise, should have their interests held hostage by politicians and bureaucrats.

Perhaps at the band and municipal levels pipeline approval could be subject to a ballot question to allow the grassroots, First Nations or otherwise, to be heard.

We believe the only national strategy is one that again depoliticizes economic development. We need a national strategy that safeguards property rights and gets regulators out of the way of business negotiations and allows farmers and ranchers and other landowners, the stewards of the land, to achieve agreements that promote safety, environmental integrity and economic prosperity.

Canada was building pipelines long before we were micromanaging them and creating political conflict over them. The national strategy we need should be to liberalize the sector so its participants — companies and landowners — can work together to get pipelines built in a safe and environmentally friendly way. We can have a peaceful process based on cooperation and voluntary agreement.

In conclusion, it is the view at CAEPLA that a status quo has paralyzed the pipeline industry. Regulators never did respect the property rights of landowners, and by permitting the regulatory

qui ont le plus à perdre — encore une fois, les propriétaires de pipelines qui vivent et travaillent avec des infrastructures énergétiques tous les jours.

Je ne prétends pas avoir une connaissance particulière des collectivités des Premières Nations, et je ne prétends pas m'exprimer en leur nom ni faire valoir leurs intérêts, mais, au fil des décennies, j'ai eu l'occasion de discuter avec de nombreux Autochtones et Métis. Je peux vous dire qu'ils veulent presque tous ce que nous voulons : des droits de propriété individuelle et une occasion de participer au développement économique, par exemple, dans le cadre de projets de transport d'énergie, et d'être respectés.

Nous pensons que les membres des Premières Nations ne sont pas très différents des autres Canadiens. Ils s'intéressent à l'environnement et à la sécurité, mais ils s'intéressent également aux occasions économiques. Ils se distinguent uniquement du fait qu'ils possèdent encore moins de biens que la plupart des autres Canadiens et ils ont davantage besoin d'occasions économiques. Je pense que, pour obtenir l'appui des Premières Nations à des pipelines, il faut court-circuiter les administrations locales indiennes et autonomiser la base des Premières Nations en leur conférant des droits immobiliers individuels.

Les administrations locales indiennes sont à peu près équivalentes à des administrations municipales. À notre avis, aucune administration locale indienne ou municipale ne devrait avoir de droit de veto sur le développement énergétique national. Nous sommes également d'avis qu'aucun individu, membre d'une Première Nation ou autre, ne devrait voir ses intérêts pris en otage par des politiciens et des bureaucrates.

Peut-être qu'au niveau des administrations locales indiennes et municipales, l'approbation d'un pipeline pourrait faire l'objet d'un vote pour permettre à la base, autochtone ou autre, d'être entendue.

Nous croyons que la seule stratégie nationale en est une qui, encore une fois, dépolitise le développement économique. Nous avons besoin d'une stratégie nationale qui sauvegarde les droits immobiliers et écarte les organismes de réglementation des négociations commerciales et permet aux agriculteurs, aux éleveurs et aux autres propriétaires fonciers, les gérants du territoire, de conclure des ententes qui favorisent la sécurité, l'intégrité environnementale et la prospérité économique.

Le Canada construisait des pipelines longtemps avant que nous en fassions la micro-gestion et que nous en fassions l'objet de conflits politiques. La stratégie nationale dont nous avons besoin devrait consister à libéraliser le secteur de sorte que ses participants — compagnies et propriétaires fonciers — puissent travailler ensemble afin que les pipelines soient construits d'une manière sécuritaire et respectueuse de l'environnement. Nous pouvons avoir un processus paisible fondé sur la coopération et les ententes volontaires.

En conclusion, à la CAEPLA, nous sommes d'avis qu'un statu quo a paralysé l'industrie des pipelines. Les organismes de réglementation n'ont jamais respecté les droits immobiliers des

regime to be hijacked either by industry or today by anti-energy, anti-pipeline activists, property rights are still being denied. When industry cannot build, not only have they lost their property rights, but landowners who wish to supply land for those important projects are again denied their property rights: the right to partner in energy projects.

Thank you.

The Acting Chair: Thank you very much, Mr. Core. We appreciate that.

We will now go to senators for questions, and we'll start with Senator Eggleton, please.

Senator Eggleton: Thank you for your presentations.

Mr. Caron, your years of experience are quite valuable and quite obvious in this document here. There are some good suggestions. I particularly like your suggestion number three with respect to involvement of indigenous people. I think that hits the nail on the head.

You also mention what would help here. The NEB hearings are resulting in many people who want to talk about climate change issues coming there as a way of getting their voices heard. You said there needs to be an alternative mechanism, i.e., a need to get into improved public policy debates on climate change itself. I can understand that.

However, I want to ask you about your comment that the "NEB has provided its own reasons based on its analysis of the evidence why it would not address upstream and downstream GHG emissions in their review of specific pipeline projects." I'm not familiar with that. Could you explain that, please?

Mr. Caron: Thank you, senator. The NEB has a legal obligation to look at pipelines as they are, one pipeline at a time.

I sat on a hearing about the Keystone 1 project, which actually was built. The first segment of Keystone was one of my first hearings at the NEB. Some parties were saying we should look at the upstream, and at the time they said we should look at the downstream of this pipeline being in existence or not, and think of the upstream and downstream production of greenhouse gases.

We looked at the facts, and several panels at the NEB reached the same conclusion based on the facts they were facing. You will find that the Province of Alberta will not change the rate of development of its natural resources whether this particular pipeline is built or not. Consumers in Ontario and Quebec will not change their driving habits or the temperature of their dwellings whether this pipeline is built or not. So the board found that for a pipeline, taken one at a time, the upstream or downstream production of hydrocarbons at the societal level is essentially

propriétaires fonciers, et, en permettant que le régime réglementaire soit détourné soit par l'industrie ou, aujourd'hui, par des militants anti-énergie, anti-pipelines, des droits immobiliers sont encore niés. Lorsque l'industrie ne peut pas construire, non seulement a-t-elle perdu ses droits immobiliers, mais les propriétaires fonciers qui souhaitent fournir des terres pour ces importants projets se voient encore nier leurs droits immobiliers : le droit d'agir comme partenaires dans le cadre de projets énergétiques.

Merci.

Le président suppléant : Merci beaucoup, monsieur Core. Nous avons apprécié votre exposé.

Nous allons maintenant passer aux questions des sénateurs, en commençant par le sénateur Eggleton, s'il vous plaît.

Le sénateur Eggleton : Merci pour vos exposés.

Monsieur Caron, vos années d'expérience sont très utiles et assez évidentes dans ce document. Il y a de bonnes suggestions. J'aime tout particulièrement votre troisième suggestion concernant la participation des peuples autochtones. Je pense que vous avez mis en plein dans le mille.

Vous mentionnez également ce qui aiderait ici. Les audiences de l'ONE attirent beaucoup de gens qui veulent parler de questions liées aux changements climatiques et qui se servent de ces audiences pour faire entendre leur voix. Vous avez dit qu'il devait y avoir un autre mécanisme, c'est-à-dire qu'il fallait engager des débats politiques améliorés sur les changements climatiques comme tels. Je peux comprendre cela.

Toutefois, j'aimerais vous interroger au sujet de votre commentaire selon lequel « [l']ONE a fourni ses propres raisons fondées sur son analyse de la preuve pour justifier sa décision de ne pas aborder les émissions de GES en amont et en aval dans sa revue de projets de pipeline en particulier. » Je ne suis pas très au courant de cela. Pourriez-vous expliquer cela, s'il vous plaît?

M. Caron : Merci, sénateur. L'ONE a une obligation légale d'examiner les pipelines tels qu'ils sont, un pipeline à la fois.

J'ai siégé lors d'une audience sur le projet Keystone 1, qui, d'ailleurs, a été construit. Le premier segment de Keystone était une de mes toutes premières audiences à l'ONE. Certaines parties disaient que l'on devrait examiner l'amont, et, à l'époque, ils disaient que l'on devrait examiner l'aval de ce pipeline, qu'il soit construit ou non, et penser à la production de gaz à effet de serre en amont et en aval.

Nous avons examiné les faits, et plusieurs commissions à l'ONE ont tiré la même conclusion sur le fondement des faits dont ils étaient saisis. Vous constaterez que la province de l'Alberta ne changera pas le rythme de développement de ses ressources naturelles, peu importe que ce pipeline précis soit construit ou non. Les consommateurs en Ontario et au Québec ne modifieront pas leurs habitudes de conduite ni la température de leurs demeures peu importe que ce pipeline soit construit ou non. Aussi, l'office a conclu que, pour un pipeline, pris un à la fois, la

unchanged. Because of that, those aspects were not relevant in terms of the determination the panel had to make. It's a technical evaluation, but that's their mandate.

Meanwhile, Canadian society was looking for a place to be seen as leaders in climate change, and until recently there was no such thing. "The NEB is in town, and they will have a hearing on a pipeline." It attracted all the people who wanted to be heard, with their broad policy measures on the nation as a whole.

Senator, there was, there has been and there remains a mismatch between the legal obligations of the board to look at pipelines one at a time, and broad policy choices that people like you and members of the House of Commons or the government, depending what branch of government is involved, to make these big and difficult decisions for the nation. The NEB is not the proper place, neither in legal terms because of its "one pipeline at a time" review, nor in terms of legitimacy of decisions for the country on questions of that scale, like what Canada did in Paris last December.

That's the explanation, senator. I hope it's clear.

Senator Eggleton: Yes. Let me follow up on that.

What would you see as the useful role of this committee in its consultations on this issue in view of the fact that specific pipelines are the NEB's responsibility for hearings? We talk a lot about the different pipelines — the east pipeline, the other ones as well — but ultimately it's the NEB that has to deal with this. What could this committee usefully do on this subject?

Mr. Caron: I certainly agree with Mr. Core on the need to depoliticize discussions about pipelines. We came at it from different angles, but we reached the same conclusion — without, by the way, rehearsing our key points before this appearance, senator; I can assure you of that. But there is a place for politics in Canadian society to talk about these things.

Maybe it's a dream I have. As you talk amongst yourselves about parliamentary reform, maybe Senate committees in particular — because you have the ability to go a bit deeper on matters like this — can actually be a privileged means of discussions with Canadians, and perhaps with more Canadians, about things that never started and never finished, such as policy discussions on climate change, on pipeline safety generally in terms of the provinces, the federal level and the territories. In this way, Canadians would feel that there are senators listening to them with sincerity and genuine interest — not to decide who is right and who is wrong, but report back to Canadians what the nation is telling us about great policy choices as input into the legislative process. You do that already, but I would suspect that

production d'hydrocarbures en amont ou en aval au niveau sociétal demeure essentiellement inchangée. À cause de cela, ces aspects n'étaient pas pertinents au regard de la décision que la commission devait rendre. Il s'agit d'une évaluation technique, mais c'est là son mandat.

Entre-temps, la société canadienne cherchait une tribune pour être vue comme chef de file en matière de changements climatiques, et, jusqu'à récemment, il n'y avait aucune tribune semblable. « L'ONE est en ville, et elle tiendra une audience sur un pipeline. » Cela attirait tous les gens qui voulaient être entendus, avec leurs grandes mesures stratégiques touchant l'ensemble du pays.

Monsieur le sénateur, il y avait, il y a eu, et il y a encore un décalage entre les obligations légales de l'office d'examiner les pipelines un à la fois et les grands choix stratégiques que les gens aiment que vous et les membres de la Chambre des communes ou le gouvernement, dépendant de la branche du gouvernement qui est en cause, fassiez pour trancher ces grandes questions difficiles pour le pays. L'ONE n'est pas le lieu indiqué, ni au plan juridique à cause de son examen « un pipeline à la fois » ni sur le plan de la légitimité des décisions pour le pays sur des questions de cette échelle, comme ce que le Canada a fait à Paris en décembre dernier.

Voilà l'explication, sénateur.

Le sénateur Eggleton : Oui. Permettez-moi de poursuivre sur ce sujet.

Quel rôle utile notre comité pourrait-il avoir dans ses consultations sur cette question étant donné le fait que des pipelines précis sont la responsabilité de l'ONE au chapitre des audiences? Nous parlons beaucoup des différents pipelines — le pipeline de l'Est, l'autre aussi — mais, en fin de compte, c'est l'ONE qui doit s'en occuper. Qu'est-ce que notre comité pourrait faire d'utile sur ce sujet?

M. Caron : Je suis certainement d'accord avec M. Core sur la nécessité de dépoliticiser les discussions au sujet des pipelines. Nous y sommes venus depuis des angles distincts, mais nous sommes arrivés à la même conclusion — sans, en passant, répéter nos points clés avant cette comparution, monsieur le sénateur; je peux vous en assurer. Mais il y a de la place pour la politique au sein de la société canadienne pour discuter de ces choses.

C'est peut-être un rêve que j'ai. Tandis que vous discutez entre vous de réforme parlementaire, peut-être que les comités sénatoriaux en particulier — parce que vous avez la capacité d'aller un peu plus en profondeur sur des questions comme celle-ci — peuvent en fait constituer un moyen privilégié de discussion avec les Canadiens, et peut-être avec plus de Canadiens, au sujet de choses qui n'ont jamais commencé et qui n'ont jamais fini, comme des discussions de principe sur les changements climatiques, sur la sécurité des pipelines en général aux niveaux provincial, fédéral et territoriaux. De cette façon, les Canadiens sentiraient qu'il y a des sénateurs qui les écoutent avec sincérité et un véritable intérêt — non pas pour décider qui a raison et qui a tort, mais pour faire rapport aux Canadiens sur

many Canadians would feel that it's hard to appear before a committee or perhaps there are no technological means to go into an electronic exchange with a Senate committee. I would see your committee and all the others as well to be a place where, as you reform the parliamentary system, you make more Canadians feel they are being listened to, with respect and without judgment.

Senator Black: I have a couple of questions for both witnesses. Thank you both for being here.

Mr. Caron, thank you for your years of service. It's valuable and it has been very effective.

There are a couple of things I would like to clarify with you, Mr. Caron, if I may. You made the point to us that the NEB, being a statutory body, can only do what it is authorized to do by statute and that we, Canadians, are unrealistic and unfair in asking the NEB to do what they cannot do. Correct? That's what you're saying.

Mr. Caron: That's the consequence of what I said, senator, yes.

Senator Black: The government recognizes that. We currently have a process whereby studies are being done on Energy East and Trans Mountain in respect of greenhouse gas emissions, A; and, B, the issue of further consultation. That is the model that is being pursued now. So the NEB is one of three reports that will be bundled and presented to government. What is your view of that as a mechanism going forward?

Mr. Caron: I'll start with the easiest one.

The government, having decided to invest additional resources and meaningfully engage indigenous communities, is absolutely necessary and has been established by the courts for the longest time. Being independent, the NEB cannot be the Crown and say, "We're going to listen to you as a representative of the minister." It would be an error in law for the board to be seen as part of the government, because it is not. So there is always a top-up or additional consultation required of the Crown itself.

In the Northern Gateway case, if you read the case of the Federal Court, much of the consultation during the NEB process — by the industry, by the NEB and by the Crown — was well done, with a critical flaw in phase 4, which was that once the NEB had made its recommendation on how well the government of the day did its post-NEB recommendation consultation, the court found it was flawed and "returned to sender" the decision. That is a really good thing this government is doing by investing in natural resources to implement the laws of the land.

ce que le pays nous dit au sujet de grands choix stratégiques pour alimenter le processus législatif. Vous faites déjà cela, mais je parie que bon nombre de Canadiens estimerait qu'il est difficile de comparaître devant un comité ou peut-être qu'il n'y a aucun moyen technologique qui permette d'avoir un échange électronique avec un comité sénatorial. Je verrais votre comité ainsi que tous les autres comme un lieu où, lorsque vous réformerez le système parlementaire, vous ferez en sorte que davantage de Canadiens se sentiront écoutés, avec respect et sans jugement.

Le sénateur Black : J'ai quelques questions pour les deux témoins. Merci à vous deux d'être ici.

Monsieur Caron, merci pour vos années de service. Vous avez apporté une contribution précieuse et très efficace.

Il y a quelques choses que j'aimerais clarifier avec vous, monsieur Caron, si vous permettez. Vous avez souligné que l'ONE est un organisme créé par la loi, qui peut donc seulement faire ce que la loi l'autorise à faire, et que nous, les Canadiens, ne sommes pas réalistes ni équitables lorsque nous demandons à l'ONE de faire ce qu'il ne peut pas faire. N'est-ce pas? C'est ce que vous dites.

M. Caron : C'est la conséquence de ce que j'ai dit, oui.

Le sénateur Black : Le gouvernement reconnaît cela. Nous avons actuellement un processus suivant lequel des études sont réalisées sur Énergie Est et Trans Mountain relativement aux émissions de gaz à effet de serre, A; et, B, sur la question de consultations additionnelles. Voilà le modèle qui est actuellement suivi. Le rapport de l'ONE est donc un des trois rapports qui seront réunis et présentés au gouvernement. Que pensez-vous de ce mécanisme, dans une perspective d'avenir?

M. Caron : Je vais commencer avec le plus facile.

Le gouvernement a décidé d'investir des ressources additionnelles et de véritablement faire participer les collectivités autochtones, et cela est absolument nécessaire, et les tribunaux l'ont établi depuis longtemps. Puisqu'il est indépendant, l'ONE ne peut pas être la Couronne et dire : « Nous allons vous écouter en tant que représentants du ministre. » Ce serait une erreur en droit que de considérer l'ONE comme un organe du gouvernement, parce qu'il ne l'est pas. Par conséquent, il doit toujours y avoir une consultation additionnelle de la part de la Couronne elle-même.

Dans l'affaire Northern Gateway, si vous lisez le jugement de la Cour fédérale, une bonne part de la consultation durant le processus de l'ONE — de la part de l'industrie, de la part de l'ONE et de la part de la Couronne — a été bien faite, avec une faille critique à la phase 4, du fait qu'après que l'ONE a fait sa recommandation sur la qualité de la consultation que le gouvernement de l'époque avait menée après la recommandation de l'ONE, la Cour a jugé qu'il y avait un vice, et elle a renvoyé la décision au décideur. C'est vraiment une bonne chose que fait le présent gouvernement en investissant dans les ressources naturelles pour mettre en œuvre les lois du pays.

Should committees be struck to assess how to modernize the environmental assessment process and the NEB mandate, as general topics? I would say yes, let's finish that and move on to something else after the recommendation has been made and specific improvements to legislation that you will consider. That will be a good thing, because in terms of uncertainty, it being a political promise to take care of that business, they will take care of it and by the end of March we will have a public report on how to modernize the NEB. Some of those suggestions may be really useful.

Senator Black: I don't want to get those muddled because I'm going to come to that.

The process which is being followed currently on Energy East and Trans Mountain, the three consultations, does that have merit? As Senator Eggleton has suggested, we are looking for ways to be constructive. Given your expertise, is that a constructive approach?

Mr. Caron: Well, at the very least it's not a negative contribution to the public debate. The public expected that. If you have read the Trans Mountain report, it said, yes, we listened to a lot of people and many were upset. Some were so upset that they felt the process was not deep enough; so they found what the NEB found, that you will find people who are opposed.

Senator Black: I understand that.

Mr. Caron: But there are good reasons. I'm not saying this is a bad thing.

My assessment of that, senator, is neutral in that it was an election promise to improve the process. They've had three additional members do the work of the NEB, trying to find out whether there were things not considered by the board, without recommendations at the end, and then the government has until December 19 to make a decision. So no time has been wasted. Because of that, I'm neutral, and positive that it has been done within the time frame.

On Energy East, I don't know, senator. It's an early stage and I don't have a view on that.

Senator Black: As you know, the Government of Canada has appointed a group of five leading Canadians to make recommendations about modernizing the NEB. Have you a comment in respect of that process?

Mr. Caron: What I hope comes out of that, senator, is a definition of the problem. The NEB has been, as I said in my opening remarks, criticized for implementing Bill C-38. The Trans Mountain report from the panel was very clear. The NEB only heard from people who were directly affected. Well,

Devrait-on créer des comités pour évaluer comment moderniser le processus d'évaluation environnementale et le mandat de l'ONE, en tant que thèmes généraux? Je dirais que oui, terminons cela, puis passons à autre chose après que la recommandation aura été faite et à des améliorations précises aux lois que vous examinerez. Ce sera une bonne chose, parce qu'en fait d'incertitude, étant donné qu'une promesse politique a été faite de s'occuper de cela, ils s'en occuperont, et, d'ici la fin du mois de mars, nous aurons un rapport public sur la façon de moderniser l'ONE. Certaines de ces suggestions pourraient être vraiment utiles.

Le sénateur Black : Je ne veux pas confondre cela parce que je vais y venir.

Le processus qui est actuellement suivi concernant Énergie Est et Trans Mountain, les trois consultations, est-ce que cela a du mérite? Comme le sénateur Eggleton l'a mentionné, nous cherchons des façons d'être constructifs. Étant donné votre expertise, est-ce une démarche constructive?

M. Caron : Eh bien, à tout le moins, ce n'est pas une contribution négative au débat public. Le public s'attendait à cela. Si vous avez lu le rapport sur Trans Mountain, il disait, oui, nous avons écouté beaucoup de gens et beaucoup étaient mécontents. Certains étaient si mécontents qu'ils estimaient que le processus n'allait pas assez en profondeur; alors ils ont constaté ce que l'ONE avait constaté, à savoir que vous trouverez des gens qui sont opposés.

Le sénateur Black : Je comprends cela.

M. Caron : Mais il y a de bonnes raisons. Je ne dis pas que ceci est une mauvaise chose.

Mon évaluation de cela, monsieur le sénateur, est neutre en ce qu'une promesse électorale a été faite d'améliorer le processus. Trois membres additionnels ont été chargés de faire le travail de l'ONE, en tentant de découvrir s'il y avait des choses que l'office n'avait pas examinées, sans faire de recommandations par la suite, et le gouvernement a maintenant jusqu'au 19 décembre pour prendre une décision. Il n'y a donc eu aucune perte de temps. À cause de cela, je suis neutre, et je suis content que l'exercice ait été mené dans les délais impartis.

En ce qui concerne Énergie Est, je ne sais pas, monsieur le sénateur. C'est un stade précoce, et je n'ai pas d'opinion là-dessus.

Le sénateur Black : Comme vous le savez, le gouvernement du Canada a nommé un groupe de cinq éminents Canadiens qu'il a chargés de faire des recommandations sur la modernisation de l'ONE. Avez-vous un commentaire au sujet de ce processus?

M. Caron : Ce que j'espère qui en ressortira, monsieur le sénateur, c'est une définition du problème. Comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, l'ONE a été critiqué pour avoir mis en œuvre le projet de loi C-38. Le rapport Trans Mountain de la commission était très clair. L'ONE a seulement entendu les

you asked them to do that, so that's not the problem. You cannot blame the NEB for having fulfilled the duties it has under the legislation.

With regard to the problem that the government has said must be cured because of the fact that Canadians have lost confidence in the environmental assessment process, I am still at the problem definition stage. I hope that these panels, as they do their consultation — and they are broad, deep and well-resourced — will come up with the definition of the problem, and from that will flow solutions that I will applaud once I see them. But I'm still at defining the problem, senator.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Mr. Caron, your brief was very instructive. It proposes some very interesting potential solutions. In my opinion, the current debate is sowing a great deal of confusion, voluntarily or not, between development and transport.

Mr. Caron: Yes.

Senator Boisvenu: The people who challenged the decisions of the National Energy Board came to Nova Scotia, among other places, and presented briefs. However, they never discussed the pipeline. They were talking about oil exploitation.

Mr. Caron: Yes.

Senator Boisvenu: This seems to me like an almost impossible marriage. If we want to debate an economic project like the pipeline and people want to come and talk to us about extracting oil, we are facing two different horizons as concerns the protection of the environment.

Mr. Caron: You are absolutely right. I am concerned by the state of Canadian society. We are very divided on some fundamental issues. We don't want to take other points of view into account. I am among those who hope that we will be able to make progress on climate change. I am ready to pay carbon taxes. I am concerned about the future of my children and grandchildren. I agree with these measures. However, some feel that they are not sufficient, that we have to stop producing oil immediately, that the transition is not necessary, and that we authorize the production of oil in countries that are much less advanced than we are when it comes to protecting the environment, safety and the protection of human rights.

In order to have peace of mind, people tell themselves that to succeed in curbing climate change, we have to stop building pipelines, and provinces have to stop producing hydrocarbons. This issue is in fact a matter of strictly provincial jurisdiction. The Constitution is very clear as regards provincial

témoignages de personnes qui étaient directement touchées. Eh bien, vous leur avez demandé de faire cela, donc cela n'est pas le problème. On ne peut pas reprocher à l'ONE de s'être acquitté des responsabilités qui lui incombent en vertu de la loi.

En ce qui concerne le problème qui, selon le gouvernement, devait être corrigé à cause du fait que les Canadiens avaient perdu confiance dans le processus d'évaluation environnementale, j'en suis encore au stade de la définition du problème. J'espère que ces comités, lorsqu'ils mèneront leur consultation — et ils sont larges et compétents et bien dotés en ressources —, parviendront à définir le problème, et que de là découleront des solutions que j'applaudirai quand je les verrai. Mais j'en suis encore à la définition du problème, monsieur le sénateur.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur Caron, votre mémoire est des plus instructifs. Il propose des pistes de solutions très intéressantes. À mon avis, le débat actuel sème une grande confusion, volontaire ou pas, entre l'exploitation et le transport.

M. Caron : Oui.

Le sénateur Boisvenu : Les gens qui ont contesté les décisions de l'Office national de l'énergie sont venus, entre autres, en Nouvelle-Écosse, et ont présenté des mémoires. Or, ils n'ont jamais discuté du pipeline. Ils parlaient d'exploitation.

M. Caron : Oui.

Le sénateur Boisvenu : Cela m'apparaît comme un mariage presque impossible. Si on veut débattre d'un projet économique comme celui du pipeline et que les gens viennent nous parler de l'exploitation du pétrole, on se trouve devant deux horizons en ce qui concerne la protection de l'environnement.

M. Caron : Vous avez tout à fait raison. Je suis préoccupé par l'état de la société canadienne. Nous sommes très divisés sur des questions fondamentales. On ne veut pas tenir compte des autres points de vue. Je suis parmi ceux qui espèrent qu'on fera progresser le dossier des changements climatiques. Je suis prêt à payer des taxes sur le carbone. Je suis soucieux de l'avenir de mes enfants et de mes petits-enfants. Je suis d'accord avec ces mesures. Toutefois, certains affirment qu'elles ne suffisent pas, que l'on doit arrêter de produire du pétrole immédiatement, que la transition n'est pas nécessaire, de sorte que l'on autorise la production du pétrole dans des pays qui ont des moyens beaucoup moins importants que les nôtres en matière de protection de l'environnement, de sécurité et de protection des droits de la personne.

Par avoir la tranquillité d'esprit, on se dit que, pour réussir sur le plan des changements climatiques, il faut arrêter de construire de la tuyauterie, de telle sorte que les provinces arrêtent de produire des hydrocarbures. Ce dossier relève d'ailleurs de compétences strictement provinciales. La Constitution est très

responsibilities. Quebec produces its own hydroelectric resources, and Alberta, Saskatchewan and British Columbia produce their own energy resources.

You phrased this well in your question: we are engaging in an unhealthy dialogue. We seem to have obtained a social consensus in Paris, with the co-operation of the provinces and territories. The future is promising. However, concerns are again being raised, because the objectives set out in the Paris agreement do not seem to be sufficient. Some would like us to stop the pipeline construction projects immediately, and would like the transition to be entrusted to other countries. I think this is unhealthy, because we are not taking part in human development in Africa, Asia or China.

Senator Boisvenu: These people who are completely opposed to development projects are led to support the pipeline project at some point. We are not talking about a year or two of debate, but about a decade of discussions.

Mr. Caron: Indeed.

Senator Boisvenu: However the need for oil is not measured over a decade, it is a daily need. As for the decline in production and consumption in some countries, we are looking at a five-year horizon. If nothing is done over the next five years, the billions of dollars invested in the West will be seen as money that was thrown away for nothing. There is a strong likelihood that these companies will withdraw, because the message will be clear.

In my opinion, the solution is not to exclude these people from the discussion.

Mr. Caron: I agree with you. Your argument is in the same vein as the question Senator Eggleton put to me. How can we foster a healthy and constructive dialogue in Canada? Whether one agrees or disagrees, the debate continues. People have to want to hear other points of view.

If we manage to reach the 2 degrees Celsius objective pursuant to the Paris agreement, what is the relevance of federal power in terms of interprovincial pipelines? It is strictly nil. In such a scenario, Mr. Core's concerns are an issue, and he is quite right. We are talking about landowners, farmers, producers. People wonder how to ensure that these pipelines are well regulated, and that the impact on farmland is minimal. We are also talking about compensating farmers who will have to deal with the disadvantages of a pipeline. This discussion is interesting. However, it is a federal dialogue on federal pipelines. Under the Constitution, climate change is a provincial matter, but it is accompanied by a federal objective. Mr. Trudeau stated clearly that if the provinces did not do what they were asked to do, there would be a federal standard brought in as a framework over all of it.

claire en ce qui concerne les responsabilités de chaque province. Le Québec exploite ses propres ressources hydroélectriques, et l'Alberta, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique exploitent leurs propres ressources énergétiques.

Vous l'avez bien illustré dans votre question : nous vivons un dialogue malsain. On semble avoir obtenu un consensus social à Paris, avec la collaboration des provinces et des territoires. L'avenir est prometteur. Or, on soulève à nouveau des préoccupations, car les objectifs énoncés dans l'accord de Paris ne semblent pas suffire. Certains voudraient qu'on arrête immédiatement les projets de construction de pipelines et que la transition soit confiée à d'autres pays. Je trouve que c'est malsain, car on ne participe pas au développement humain en Afrique, en Asie et en Chine.

Le sénateur Boisvenu : On amène ces gens, qui sont tout à fait opposés à un projet d'exploitation, à adhérer à un projet de pipeline à un moment donné. On ne parle pas d'une année ou deux, mais d'une décennie de discussions.

M. Caron : Tout à fait.

Le sénateur Boisvenu : Les besoins en pétrole ne s'inscrivent pas dans l'espace d'une décennie, mais dans le quotidien. Pour ce qui est de la décroissance dans certains pays en matière de production et d'évolution de la consommation, on se situe dans un horizon de cinq ans. Si rien n'est fait d'ici cinq ans, les milliards de dollars investis dans l'Ouest seront considérés comme de l'argent jeté à l'eau. Il y a de fortes chances que ces compagnies se retirent, car le message sera clair.

À mon avis, la solution n'est pas d'exclure ces gens de la discussion.

M. Caron : Je suis d'accord avec vous. Votre argument rejoint la question que me posait le sénateur Eggleton. Comment fait-on pour alimenter un dialogue sain et constructif au Canada? Qu'on soit en accord ou en désaccord, le débat demeure. Il faut avoir le désir d'entendre d'autres points de vue.

Si on réussit à atteindre l'objectif de 2 degrés Celsius à la suite de l'accord de Paris, quelle est la pertinence des pouvoirs fédéraux en termes de pipelines interprovinciaux? Elle est strictement nulle. Dans un tel scénario, ce sont les inquiétudes de M. Core qui représentent un enjeu, et il a tout à fait raison. On parle des propriétaires fonciers, des fermiers, des agriculteurs. On se demande comment faire pour s'assurer que ces pipelines soient bien réglementés, que l'impact sur les terres agricoles demeure minime. On parle aussi de la rémunération des agriculteurs qui doivent assumer les inconvénients d'un pipeline. Cette discussion est intéressante. Toutefois, il s'agit d'un dialogue fédéral sur des pipelines fédéraux. En vertu de la Constitution, les changements climatiques relèvent des provinces, mais ils sont accompagnés d'un objectif fédéral. M. Trudeau a bien affirmé que si les provinces ne font pas ce qu'on leur propose de faire, il y aura une norme fédérale pour chaapeuter le tout.

In my opinion, our nation is in a good frame of mind to succeed when it comes to curbing climate change. However, we are bogged down in discussions over pipelines, for reasons that are dotted lines and not continuous one. This quagmire is not contributing to the advancement of Canadian society on the social, environmental or economic levels. We are hindering the optimization of quality of life in Canada on these three dimensions of sustainable development.

[English]

Senator Beyak: I'm not a regular member of this committee, but I want to thank you both for a wonderful discussion. Pipelines have been around for decades; they are documented to be the safest method of transportation. We're not going to be flying our military jets or naval ships on anything but fossil fuels for many decades to come, with the best of intentions of looking at other energies. Thanks for the debate, and it's a pleasure to be here.

Senator Raine: I'm also not a regular member, and I do appreciate your expertise and being here.

I'm interested in talking to our other witness, Mr. Core, about the landowners' role in this. I sympathize with what you're going through, because you've got industry on one side, government regulation and the National Energy Board on another, and here you are left out in the cold. Could you expand a little bit on what you think your role should be in a modernized National Energy Board?

Mr. Core: I've been listening to Mr. Caron speak. Our organization has opinions on a number of things he said. We spent a lot of time thinking about them, and over the years we've come to the conclusion that we're the solution here, that by addressing landowner issues, that's the solution. Who does the Canadian public trust more than ranchers and farmers in the rural landscape? Our responsibility is stewardship.

I want to address your question by speaking about the National Energy Board. To be quite honest, we see that they do need to be modernized, that the National Energy Board is the problem and is why we're in the situation we're in today. So I've made some notes here about that.

I want to begin by talking about the National Energy Board. "Social licence" is ill-defined and can mean whatever activists and politicians want it to mean. If we break it down, the social side should refer to broad public support generally, and the only licence that should be issued must come from those directly affected.

Pipeline landowners and those who live along the energy corridor, that's where the licence comes from. We're the ones that live on the pipe, and we're the ones that have to deal with environmental issues and safety issues.

À mon avis, notre nation a un bon état d'esprit pour réussir en matière de changements climatiques. Nous sommes toutefois embourbés dans des disputes sur des pipelines, pour des raisons qui ne sont que des lignes pointillées et non des lignes continues. Cet imbroglio ne contribue pas à l'essor de la société canadienne sur le plan social, environnemental et économique. On se prive d'une optimisation de la qualité de vie au Canada sur ces trois dimensions du développement durable.

[Traduction]

La sénatrice Beyak : Je ne suis pas un membre régulier de ce comité, mais je veux vous remercier tous les deux pour une discussion formidable. Les pipelines existent depuis des décennies; il est attesté qu'ils constituent le mode de transport le plus sûr. Nos avions à réaction militaires et nos navires de guerre ne carburgeront à rien d'autre qu'à des combustibles fossiles pendant de nombreuses décennies à venir, même si nous faisons de notre mieux pour trouver d'autres formes d'énergie. Merci pour le débat, et c'est un plaisir d'être ici.

La sénatrice Raine : Je ne suis pas non plus un membre régulier, et j'apprécie votre expertise et votre présence ici.

J'aimerais parler à notre autre témoin, M. Core, au sujet du rôle des propriétaires fonciers dans tout cela. Je comprends ce que vous vivez, parce que vous avez l'industrie d'un côté, la réglementation gouvernementale et l'Office national de l'énergie de l'autre, et vous êtes laissés pour compte. Pourriez-vous élaborer un peu sur ce le rôle que vous pensez que vous devriez jouer dans le cadre d'un Office national de l'énergie renouvelé?

M. Core : J'ai écouté M. Caron parler. Notre organisme a des opinions sur plusieurs choses qu'il a dites. Nous avons passé beaucoup de temps à y penser, et, au fil des ans, nous en sommes venus à la conclusion que nous sommes la solution ici, qu'en réglant les problèmes des propriétaires fonciers, voilà la solution. Qui inspire davantage confiance à la population canadienne que les agriculteurs et les éleveurs dans le paysage rural? Notre responsabilité, c'est la gérance.

J'aimerais répondre à votre question en parlant de l'Office national de l'énergie. Pour être honnête, nous voyons qu'il a effectivement besoin d'être modernisé, que l'Office national de l'énergie est le problème et qu'il est la raison pour laquelle nous nous trouvons dans la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. J'ai donc rédigé des notes ici à ce sujet.

Je veux commencer par parler de l'Office national de l'énergie. L'« acceptabilité sociale » est mal définie, et elle a le sens que les militants et les politiciens veulent bien lui donner. Si nous la décomposons, l'aspect social devrait renvoyer à un large appui public en général, et seule l'acceptabilité requise devrait concerner uniquement ceux qui sont directement touchés.

Les propriétaires de pipelines et ceux qui vivent le long du corridor énergétique, c'est de là que vient l'acceptabilité. Nous sommes ceux qui vivent le long du pipeline, et nous sommes ceux qui doivent composer avec les questions environnementales et les questions de sécurité.

Building support for pipelines should be done by the companies and landowner partners. Landowners have been left out for years, but we now have a very important role. I can give examples of that.

Government could play the role of educator but needs to remove itself from the political conflict and the conflict of interest that arises from expropriation and taxation. Expropriation must end. Expropriation is basically the NEB being in land acquisition — in partnership with pipeline companies that are in land acquisition.

Let's talk about the National Energy Board. In our opinion, it's outdated. It's time to change it. It's been around for 59 years. I can tell you that there have been changes to the National Energy Board from a landowner perspective, but negatively. They continue to put more responsibilities on us.

What I want to say is this: It worked well when it and the pipeline industry were both out of sight and out of mind. They both were up until the last four or five years. They were out of sight and out of mind. People didn't even think about pipelines. They didn't know who the National Energy Board was. The only ones who criticized the National Energy Board previous to the public outcry we have right now were the landowners, but we couldn't get heard because we couldn't bring together enough of the public to support us. The public didn't understand the process. They still don't understand the importance of pipeline safety and the environment. They are just talking about wanting to stop pipelines because of climate change and fossil fuels. So they are not talking about pipeline safety.

The only ones who criticized it were the landowners who had their land effectively stolen because the NEB was and is in the land acquisition business for pipeline companies.

Previous to all this outrage — and we were ahead of the curve on this issue — I stated to a House of Commons committee in 2011 that the NEB was created with three conflicting roles. Its legislation and regulation set it up as a pipeline facilitator by being in the land acquisition business, by having expropriation. Their job was to help get pipelines built. But then it has another conflicting role and it's supposed to be a regulator. So here it's trying to get pipelines built and effectively putting conditions on to get them built, but then it's supposed to regulate the same people that it's doing land acquisition for through expropriation. The third thing it tries to do is be an ombudsman for the very people that they steal the land from. There are these three conflicting roles, and that's why it's in the mess it's in today.

Rallier du soutien pour les pipelines devrait être l'affaire des sociétés et des propriétaires fonciers partenaires. Les propriétaires fonciers ont été laissés de côté depuis des années, mais nous avons maintenant un rôle très important. Je peux en donner un exemple.

Le gouvernement pourrait jouer un rôle d'éducateur, mais il doit se retirer du conflit politique et du conflit d'intérêts qui découlent de l'expropriation et de l'imposition. L'expropriation doit cesser. L'expropriation, c'est essentiellement l'ONE œuvrant dans le domaine de l'achat de terres — en partenariat avec les sociétés de pipelines qui œuvrent dans le domaine de l'achat de terres.

Parlons de l'Office national de l'énergie. À notre avis, il est désuet. Il est temps de le modifier. Il existe depuis 59 ans. Je peux vous dire que des changements ont été apportés à l'Office national de l'énergie du point de vue des propriétaires fonciers, mais dans un sens défavorable. L'ONE continue de nous imposer davantage de responsabilités.

Ce que je veux dire, c'est ceci : l'ONE fonctionnait bien lorsque cet organisme et l'industrie des pipelines étaient hors de vue et que personne n'y pensait. C'était le cas jusqu'à il y a quatre ou cinq ans. Ils étaient hors de vue et personne n'y pensait. Les gens ne pensaient même pas aux pipelines. Ils ne savaient pas qui était l'Office national de l'énergie. Les seuls qui critiquaient l'Office national de l'énergie avant le tollé général auquel nous assistons maintenant étaient les propriétaires fonciers, mais nous ne parvenions pas à nous faire entendre parce que nous ne parvenions pas à rallier un appui suffisant au sein de la population. La population ne comprenait pas le processus. Elle ne comprend toujours pas l'importance de la sécurité des pipelines et de l'environnement. Elle parle seulement de vouloir stopper les pipelines à cause des changements climatiques et des combustibles fossiles. Elle ne parle donc pas de la sécurité des pipelines.

Les seuls qui critiquaient le processus étaient les propriétaires fonciers dont les terres étaient effectivement volées parce que l'ONE œuvrait et œuvre toujours dans le domaine de l'achat de terres pour les compagnies de pipelines.

Avant toute cette indignation — et nous étions avant-gardistes sur cette question — j'ai dit à un comité de la Chambre des communes en 2011 que l'ONE avait été créé avec trois rôles contradictoires. Sa loi et ses règlements en faisaient un facilitateur de pipelines en le faisant œuvrer dans le domaine de l'achat de terres, par voie d'expropriation. Son travail consistait à aider à la construction des pipelines. Mais l'ONE a un autre rôle contradictoire et il est censé être un organisme de réglementation. Ainsi, il tente d'aider la construction des pipelines et il impose des conditions à leur construction, mais il est censé réglementer les mêmes personnes pour lesquelles il achète des terres par voie d'expropriation. La troisième chose qu'il tente de faire, c'est d'être un ombudsman précisément pour les personnes de qui il vole des terres. Il y a ces trois rôles contradictoires, et c'est pourquoi il y a ce fouillis dans lequel l'ONE se trouve aujourd'hui.

We're not saying there isn't a place for the NEB. We have spent many hours considering this, and we do have a place for them.

Who's the most compromised by these conflicting roles? It is the landowners who live on the pipeline 24/7, the stewards of the land, the individuals who are most concerned for their safety, their environment and their future. The NEB is outdated and the public finally sees what it is.

To rebuild confidence in the approval process for pipelines would involve a new role for the NEB. The NEB has long since lost the confidence of landowners and the public. I can give you many examples from the landowners' perspective. The process should be one of the pipeline industry negotiating directly with their partners, suppliers and landlords, as any other industry would, without government interference and politicization.

Public peace of mind will flow from knowing pipeline landowners and their families live and work with pipe in their backyards 24/7. They are truly their first line of defence and can be counted on to ensure the highest levels of safety and environmental standards are achieved.

To back that up, I provided all of you with a letter. I think it's dated September 30, to Minister Carr. It talks about Line 3 replacement and our support for that.

You asked Mr. Caron to respond to the three consultations. This additional consultation undermined the landowners and our safety. You will read in that letter, if you take the time after this meeting, that we spent two and a half years negotiating issues with Enbridge on that line. We are even doing research with Enbridge now on decommissioning and abandonment. We created a settlement agreement that sets standards on environmental and safety issues higher than the NEB has ever considered. We have been doing this for years. Every negotiated settlement we do, we get the standards set higher than the CSA standards for depth of cover and standards that the National Energy Board had. We're the ones setting the bar on pipeline safety, not the National Energy Board. It's been CAEPLA, the landowners' organization, who have done it. We did it on Line 3. Our landowners want that pipe replaced.

What did the government do? After the NEB considered our evidence and said that this is a safe project, the government formed another process where everybody in the country can take part and give their opinion as to whether this pipeline replacement

Nous ne disons pas qu'il n'y a pas de place pour l'ONE. Nous avons passé de nombreuses heures à examiner cette question, et nous en sommes venus à la conclusion qu'il y a une place pour cet organisme.

Qui est le plus compromis par ces rôles contradictoires? Ce sont les propriétaires fonciers qui vivent le long du pipeline en permanence, les gérants des terres, les individus qui sont les plus préoccupés par leur sécurité, leur environnement et leur avenir. L'ONE est désuet, et le public voit finalement ce qu'il est.

Pour restaurer la confiance dans le processus d'approbation des pipelines, il faudrait conférer un nouveau rôle à l'ONE. Il y a longtemps que l'ONE a perdu la confiance des propriétaires fonciers et du public. Je peux vous donner de nombreux exemples du point de vue des propriétaires fonciers. Le processus devrait être un processus de négociation directe entre l'industrie des pipelines et leurs partenaires, leurs fournisseurs et leurs locataires, comme ce serait le cas pour n'importe quelle autre industrie, sans ingérence gouvernementale ni politisation.

La tranquillité d'esprit du public découlera du fait de savoir que les propriétaires fonciers et leur famille vivent et travaillent avec un pipeline dans leur cour arrière en permanence. Ils sont véritablement la première ligne de défense, et l'on peut compter sur eux pour assurer le respect des normes de sécurité et des normes environnementales les plus exigeantes.

Pour étayer mes propos, j'ai remis une lettre à chacun d'entre vous. Je pense qu'elle est datée du 30 septembre et est adressée au ministre Carr. Elle parle du remplacement de la canalisation 3 et de notre appui à cette mesure.

Vous avez demandé à M. Caron de répondre aux trois consultations. Cette consultation additionnelle a miné les propriétaires fonciers et notre sécurité. Vous lirez dans cette lettre, si vous prenez le temps après cette réunion, que nous avons passé deux ans et demi à négocier des questions avec Enbridge au sujet de cette canalisation. Nous menons même des recherches maintenant avec Enbridge sur la cessation d'exploitation et la désaffectation. Nous avons créé une entente de règlement qui établit des normes relatives à des questions environnementales et des questions de sécurité qui sont plus exigeantes que tout ce que l'ONE a jamais envisagé. Nous faisons cela depuis des années. Chaque fois que nous négocions un règlement, nous faisons en sorte que les normes établies soient plus exigeantes que les normes de l'ACN en matière d'épaisseur de couverture et les normes que préconisait l'Office national de l'énergie. C'est nous qui fixons la barre en matière de sécurité des pipelines, et non l'Office national de l'énergie. C'est la CAEPLA, l'association des propriétaires fonciers, qui l'a fait. Nous l'avons fait pour la canalisation 3. Nos propriétaires fonciers veulent que ce pipeline soit remplacé.

Qu'est-ce que le gouvernement a fait? Après que l'ONE a examiné nos éléments de preuve et qu'il a dit qu'il s'agissait d'un projet sécuritaire, le gouvernement a créé un autre processus auquel tout le monde au pays peut participer et donner son avis

project should go forward. We've done the work to back up that it should be, and our landowners that we represented wanted that done.

I'm sorry to take so much time, but I know that I have to get these comments in. Thank you.

Senator Black: Mr. Core, thanks very much. I appreciate the information you have shared with us today.

I want to understand succinctly what it is you would have us accept. You have said to us that there is no role, or at best a very limited role, for the NEB to play in respect of pipeline approvals. Yes or no?

Mr. Core: I don't think I said that. We have been discussing with the NEB directly about our theory. We're saying there's a new role for the NEB. Take the NEB's role out of landowner issues. The fact that they can expropriate and take our land and we can't sit down on a level playing field and negotiate our safety and environmental concerns reduces the safety and environmental standards of pipelines.

We are saying that landowners should be taken out of the act so that we can negotiate in a free market system with the pipeline companies and get high standards set. The NEB's role should change from being in the land acquisition business to strictly dealing with public concerns, et cetera.

Senator Black: Very well, thank you. I understand what you're saying. Thank you for that clarification.

Based on that, if Enbridge wishes to build a small pipeline from Canmore, Alberta to Calgary, Alberta, or to Estevan, Saskatchewan, crossing a border or two, your view is that Enbridge would need to negotiate with each individual landowner along their proposed route without reference to any arbitrator. That would be your view; is that not accurate?

Mr. Core: Yes, it is.

Senator Black: What happens if I just don't want to deal with Enbridge? How does that pipeline ever get built?

Mr. Core: That is an excellent question. I spoke to a Senate committee in 2013, and that question was asked of me at that same presentation.

Actually, I've got a response to that here. With the state-of-the-art technology industry has developed now, they are able to do incredible things in terms of going around those that refuse to do a deal.

quant à savoir si ce projet de remplacement de pipeline devrait être réalisé. Nous avons fait le travail nécessaire pour démontrer qu'il devrait l'être, et les propriétaires fonciers que nous représentions voulaient que ce soit fait.

Je suis désolé de prendre tant de temps, mais je sais que je dois vous présenter ces observations. Merci.

Le sénateur Black : Monsieur Core, merci beaucoup. J'apprécie l'information dont vous nous avez fait part aujourd'hui.

J'aimerais comprendre succinctement ce que vous voudriez que nous acceptions. Vous nous avez dit que l'ONE n'a aucun rôle à jouer ou, tout au plus, un rôle très limité, relativement à l'approbation des pipelines. Oui ou non?

M. Core : Je ne pense pas que j'ai dit cela. Nous avons discuté directement avec l'ONE au sujet de notre théorie. Nous disons qu'il y a un nouveau rôle pour l'ONE. Retirez les questions qui concernent les propriétaires fonciers des responsabilités de l'ONE. Le fait que l'ONE puisse procéder à des expropriations et prendre nos terres et que nous ne puissions pas jouer à armes égales et négocier nos préoccupations sécuritaires et environnementales abaisse les normes de sécurité et les normes environnementales relatives aux pipelines.

Nous disons que les propriétaires fonciers devraient être retirés de la loi afin que nous puissions négocier dans un système de libre marché avec les compagnies de pipelines et faire établir des normes plus exigeantes. Le rôle de l'ONE devrait changer en l'écartant du domaine de l'achat de terres pour le cantonner uniquement dans le domaine des préoccupations publiques, et cetera.

Le sénateur Black : Très bien, merci. Je comprends ce que vous dites. Merci pour cette clarification.

Donc, si Enbridge souhaite construire un petit pipeline de Canmore, en Alberta, à Calgary, en Alberta, ou à Estevan, en Saskatchewan, en traversant une ou deux frontières, vous êtes d'avis qu'Enbridge devrait négocier avec chaque propriétaire foncier pris individuellement le long de son tracé projeté sans intervention d'aucun arbitre. Tel serait votre point de vue, n'est-ce pas?

M. Core : Oui, c'est exact.

Le sénateur Black : Qu'arrive-t-il si je ne veux tout simplement pas traiter avec Enbridge? Comment ce pipeline sera-t-il jamais construit?

M. Core : Voilà une excellente question. J'ai parlé à un comité du Sénat en 2013, et l'on m'a posé cette question à cette même occasion.

En fait, j'ai une réponse à cela ici. Avec la technologie de pointe que l'industrie a maintenant développée, elle peut faire des choses incroyables pour contourner ceux qui refusent de conclure un marché.

Companies are also able to use land assembly strategies that give them a lot of flexibility on routing: for instance, buying options or some parcels.

We also believe that with a level playing field, groups like CAEPLA are able to bargain collectively and broker win-win business agreements that work for industry, that address landowners' legitimate concerns about safety, environmental stewardship, liability and operational issues, as well as compensation.

We also believe that to address the question of what —

Senator Black: Not to be rude, sir, but we have your point. Therefore, we agree that if you're building a pipeline and I object, you're suggesting that that needs to snake around my land and on we go. You would agree with me that that will increase the price of pipelines, will increase the price of tolls and will therefore increase the price to consumers. Would you agree with that? I'm just checking how far your analysis has gone.

Mr. Core: I would not tend to necessarily agree with you on that because, number one, what you're doing is respecting that individual's property rights.

Number two, they may have to pay an exceedingly high cost to address that man's issues if he needs it buried extra deep. I can tell you that just by having to drill a pipeline, you can increase the cost of that pipeline greatly.

I can give an example where the National Energy Board approved —

Senator Black: That's fine. Thank you, sir. We have your point.

[Translation]

Senator Boisvenu: My question is for Mr. Core. Did you know that your organization is mentioned on a website called Stop l'oléoduc — stop the pipeline — whose mission is to block all of the work related to the pipeline?

[English]

Mr. Cole: I don't know that.

[Translation]

Senator Boisvenu: I would ask you to verify that information. The website seems to suggest that your organization is a member of the Stop l'oléoduc movement, whose objective is to block work on the pipeline.

If that is the case, I wonder what your credibility rests on. On the one hand, it seems that you are a member of the Stop l'oléoduc movement, and on the other hand, you come here today

Les compagnies peuvent également recourir à des stratégies d'assemblage de terres qui leur procurent beaucoup de souplesse en matière de tracé : par exemple, des options d'achat ou certaines parcelles.

Nous croyons également qu'avec des règles du jeu équitables, des groupes comme la CAEPLA sont capables de négocier collectivement et d'obtenir des ententes commerciales avantageuses pour toutes les parties, à savoir des ententes qui sont acceptables pour l'industrie et qui répondent aux préoccupations légitimes des propriétaires fonciers en matière de sécurité, de gêne environnementale, de responsabilité, de questions opérationnelles et d'indemnisation.

Nous croyons aussi que pour régler la question de...

Le sénateur Black : Je ne veux pas être impoli, monsieur, mais nous comprenons ce que vous voulez dire. En somme, si vous construisez un pipeline et je m'oppose, vous dites que le pipeline devra contourner mes terres et poursuivre son chemin. Vous convenez avec moi que cela augmentera le prix des pipelines, cela augmentera le prix des péages, et cela augmentera donc le prix pour les consommateurs. Seriez-vous d'accord sur ce point? Je vérifie seulement jusqu'où votre analyse est allée.

M. Core : Je ne tendrais pas à être nécessairement d'accord avec vous sur ce point parce que, premièrement, ce que vous faites, c'est que vous respectez les droits immobiliers de cet individu.

Deuxièmement, il se peut qu'ils doivent payer un prix excessivement élevé pour répondre aux préoccupations de cet homme s'il a besoin que le pipeline soit enterré très creux. Je peux vous dire que le simple fait de forer un pipeline peut augmenter considérablement le prix de ce pipeline.

Je peux vous donner un exemple où l'Office national de l'énergie a approuvé...

Le sénateur Black : C'est parfait. Merci, monsieur. Nous avons compris votre message.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Ma question s'adresse à M. Core. Saviez-vous que votre organisme se retrouve sur un site web qui s'appelle Stop l'oléoduc, qui a pour mission de bloquer la totalité des travaux liés à l'oléoduc?

[Traduction]

M. Cole : Je ne le sais pas.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je vous demanderais de vérifier cette information. Votre organisme serait membre du mouvement Stop oléoduc, qui vise à bloquer les travaux de l'oléoduc.

Si c'est le cas, je me demande sur quoi repose votre crédibilité. D'un côté, il semblerait que vous soyez membre du mouvement Stop l'oléoduc et, d'un autre côté, vous venez ici aujourd'hui afin

to defend the rights of owners in the context of the construction of the pipeline. I am having trouble understanding your position on this issue.

[English]

Mr. Core: They must be making a claim. We're pro-pipeline, pro-oil and gas. We've never been involved with that organization, so I don't know how they make that claim. We've never made that claim.

The Acting Chair: Mr. Core, you talked about negotiating a deal with each landowner as the pipeline goes on. I think that that's a fundamental that should happen anyway. That's just my opinion.

However, if that happens and something goes wrong, whatever goes wrong doesn't necessarily stay on the land for which negotiations have taken place, which means that becomes a matter of public interest and of the interest of the neighbours of the person who may have signed a deal for the pipeline. How do you deal with that?

Mr. Core: That's another very good question because that is one of our major concerns. We haven't been able to negotiate agreements because the National Energy Board steps in and says everything is in the public interest. We want to negotiate contracts that are held up in a court of law. When something like that happens, in a lot of provinces we have third party liability. If contamination goes on to another person's property, the landowner ultimately is responsible.

The thing with pipelines and power corridors is that it's an easement agreement and our name stays on title, so ultimately it's the landowner that's responsible for whatever happens.

The new act, the Pipeline Safety Act that recently came out, has helped to address some of our issues on pipeline abandonment and the future liabilities that go to our neighbours. But the very subject you bring up is one of the most important issues we've been trying to address by doing individual negotiations and negotiating for a group of landowners. We've never been able to get totally indemnified on things within our contracts because we have no rights or remedy outside the National Energy Board Act. So that overrules our right to go to court on a lot of issues. You're bringing up a very important subject, and that's one of the things we're trying to address by negotiating.

One thing I want to leave you with is the XL pipeline that was turned down by President Obama in the U.S., it was actually approved by the National Energy Board because we negotiated that back in 2008 and we addressed all these issues in that. So there we are.

de revendiquer les droits des propriétaires dans le cadre de la construction de l'oléoduc. J'ai de la difficulté à comprendre votre position sur ce point.

[Traduction]

M. Core : Ils doivent formuler une prétention. Nous sommes pro-pipeline, pro-pétrole et pro-gaz. Nous n'avons jamais eu de liens avec cet organisme, alors je ne sais pas comment ils peuvent formuler cette prétention. Nous n'avons jamais formulé cette prétention.

Le président suppléant : Monsieur Core, vous avez parlé de négocier une entente avec chaque propriétaire foncier à mesure que le pipeline avance. Je pense que c'est quelque chose de fondamental qui devrait se produire de toute façon. C'est seulement mon avis.

Toutefois, si cela se produit et un incident survient, l'incident ne sera pas nécessairement confiné aux terres relativement auxquelles des négociations ont eu lieu, ce qui veut dire que cela devient une question d'intérêt public et qui touche les intérêts des voisins de la personne qui a pu signer une entente pour le pipeline. Comment composez-vous avec cela?

M. Core : Voilà une autre très bonne question, parce qu'il s'agit d'une de nos principales préoccupations. Nous n'avons pas été capables de négocier des ententes parce que l'Office national de l'énergie intervient et dit que tout est d'intérêt public. Nous voulons négocier des contrats qui seront jugés acceptables par les tribunaux. Lorsque quelque chose comme cela se produit, dans beaucoup de provinces, nous avons la responsabilité envers les tiers. Si des contaminants sont déversés sur le terrain d'une autre personne, le propriétaire foncier sera responsable.

Ce qui se passe avec les pipelines et les corridors énergétiques, c'est qu'il s'agit d'une servitude et nous demeurons propriétaires du bien-fonds, de sorte que c'est le propriétaire foncier qui est responsable de tout ce qui peut se produire.

La nouvelle loi, la Loi sur la sûreté des pipelines qui a été adoptée récemment, a aidé à répondre à certaines de nos préoccupations relatives à la désaffectation des pipelines et aux responsabilités futures envers nos voisins. Mais le sujet précis que vous évoquez est une des questions les plus importantes que nous avons tenté de régler en menant des négociations individuelles et en négociant pour des groupes de propriétaires fonciers. Nous n'avons jamais été capables de nous faire indemniser intégralement relativement à des choses visées par nos contrats parce que nous n'avons aucun droit ni recours en dehors de la Loi sur l'Office national de l'énergie. Cela l'emporte donc sur notre droit de nous adresser aux tribunaux relativement à une foule de questions. Vous soulevez une question très importante, et il s'agit d'une des choses que nous tentons de régler en négociant.

Une chose que j'aimerais mentionner en terminant, c'est le pipeline XL que le président Obama a rejeté aux États-Unis. En fait, l'Office national de l'énergie l'avait approuvé parce que nous l'avions négocié en 2008 et nous avions alors réglé toutes ces questions. Voilà donc où nous en sommes.

The Acting Chair: I'd like to thank Mr. Caron and Mr. Core for participating in our hearings today. You've added a lot to our study and have given us something to think about. Gentlemen, thank you and have a good evening.

Our next witness, via video conference, is Kelcie Miller-Anderson. She is the founder of MycoRemedy, an environmental start-up company that remediates contaminated sites without utilizing any chemical- or energy-intensive inputs.

I invite Ms. Miller-Anderson to begin her five-minute presentation. Afterward, senators will have questions. I know that the subject of remediation without utilizing any chemical- or energy-intensive inputs will generate some interest.

Ms. Miller-Anderson, please make your presentation.

Kelcie Miller-Anderson, Founder, MycoRemedy: Thank you.

I grew up in Alberta, surrounded by nature. My childhood was spent skiing in the Rockies, fishing on the Bow River and camping in Kananaskis. Surrounded by such beauty and such a diverse environment, it would be near impossible to not have fallen in love with the environment and to not want to fight to protect it. I believe I've been an environmentalist my entire life.

However, I'm not your typical environmentalist. Where others see protesting, boycotting and rallying as the answer — the be-all and end-all to protecting our environment — I believe that the best way to create change is to actually do something: to create solutions. Rather than dedicating time and energy to opposing oil and gas operations, I believe that the time and energy is better spent dedicating ourselves to creating new solutions and developing new technologies to make the industry more sustainable and environmentally conscious, while at the same time working to develop new technologies so that when we are ready, we can begin a smooth transition to incorporating new energy sources.

Growing up in Alberta, I was exposed to the oil industry from an early age. As I grew up, I began to take notice of some of the press surrounding the industry, focusing always on the negatives and highlighting the environmental concerns. It was around this age that one afternoon I was in the alley behind my house when I noticed a dandelion growing up through the pavement. It's not an uncommon occurrence to see a dandelion, but there was something about this particular one that sparked my interest. Knowing asphalt was hydrocarbon-based, I became very curious as to why dandelions could grow in environments that were toxic to most other plants. With a little bit of research, I soon discovered it was attributed to the accumulation of a fungus in their roots.

Le président suppléant : J'aimerais remercier M. Caron et M. Core d'avoir participé à nos audiences aujourd'hui. Vous avez ajouté beaucoup à notre étude et vous avez alimenté nos réflexions. Messieurs, merci, et passez une bonne soirée.

Notre prochain témoin, par vidéoconférence, est Kelcie Miller-Anderson. Elle est la fondatrice de MycoRemedy, une entreprise environnementale en démarrage qui assainit des sites contaminés sans intrants à forte consommation de produits chimiques ni d'énergie.

J'invite Mme Miller-Anderson à commencer son exposé de cinq minutes. Par la suite, des sénateurs auront des questions. Je sais que le sujet de la remise en état de sites sans intrants à forte consommation de produits chimiques ni d'énergie suscitera de l'intérêt.

Madame Miller-Anderson, s'il vous plaît, faites votre exposé.

Kelcie Miller-Anderson, fondatrice, MycoRemedy : Merci.

J'ai grandi en Alberta, entourée par la nature. J'ai passé mon enfance à skier dans les Rocheuses, à pêcher dans la rivière Bow et à camper à Kananaskis. Entourée par tant de beauté et un environnement si diversifié, il aurait été presque impossible de ne pas tomber amoureuse de l'environnement et de ne pas vouloir me battre pour le protéger. Je crois que j'ai été une environnementaliste toute ma vie.

Toutefois, je ne suis pas une environnementaliste typique. Là où d'autres voient les manifestations, les boycotts et les rassemblements comme la réponse — la panacée pour protéger notre environnement — je crois que la meilleure façon de provoquer des changements, c'est en faisant quelque chose de concret : en créant des solutions. Plutôt que de consacrer du temps et de l'énergie à m'opposer à des entreprises pétrolières et gazières, je crois que le temps et l'énergie sont mieux employés à nous consacrer à la création de nouvelles solutions et au développement de nouvelles technologies propres à rendre l'industrie plus durable et plus consciente de l'environnement, tout en travaillant à développer de nouvelles technologies propres à faire en sorte que, quand nous serons prêts, nous pourrions amorcer une transition en douceur pour incorporer de nouvelles sources d'énergie.

Ayant grandi en Alberta, j'ai été exposée à l'industrie pétrolière dès un jeune âge. À mesure que je grandissais, j'ai commencé à prendre conscience d'une certaine couverture de presse dont l'industrie faisait l'objet, qui se concentrait toujours sur les aspects négatifs et soulignait toujours les préoccupations environnementales. C'est vers cet âge qu'un après-midi, j'étais dans la ruelle derrière ma maison lorsque j'ai vu un pissenlit qui poussait à travers la chaussée. Il n'est pas rare de voir un pissenlit, mais celui-ci avait quelque chose qui a piqué ma curiosité. Sachant que l'asphalte était fait à base d'hydrocarbures, je suis devenue très curieuse de savoir comment les pissenlits pouvaient pousser dans des environnements qui étaient si toxiques pour la plupart des autres plantes. Avec un peu de recherche, j'ai vite découvert que cela était attribuable à l'accumulation de champignons dans leurs racines.

Since this everyday observation seven years ago, I've developed two novel and completely natural methods of remediation to help support the industry by alleviating some of the environmental concerns. In January of this year, I founded my first company, MycoRemedy, with the goal of changing the way the world remediates.

Contamination of both soil and water is truly a global concern, and the problem is only further elevated by the lack of current technologies to efficiently address this contamination. Current remediation technologies tend to be slow, costly and extremely energy intensive. At MycoRemedy, we aim to change this by transforming the way we remediate, using fungi-based techniques to restore polluted environmental sites naturally. We aim to provide the most cost-effective, rapid and environmentally conscious solutions available without sacrificing high-quality results.

Our technology use utilizes fungi, part of which is diverted agricultural waste from commercial mushroom production. We manufacture it into our novel myco mats. All aspects of these mats are completely natural, meaning they can be left in the soil indefinitely after remediation is complete.

Early trials of our technology show that our technology is 90 per cent cheaper, 98 per cent faster and, unlike traditional remediation methods that don't actually do any remediation, we remediate 100 per cent of the contaminants.

In order to protect the environment, we must first understand it and learn from it. I feel it is important to support our environment and ensure its protection, but I don't believe we need to sacrifice our industry and our economy in order to do this.

A prosperous economy is integral to innovation, especially environmental innovation. To support innovation, to support change, we must support our industries and help them adapt so we can secure an economy that can support and foster further innovation.

I believe the lack of social licence and the opposition to new projects that would enable the efficient transport of crude across our country come from a place of misinformation and wrong assumptions. Many see a huge environmental risk where, in reality, the risk is quite minimal. They simply care. They want to protect the environment and ensure a healthy environment for our future generations.

We need to show them the incredible environmental innovations taking place in our nation — the innovations in all areas of policy and technology that are addressing our unique environmental challenges and working to proactively reduce our

Depuis cette observation banale il y a sept ans, j'ai développé deux méthodes novatrices et complètement naturelles d'assainissement pour aider à appuyer l'industrie en atténuant certaines des préoccupations environnementales. En janvier de cette année, j'ai fondé ma première compagnie, MycoRemedy, dans le but de changer la façon dont le monde assainit.

La contamination du sol et de l'eau est véritablement une préoccupation mondiale, et le problème est seulement exacerbé par l'absence de technologies actuelles aptes à remédier de manière rentable à cette contamination. Les technologies d'assainissement actuelles tendent à être lentes et coûteuses et à demander énormément d'énergie. Chez MycoRemedy, nous visons à changer cela en transformant la façon dont nous assainissons, en utilisant des techniques faisant appel à des champignons pour restaurer naturellement des sites environnementaux pollués. Nous visons à fournir les solutions les plus rentables, rapides et soucieuses de l'environnement disponibles sans sacrifier des résultats de haute qualité.

Notre technologie utilise des champignons, dont une partie est dérivée de déchets agricoles de la production commerciale de champignons. Nous la manufacturons dans nos tapis ensemencés de champignons. Tous les aspects de ces tapis sont complètement naturels, ce qui signifie qu'ils peuvent être laissés dans le sol indéfiniment une fois l'assainissement terminé.

Les premiers essais de notre technologie démontrent que notre technologie est 90 p. 100 moins chère, 98 p. 100 plus rapide et, contrairement aux méthodes d'assainissement traditionnelles qui ne font en fait aucun assainissement, nous assainissons 100 p. 100 des contaminants.

Afin de protéger notre environnement, nous devons d'abord le comprendre et apprendre de lui. J'estime qu'il est important d'appuyer notre environnement et d'assurer sa protection, mais je ne crois pas que nous devons sacrifier notre industrie et notre économie afin d'y parvenir.

Une économie prospère est essentielle à l'innovation, tout particulièrement l'innovation environnementale. Pour appuyer l'innovation, pour appuyer le changement, nous devons appuyer nos industries et les aider à s'adapter afin de nous assurer d'avoir une économie capable de soutenir et de favoriser d'autres innovations.

Je crois que l'absence d'acceptabilité sociale et l'opposition à de nouveaux projets qui permettraient le transport efficace de pétrole brut d'un bout à l'autre de notre pays découlent d'une mauvaise information et d'hypothèses erronées. Beaucoup voient un risque environnemental énorme là où, en réalité, le risque est plutôt négligeable. Ils s'intéressent tout simplement. Ils veulent protéger l'environnement et assurer un environnement sain pour nos générations futures.

Nous devons leur montrer que des innovations environnementales incroyables se produisent dans notre pays — les innovations dans tous les domaines des politiques et des technologies qui nous permettent de relever nos défis

footprint. We need to show them that we are proactively addressing the problems before they even arise, that we are capable and that we are ready.

Thank you.

The Acting Chair: Thank you very much, Ms. Miller-Anderson. I was concerned when you started that you were going to suggest that we start growing dandelions, but I feel very comfortable that my backyard is safe. I've got lots of them. I'm ready to go.

We'll start questions from Senator Eggleton, please.

Senator Eggleton: Thank you.

You've told us about the process that you've discovered and the research you've done. I think you said your company was fairly new. Have you had any experience in dealing with real spill problems or cleanup problems that you've been involved with?

Ms. Miller-Anderson: The company is very new. The technology has been in development for the past seven years. However, the company was established back in January to help further develop it.

Right now, we've done a little bit of field work, not on contaminated sites, over the summer and are just entering a research-intensive lab phase over the winter, where we're working on testing different contaminant types and soil types, really answering some of those questions. But no large field trials have been done. The anticipation is that we will be undertaking some of those the next remediation season, so in late spring or early summer 2017.

The Acting Chair: If I could pose a question before we move to other senators, in the process that you use, there must be some waste left at the end of the remediation. What can that be used for or where does it go? You're left with something. You've remediated the land but there's something left over.

Ms. Miller-Anderson: That's actually the really interesting thing that sets this technology apart. A lot of traditional methods — and one you might be thinking of that's similar is phyto-remediation, which is remediation using plants. When you use a plant to remediate, it's a method of bioaccumulation. The plant is taking up the toxins, the residual hydrocarbons, into the plant. The toxins and contaminants are then contained within that plant and therefore need to be removed.

However, the unique thing with this technology is that's not how it works with mushrooms. It's similar to how mushrooms act in nature. They're decomposers. What happens is they're actually

environnementaux uniques et de travailler de manière proactive à réduire notre empreinte. Nous devons leur montrer que nous nous attaquons à ces problèmes de manière proactive avant qu'ils se produisent, que nous sommes capables et que nous sommes prêts.

Merci.

Le président suppléant : Merci beaucoup, madame Miller-Anderson. Je craignais, quand vous avez commencé, que vous nous proposiez que nous commençons à cultiver des pissenlits, mais je suis certain que ma cour arrière est un endroit sûr. J'en ai en abondance. Je suis prêt à partir.

Nous allons commencer avec des questions du sénateur Eggleton, s'il vous plaît.

Le sénateur Eggleton : Merci.

Vous nous avez parlé du processus que vous aviez découvert et de la recherche que vous aviez effectuée. Je pense que vous avez dit que votre compagnie est assez jeune. Avez-vous eu de l'expérience sur le terrain, en intervenant dans des situations concrètes de déversements ou d'assainissement?

Mme Miller-Anderson : La compagnie est très jeune. La technologie a été en développement au cours des sept dernières années. Toutefois, la compagnie a été constituée en janvier pour aider à poursuivre le développement de la technologie.

À l'heure actuelle, nous avons fait un peu de travail sur le terrain, pas sur des sites contaminés, durant l'été, et nous entreprenons une phase de recherche intensive en laboratoire durant l'hiver, au cours de laquelle nous travaillerons à tester différents types de contaminants et différents types de sols, ce qui permettra vraiment de répondre à certaines de ces questions. Mais aucun essai à grande échelle sur le terrain n'a été effectué. Nous prévoyons en entreprendre au cours de la prochaine saison d'assainissement, donc à la fin du printemps ou au début de l'été 2017.

Le président suppléant : Si je pouvais poser une question avant que nous passions à d'autres sénateurs, dans le cadre du processus que vous utilisez, il doit y avoir certains déchets qui restent à la fin de l'assainissement. À quoi peuvent-ils servir ou où vont-ils? Il reste quelque chose. Vous avez assaini le sol, mais il reste quelque chose.

Mme Miller-Anderson : Voilà en fait la chose vraiment intéressante qui place cette technologie à part. Beaucoup de méthodes traditionnelles — et une à laquelle vous pensez peut-être est le phytoassainissement, qui est un assainissement au moyen de plantes. Lorsque vous utilisez une plante pour assainir, c'est une méthode de bioaccumulation. La plante absorbe les toxines, les hydrocarbures résiduels, dans la plante. Les contaminants et les toxines sont alors contenus dans cette plante et doivent donc être retirés.

Toutefois, ce que notre technologie présente d'unique, c'est que ce n'est pas ainsi que cela fonctionne avec les champignons. C'est semblable à la façon dont les champignons fonctionnent

releasing enzymes underground. There's mycelium, the vegetative part, which is a branching network under the soil. That's releasing enzymes that are completely breaking apart the hydrocarbons and contaminates into smaller, non-toxic components.

So in terms of having any bioaccumulation or residual contamination in the mushrooms or anything that needs to be removed, that's not the case with this technology. You can leave it in the soil indefinitely.

The fungi and mycelium is actually a really integral part of any healthy ecosystem. The idea is that by leaving it in place, we've already shown it helps to re-establish local bacterial communities, and it will help support the reintroduction of native plant species.

The Acting Chair: Thank you for that. I'm also the deputy chair of the Agriculture Committee, so you've given me a new use for mushrooms.

Senator Beyak: We sit on the Agriculture Committee together, and I'm very impressed to see someone so young looking at such innovative solutions. Who are you sharing your information with? Who are you working with?

I would love to see Canada on the cutting edge of the solution to cleaning up fossil fuels — clean coal, clean gas, clean oil — and that we take a stand as the leaders of clean fossil fuels and cleaning up the things we can, rather than being on the bandwagon with everyone else on the planet who says climate change is more important than terrorism or whatever. I wonder who you're working with.

Ms. Miller-Anderson: I completely agree. I think we are already on the forefront of that. There's amazing work being done, both on policy and in developing new technologies, all across Canada. I've seen amazing work coming out of industry in Alberta. I really do think we will be leaders in that, and we're already on the path to making that happen.

In terms of who I'm working with, right now I'm in the process of patenting and keeping the information to myself and within the company. I've just signed engagement letters. I'm working with SAIT and the University of Calgary through the Innovate Calgary program. My lab space is at the Southern Alberta Institute of Technology. I'm also being supported through the entrepreneurship eHUB program at the University of Alberta, so I have some supports there and am hoping to tap into some other resources in Alberta as well.

Senator Beyak: Thank you very much.

Senator Raine: Thank you, and congratulations for the really innovative stuff you're doing.

dans la nature. Ils sont des décomposeurs. Ce qui se passe, c'est qu'ils libèrent des enzymes sous terre. Il y a le mycélium, la composante végétative, qui est un réseau de ramifications sous le sol. Celui-ci libère des enzymes qui décomposent complètement les hydrocarbures et les contaminants en composantes plus petites et non toxiques.

Ainsi, avec cette technologie, il n'y a aucune bioaccumulation ou contamination résiduelle dans les champignons ou quoi que ce soit qui doit être retiré. Vous pouvez les laisser dans le sol indéfiniment.

Les champignons et le mycélium font en fait partie intégrante de tout écosystème en santé. L'idée est qu'en les laissant en place, nous avons déjà démontré qu'ils aident à rétablir les communautés locales de bactéries, et ils favoriseront la réintroduction d'espèces de plantes indigènes.

Le président suppléant : Merci pour cela. Je suis aussi le vice-président du comité de l'agriculture, alors vous m'avez donné un nouvel usage pour les champignons.

La sénatrice Beyak : Nous siégeons ensemble au Comité de l'agriculture, et je suis très impressionnée de voir quelqu'un de si jeune étudier des solutions si novatrices. Avec qui partagez-vous vos renseignements? Avec qui travaillez-vous?

Je serais ravie de voir le Canada à la fine pointe de la technologie permettant de nettoyer les combustibles fossiles — du charbon propre, du gaz propre, du pétrole propre — et que nous devenions les chefs de file des combustibles fossiles, que nous nettoyions ce que nous pouvons, plutôt que d'être dans le même bateau que tout le reste de la planète qui dit que les changements climatiques sont plus importants que le terrorisme ou je ne sais quoi. Je me demande avec qui vous travaillez.

Mme Miller-Anderson : Je suis tout à fait d'accord. Je pense que nous sommes déjà en première ligne de cela. Il y a un travail impressionnant qui se fait, aussi bien dans le domaine des politiques qu'en matière de développement de nouvelles technologies, partout au Canada. J'ai vu des travaux fascinants produits par l'industrie en Alberta. Je crois vraiment que nous serons des leaders en la matière, et nous sommes déjà engagés dans cette voie.

Quant à savoir avec qui je travaille, à l'heure actuelle, je suis en voie de faire breveter ma technologie, et je garde mes renseignements pour moi et au sein de la compagnie. Je viens tout juste de signer des lettres d'engagement. Je travaille avec SAIT et l'Université de Calgary dans le cadre du programme Innovate de Calgary. Mon espace de laboratoire est situé dans le Southern Alberta Institute of Technology. Je jouis également du soutien du programme d'entrepreneuriat eHUB de l'Université de l'Alberta, alors j'ai des appuis là, et j'espère pouvoir profiter également d'autres ressources en Alberta.

La sénatrice Beyak : Merci beaucoup.

La sénatrice Raine : Merci, et félicitations pour les choses vraiment très novatrices que vous faites.

I wanted to find out about the use. Is there any difference between heavy oil, oil from the oil sands, or does it work on all kinds of different oil and petroleum products?

Ms. Miller-Anderson: That's an excellent question.

The different oil products are basically categorized into different fractions. Right now I've been testing work with F1 to F4 hydrocarbons, which are light oils to fairly heavy oils as well. One of the aims of this winter research season is to be testing with different mixes, ages and weights of oil products in order to establish a use case for each of those.

In theory, it's very promising that it will work for not only hydrocarbons and different oil types but also other organic and non-organic contaminants. This winter we'll also be looking at things like the bioaccumulation of heavy metals.

Senator Raine: It's very interesting. A lot of what you've done so far is theoretical and you're just starting into the field work?

Ms. Miller-Anderson: Yes. Everything so far has been lab-based, trial-based, and a little bit of field work this summer. However, now that we're trying to commercialize the product and get it ready for market as soon as possible, we are doing even more lab work to validate it for a larger variety of contaminate and soil types and then do the field work this coming season.

Senator Raine: I'm looking at the interesting article in *Pipeline Observer* magazine, and it shows a rolled-up mat that has a plastic part. Does that plastic disintegrate as well or do you have to somehow clean that up?

Ms. Miller-Anderson: Every component of the mat is completely biodegradable. It has been designed in a way so that it can be left in the soil and leave no residues in the soil. It's actually not plastic; it's a bio-compostable plastic, so there are no issues of residues or contamination or pollution of any kind arising from anything within the mat.

Senator Raine: When you say "in the soil," does that mean the mats are spread out and soil is piled on top of it?

Ms. Miller-Anderson: No. If you can imagine how you roll sod, this is applied in the same way. We tested two prototypes, application methods, over the summer. One is the horizontal method, where you essentially roll it out. The mycelium, that branching network of fungi, actually goes from inside the mat and begins to branch into the soil and will continue to branch deeper the longer it's there.

Je voulais en savoir davantage sur l'usage. Y a-t-il des différences quelconques entre le pétrole lourd, le pétrole des sables bitumineux, ou est-ce que cela fonctionne sur toutes sortes de différents produits pétroliers?

Mme Miller-Anderson : C'est une excellente question.

Les différents produits pétroliers sont essentiellement répartis en différentes fractions. À l'heure actuelle, j'ai fait des essais avec des hydrocarbures F1 à F4, qui sont des pétroles légers à des pétroles relativement lourds aussi. Un des objectifs de la saison de recherche de cet hiver est de faire des essais avec différents mélanges de produits pétroliers et avec des produits pétroliers de différents âges et de différents poids afin d'établir un cas d'utilisation pour chacun.

En théorie, il est très prometteur que la technologie fonctionnera non seulement pour des hydrocarbures et différents types de pétroles, mais aussi pour d'autres contaminants organiques et non organiques. Cet hiver, nous étudions également des choses comme la bioaccumulation de métaux lourds.

La sénatrice Raine : C'est très intéressant. Beaucoup de ce que vous avez fait jusqu'à présent est théorique, et vous commencez seulement à faire du travail de terrain?

Mme Miller-Anderson : Oui. Tout jusqu'à présent a été fait en laboratoire, dans le cadre d'essais, et il y a eu un peu de travail de terrain cet été. Toutefois, maintenant que nous tentons de commercialiser le produit et de le préparer à une mise en marché le plus tôt possible, nous faisons encore plus de travail de laboratoire pour le valider pour une plus grande variété de types de contaminants et de types de sols, puis pour faire le travail de terrain durant la saison à venir.

La sénatrice Raine : Je regarde l'article intéressant dans la publication *Pipeline Observer*, et l'on y montre un tapis enroulé qui comporte une partie en plastique. Est-ce que ce plastique se désintègre aussi ou doit-il être nettoyé en quelque sorte?

Mme Miller-Anderson : Chaque composante du tapis est complètement biodégradable. Il a été conçu de telle sorte qu'il puisse être laissé dans le sol et ne laisse aucun résidu dans le sol. En fait, ce n'est pas du plastique; c'est un plastique biocompostable, de sorte qu'il n'y a rien dans le tapis qui ne laisse aucun résidu ou contaminant ou pollution de quelque nature que ce soit.

La sénatrice Raine : Quand vous dites « dans le sol », est-ce à dire que les tapis sont étalés, puis ils sont recouverts de terre?

Mme Miller-Anderson : Non. Si vous pouvez imaginer comment vous déroulez de la tourbe, ceci est appliqué de la même manière. Nous avons essayé deux prototypes, méthodes d'application, au cours de l'été. L'une est une méthode horizontale, suivant laquelle vous déroulez essentiellement le tapis. Le mycélium, ce réseau de champignons à ramifications, part de l'intérieur du tapis et commence à s'enfoncer dans le sol, où il s'enfoncera de plus en plus profondément au fil du temps.

We are also testing a vertical installation method, where you essentially auger a hole into the soil, and you can insert a different type of mat vertically so you can reach deeper levels of the soil more rapidly.

Senator Raine: Thank you very much. That's really interesting. Congratulations.

Ms. Miller-Anderson: Thank you.

[Translation]

Senator Boisvenu: If I understand the work that your enterprise does, your research also involves contaminated soil as well as contaminated water.

[English]

Ms. Miller-Anderson: Yes. The early trials have been conducted on both contaminated water and soil. However, right now the focus is contaminated soil. In the future I do plan to expand it further into contaminated water. However, the application method would need to be designed differently, and that's not something that has been the focus right now. But there is potential and it does work in water environments as well.

[Translation]

Senator Boisvenu: The Canadian West is facing a big challenge with regard to wastewater produced by the development of oil sands. A very large quantity of water has been stored in basins. A Quebec company is currently doing experiments with decontamination, using enzymes. Are you aware of these experiments?

[English]

Ms. Miller-Anderson: Yes. The enzyme method is a form of bioremediation, primarily using bacteria. They are both types of bioremediation but a little different in the mechanism of action. I have worked with some of the tailings water, the processed water, and had very good results with treating the residual hydrocarbons, as well as the naphthenic acids contained within the tailings water.

As you speak to the enzyme protocols, that's actually something I'm working on over the winter lab season, developing a method in the lab, extracting these natural enzymes produced by native fungal species in order to develop an enzymatic remediation process where you can add the enzymes directly to the contaminated material. The goal of that is to have more targeted remediation, whether that's deeper levels, groundwater, things like that. But that is in development, and I see it having very good synergy with the current micro-remediation technology that has been developed.

Nous mettons aussi à l'essai une méthode d'installation verticale, suivant laquelle vous percez essentiellement un trou dans le sol, et vous pouvez insérer un différent type de tapis qui vous permet d'atteindre des niveaux de sol plus profonds plus rapidement.

La sénatrice Raine : Merci beaucoup. C'est très intéressant. Félicitations.

Mme Miller-Anderson : Merci.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Si j'ai bien compris le travail de votre entreprise, vos recherches portent aussi bien sur les sols contaminés que sur les eaux contaminées.

[Traduction]

Mme Miller-Anderson : Oui. Les premiers essais ont été menés aussi bien sur de l'eau contaminée que sur du sol contaminé. Toutefois, à l'heure actuelle, nous concentrons sur du sol contaminé. À l'avenir, je prévois étendre les essais à de l'eau contaminée. Toutefois, il faudrait concevoir la méthode d'application différemment, et ce n'est pas quelque chose sur laquelle nous concentrons nos efforts en ce moment. Mais il y a du potentiel, et la technologie fonctionne également dans des environnements aquatiques.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : L'Ouest canadien fait face à un grand défi en ce qui concerne les eaux usées produites par l'exploitation des sables bitumineux. Une très grande quantité d'eau se retrouve stockée dans des bassins. Une compagnie québécoise expérimente actuellement la décontamination, mais à l'aide d'enzymes. Êtes-vous au courant de telles expériences?

[Traduction]

Mme Miller-Anderson : Oui. La méthode des enzymes est une forme de biorestauration, qui utilise principalement des bactéries. Ce sont toutes les deux des types de biorestauration, mais qui diffèrent un peu quant à leur mécanisme d'action. J'ai travaillé avec certaines des eaux résiduelles, de l'eau traitée, et j'ai eu de très bons résultats pour ce qui est du traitement des hydrocarbures résiduels ainsi que des acides naphthéniques contenus dans les eaux résiduelles.

Puisque vous parlez des protocoles enzymatiques, il s'agit en fait de quelque chose sur lequel je travaille durant la saison hivernale en laboratoire, à développer une méthode en laboratoire, en extrayant ces enzymes naturels produits par des espèces de champignons indigènes afin de développer un processus de restauration enzymatique par lequel on pourrait ajouter les enzymes directement au matériau contaminé. Cela vise à obtenir une restauration plus ciblée, que ce soit à des niveaux plus profonds, dans des eaux souterraines, des choses comme cela. Mais cela, c'est en développement, et j'y vois une très bonne synergie avec la technologie de microrestauration actuelle qui a été mise au point.

[Translation]

Senator Boisvenu: To your knowledge, and according to your perspective in your province, can you estimate when it would be technologically possible to decontaminate wastewater, particularly the wastewater from oil sands, in order to be able to return it to nature?

[English]

Ms. Miller-Anderson: I actually think that this technology has big promise for the remediation of tailings. That's what I initially developed it for. One of the big issues in the tailings, apart from the processed water, is also the mature fine tailings, which is sort of a slurry, a yogurt-like texture, a mixture of residual hydrocarbons and things like that, but has a high water content. This technology has shown promise in the dewatering of that, so it helps to consolidate the material. That's one of the big issues they're having, is consolidating. There are no technologies I'm aware of that consolidate and remediate at the same time.

The goal is that I would like to be the first commercial-ready technology for the remediation of the tailings ponds produced in the Alberta oil sands. However, the focus right now is to establish myself and build the technology inventory and the company for existing sites where there is existing legislation.

With some of the new legislation that's coming in and the new policies regarding the production of tailings and the tailings management plan, I believe that probably in the next five years we will see regulations that will require and mandate the remediation of those tailing ponds. I plan to continue the research for that application and, once those regulations come into place, be ready to act there as well.

[Translation]

Senator Boisvenu: Thank you, and congratulations on your work.

[English]

Senator Raine: If you don't mind, I have one more question.

I am from British Columbia. As you might have heard, we had a tugboat pushing a barge run aground and spill oil in a very sensitive area that's creating huge hardships for the local people. Do you think your mats could be used on oil spills along the shores of the ocean?

Ms. Miller-Anderson: It is very high in salinity because it cycles through a lot. The technology has shown that it does work in high-salinity environments.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : À votre connaissance et selon votre perspective dans votre province, pouvez-vous estimer à quel moment il serait technologiquement possible de décontaminer les eaux usées, notamment les eaux usées des sables bitumineux, afin de les retourner dans la nature?

[Traduction]

Mme Miller-Anderson : En fait, je pense que cette technologie est très prometteuse pour la restauration des résidus. C'est pour cela que je l'avais développée à l'origine. Un des grands problèmes avec les résidus, à part l'eau traitée, ce sont aussi les résidus fins mûrs, qui sont une espèce de barbotine, ayant une texture semblable à celle du yogourt, un mélange d'hydrocarbures résiduels et de choses comme cela, mais ayant une teneur élevée en eau. Cette technologie s'est montrée prometteuse pour extraire l'eau de ces résidus, et elle aide donc à consolider le matériel. C'est une des grosses difficultés qu'ils ont, la consolidation. Il n'existe aucune technologie à ma connaissance qui consolide et assainit en même temps.

L'objectif, c'est que j'aimerais être la première technologie prête à être commercialisée pour l'assainissement des étangs de résidus produits par les sables bitumineux de l'Alberta. Toutefois, je m'efforce actuellement de m'établir et de bâtir l'inventaire de technologies et la compagnie pour les sites existants où il y a des lois existantes.

Avec certaines des nouvelles lois qui s'en viennent et les nouvelles politiques concernant la production de résidus et le plan de gestion de résidus, je crois que, probablement au cours des cinq prochaines années, nous verrons des règlements qui exigeront l'assainissement de ces étangs de résidus. Je prévois poursuivre la recherche pour cette application et, lorsque ces règlements entreront en vigueur, être prête à agir là aussi.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je vous remercie et vous félicite pour votre travail.

[Traduction]

La sénatrice Raine : Si vous permettez, j'ai une dernière question.

Je suis de Colombie-Britannique. Comme vous l'avez peut-être entendu, nous avons eu un remorqueur qui a poussé une barge qui s'est échouée sur la berge et a déversé du pétrole dans un endroit très sensible et cela crée d'énormes difficultés pour les gens de la place. Pensez-vous que vos tapis pourraient être utilisés lors de déversements de pétrole le long des berges de l'océan?

Mme Miller-Anderson : La salinité est très élevée. Or, la technologie a démontré qu'elle fonctionne dans des environnements à haute salinité.

Another thing that I'm working with is cloning and working with indigenous mushroom species. It's really important to me that wherever I'm working I'm using a native mushroom species, because I don't want to be introducing any invasive species. One of the applications that I think this technology has is to ecologically sensitive areas where traditional remediation options just aren't going to work. They're going to destroy that sensitive ecosystem, so I do think that this has a big application there. Potentially, you could use more marine types of fungal species. I have done some reading into studies on saltwater fungal species that are in those ecosystems.

Senator Raine: That's great. I'm really glad to hear that, because it's very depressing when you think of us as human beings making a spill and a mess of the environment and putting people's food source at risk. This is very good news. Thank you very much for what you're doing.

Ms. Miller-Anderson: Thank you.

The Acting Chair: Ms. Miller-Anderson, you inspire us. Young Canadians always inspire me.

I have one question, though, as someone who is inspired. I want to ask you a bit about your background. What is your training? What's your educational background?

Ms. Miller-Anderson: I am currently in my undergrad at the University of Alberta. However, I don't really think that age is a limiting factor. Oftentimes people see somebody who is young and they see youth and don't necessarily think that they have the same potential to develop these scientific innovations and discoveries.

I started doing the research when I was just 15 years old and have really learned that in science and innovation it's not your age or your experience that matters; it's your ability to look at something in a unique way. That's how we innovate. That's how we create new solutions.

I think that these types of technologies and new groundbreaking environmental innovations are not just going to come from well-established researchers or professors or people who have been in the industry for probably longer than I've been alive. I think that they are really going to come from a diverse group of people, whether that's citizen scientists or youth who just have a passion for creating change.

The Acting Chair: Good for you and keep up the good work. You're absolutely right: You don't have to have age to be innovative.

I'd like to thank you on behalf of the committee for participating tonight. As I said, you have inspired me and you've inspired my colleagues. We look forward to seeing future successes from you.

Une autre chose sur laquelle je travaille, c'est le clonage et le travail avec des espèces de champignons indigènes. Il est très important pour moi, peu importe où je travaille, que j'utilise des espèces de champignons indigènes, parce que je ne veux pas introduire d'espèces envahissantes. Une des applications que je pense que cette technologie peut avoir est dans des zones écologiquement sensibles où les solutions d'assainissement traditionnelles ne fonctionneront tout simplement pas. Elles vont détruire l'écosystème sensible, et je pense donc que ceci a une grande application ici. Potentiellement, on pourrait utiliser davantage d'espèces marines de champignons. J'ai fait des lectures sur des études portant sur des espèces de champignons vivant en eau salée qui sont dans ces écosystèmes.

La sénatrice Raine : C'est extraordinaire. Je suis vraiment contente d'entendre cela, parce que c'est très déprimant quand on pense à nous comme des êtres humains qui causent un déversement et mettent l'environnement sens dessus dessous et mettent la source de nourriture des gens à risque. Ce sont de très bonnes nouvelles. Merci beaucoup pour ce que vous faites.

Mme Miller-Anderson : Merci.

Le président suppléant : Madame Miller-Anderson, vous nous inspirez. Les jeunes Canadiens m'inspirent toujours.

J'ai une question, toutefois, à titre de personne inspirée. J'aimerais en savoir un peu sur vos antécédents. Quelle est votre formation? Quelle est votre formation académique?

Mme Miller-Anderson : Je mène actuellement des études de premier cycle à l'Université de l'Alberta. Toutefois, je ne pense pas vraiment que l'âge est un facteur limitant. Souvent, les gens voient quelqu'un qui est jeune et ils voient la jeunesse et ils ne pensent pas nécessairement qu'ils ont le même potentiel de développer ces innovations scientifiques et ces découvertes.

J'ai commencé à faire la recherche quand j'avais seulement 15 ans, et j'ai vraiment appris qu'en science et en innovation, ce n'est pas votre âge ou votre expérience qui importe; c'est votre capacité à regarder quelque chose d'une manière unique. C'est ainsi que nous innovons. C'est ainsi que nous créons de nouvelles solutions.

Je pense que ces types de technologies et de nouvelles innovations environnementales révolutionnaires ne viendront pas seulement de chercheurs ou de professeurs bien établis qui sont dans l'industrie probablement depuis plus longtemps que j'ai été en vie. Je pense qu'elles vont vraiment venir d'un groupe hétéroclite de gens, qu'il s'agisse de citoyens versés en sciences ou de jeunes qui ont simplement une passion pour la création de changements.

Le président suppléant : Tant mieux pour vous, et continuez votre bon travail. Vous avez absolument raison : vous n'avez pas besoin d'être âgé pour innover.

J'aimerais vous remercier au nom du comité d'avoir participé ce soir. Comme je l'ai dit, vous m'avez inspiré et vous avez inspiré mes collègues. Nous avons hâte de prendre connaissance de vos succès à venir.

Ms. Miller-Anderson: Thank you.

Senator Raine: And where do we buy shares?

The Acting Chair: We can't talk about that at this table, senator.

We wish the best of luck to you.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, November 22, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, this morning the committee will continue its study on Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act. Today we have two panels of witnesses. In the first hour we shall hear from auto industry associations and in the second hour from consumer groups.

I would like to welcome our witnesses on the first panel. We have David Adams, President, Global Automakers of Canada, the GAC; and John White, President, Canadian Automobile Dealers Association. Joining us later will be Mark Nantais, President of the Canadian Vehicle Manufacturers' Association.

I now invite the witnesses to make their presentations. Each witness has been asked to make a five-minute opening statement; afterwards honourable senators will have questions.

David Adams, President, Global Automakers of Canada: Mr. Chairman, honourable members, I appreciate the opportunity to be with you today to discuss the important issue of motor vehicle safety and the proposed amendments to the Motor Vehicle Safety Act as contemplated in Bill S-2, the proposed Strengthening Motor Vehicle Safety for Canadians Act.

By way of background, the Global Automakers of Canada is the national trade association representing the Canadian interests of 15 of the world's most respected automakers and 27 brands. Our mandate as an association is to advocate for sound public policy to support a competitive and sustainable automotive market in Canada.

Mme Miller-Anderson : Merci.

La sénatrice Raine : Et où achète-t-on des actions?

Le président suppléant : Nous ne pouvons parler de cela à cette table, madame la sénatrice.

Nous vous souhaitons la meilleure des chances.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 22 novembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour en faire l'examen.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, ce matin, le comité poursuit son étude du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence. Nous recevons deux groupes de témoins aujourd'hui. Durant la première heure, nous allons accueillir des associations de l'industrie de l'automobile, et, durant la deuxième heure, des groupes de consommateurs.

Je souhaite la bienvenue au premier groupe de témoins. Nous accueillons David Adams, président des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, les CMAC, et John White, président, de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles. Mark Nantais, président de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, se joindra à nous plus tard.

J'invite maintenant les témoins à présenter leur déclaration. On a demandé à chaque témoin de présenter une déclaration préliminaire de cinq minutes. Ensuite, les honorables sénateurs pourront poser des questions.

David Adams, président, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada : Monsieur le président, honorables membres, je vous suis extrêmement reconnaissant de me permettre de discuter aujourd'hui de l'enjeu important de la sécurité automobile et des modifications proposées à la Loi sur la sécurité automobile, qui figure dans le projet de loi S-2, la Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens.

En guise de contexte, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada est une association commerciale nationale qui représente les intérêts canadiens des 15 fabricants d'automobiles les plus respectés du monde et de 27 marques. Le mandat de notre association est de promouvoir des politiques publiques saines qui soutiennent la compétitivité et la durabilité du marché automobile du Canada.

In 2015, the members of the association represented 56 per cent of the Canadian market. The members directly and indirectly employ some 77,000 Canadians, and two of our member or their affiliates also produced 43 per cent of the vehicles manufactured in Canada.

Our members have been at the vanguard of the introduction of advanced technology vehicles, whether the technologies are environmental, such as conventional hybrids, plug-in hybrids, battery electric vehicles or hydrogen fuel cell electric vehicles; or safety technologies such as the three-point seat belt and electronic stability control.

After more than 40 years of improvements in passive safety technology to mitigate the severity of human injury when motor vehicle accidents occur, the industry is now facing diminishing returns in this area and has consequently shifted its focus to the development and integration of active safety technology intended to assist in the avoiding of motor vehicle accidents altogether. Indeed, the advanced driver assistance systems of today are the building blocks of tomorrow's automated vehicles — something Bill S-2 is also trying to contemplate.

While many of the provisions under the bill are intended to bring Canada into greater alignment with the United States, which the GAC supports, we must also be cognizant of the full implications of greater alignment with the United States. If the goals of greater alignment are to reduce the frequency and duration of regulatory misalignment, wherein delays in developing Canadian regulations introduce unnecessary risk to consumers and greater burden on both industry and government, we very much support this effort. However, if more comprehensive and rigid alignment with the United States on safety standards reduces Canada's flexibility in bringing to market a broader array of eco-friendly advanced technology vehicles and vehicles with advanced safety features approved under other robust regulatory regimes such as the United Nations Economic Commission for Europe — UNECE — standards, we believe Canadians are being shortchanged and that Transport Canada is losing an opportunity to play a leading role in the North American regulatory framework.

A case in point is the issue of advanced front lighting systems and adaptive driving beam technologies, currently being debated for inclusion under CMVSS 108. These technologies, which have been successfully utilized in Europe and elsewhere for the last decade, represent the largest step forward in automotive front lighting in more than 70 years.

En 2015, nos membres représentaient 56 p. 100 du marché canadien. Ils emploient directement et indirectement environ 77 000 Canadiens, et deux d'entre eux ou leurs sociétés affiliées produisent aussi 43 p. 100 des véhicules fabriqués au Canada.

Nos membres ont été parmi les premiers à intégrer des technologies de pointe dans les véhicules, que ce soit les technologies environnementales, comme les véhicules hybrides ordinaires, les voitures hybrides rechargeables, les véhicules électriques à batterie ou les véhicules hybrides à pile à hydrogène ou les technologies liées à la sécurité, comme la ceinture de sécurité à trois points et le contrôle électronique de la stabilité.

Après plus de 40 ans d'améliorations des technologies de sécurité passives, qui visent à atténuer les blessures humaines en cas d'accident de la route, l'industrie obtient de moins en moins de rendements dans ce domaine et a, par conséquent, réorienté ses priorités pour mettre l'accent sur la mise au point et l'intégration de technologies de sécurité actives visant à permettre d'éviter d'entrée de jeu les accidents de la route. En effet, les systèmes d'assistance à la conduite de pointe actuels sont les composantes des véhicules automatisés de demain, quelque chose que le projet de loi S-2 tente aussi d'envisager.

Même si bon nombre des dispositions contenues dans le projet de loi visent à harmoniser davantage le Canada avec les États-Unis, ce que les CMAC appuient, il nous faut aussi bien comprendre toutes les répercussions d'une harmonisation accrue avec les États-Unis. Si les objectifs d'une harmonisation accrue sont de réduire la fréquence et la durée des problèmes d'harmonisation réglementaire — dans la mesure où les retards liés à l'établissement de la réglementation canadienne font courir un risque inutile aux consommateurs et constituent un fardeau accru pour l'industrie et le gouvernement — nous appuyons cette initiative. Cependant si l'harmonisation plus poussée et plus stricte avec les États-Unis en matière de norme de sécurité réduit la marge de manœuvre du Canada pour commercialiser un plus large éventail de véhicules écologiques à la fine pointe de la technologie et des véhicules assortis de systèmes de sécurité perfectionnés approuvés en vertu d'autres régimes réglementaires solides, comme les normes de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, la CENUE, nous croyons que les Canadiens perdront au change et que Transports Canada perdra une occasion de jouer un rôle de premier plan en ce qui a trait à l'évolution du cadre réglementaire nord-américain.

Un cas d'espèce concerne les systèmes adaptatifs d'éclairage frontal de pointe et les technologies de phares adaptatifs, des technologies qu'on envisage actuellement d'inclure dans la NSVAC 108. Ces technologies, qui sont utilisées avec succès en Europe et ailleurs depuis 10 ans, représentent le plus important pas en avant dans l'éclairage de face des véhicules des 70 dernières années.

Enhanced peripheral lighting for urban and rural driving, improved road illumination, lighting in adverse driving weather conditions, enhanced visibility of traffic signs and roadside obstacles are just of the many benefits of this technology.

The precious seconds provided by these systems means more time to steer around obstacles or brake, resulting in fewer collisions and fewer fatalities. Canada has longer, darker winters and less dense population centres than in the United States, therefore we believe Canada should retain the ability to introduce such technologies with their obvious safety benefits, even if the United States remains unready to move upgrades and improvements to its own FMVSS standard. In this sense, Canada can be innovative in its regulating as well as capitalizing on the regulatory cooperation provisions contained within the Canada-EU trade agreement.

The members of the Global Automakers of Canada believe that safety of their customers is of paramount importance. The association's members support amendments to the Motor Vehicle Safety Act that will provide meaningful improvements to public safety. However, additional regulatory burden without tangible benefits to safety for the motoring public should be avoided, as compliance costs and reporting diminish the resources that companies can dedicate to advancing vehicle technology.

The experience of the United States is instructive in this regard and has demonstrated that identification of safety defects is often a very complex task and that data alone is not sufficient for this task. Consequently, we recommend that the government take time to examine the issue and decide whether a balance of evidence would support following the U.S. course at this time.

Finally, mandated safety changes as well as the disruption to the automotive industry that is occurring through the rapid introduction of new technologies threaten to leave drivers behind as public education lags the pace of change. The government should examine its role in ensuring road safety through better coordination with the provinces and consistent efforts to educate the public. A case in point: Minister Garneau recently announced that backup cameras would be made mandatory in 2018. We view this as a positive step forward, but they also change driver behaviour. If the government chooses to mandate these technologies, then it also has an obligation to remind drivers of the need to perform mirror and shoulders checks as well.

While there are a number of specific issues our members have with the proposed amendments to the Motor Vehicle Safety Act, most of our concerns revolve around clarification on certain

Un éclairage périphérique accru pour la conduite en zone urbaine et rurale, une illumination améliorée des routes, l'éclairage lorsqu'on conduit dans des conditions météorologiques difficiles, la visibilité accrue des panneaux de circulation et des obstacles en bord de route ne sont que quelques-uns des nombreux avantages de cette technologie.

Les précieuses secondes gagnées grâce à ces systèmes nous donnent plus de temps pour éviter des obstacles ou freiner, ce qui entraîne une réduction du nombre de collisions et de décès. Le Canada a des hivers plus longs et plus sombres et compte des agglomérations moins denses que les États-Unis. Par conséquent, nous croyons que le Canada devrait maintenir la capacité de mettre en place de telles technologies, qui fournissent des avantages en matière de sécurité, même si les États-Unis ne sont pas prêts à inclure ces mises à niveau et ces améliorations dans leurs propres normes dans leur propre FMVSS. À cet égard, le Canada peut faire preuve d'innovation dans sa réglementation et tirer profit des dispositions en matière de coopération réglementaire contenues dans l'accord commercial entre le Canada et l'UE.

Les membres des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada croient que la sécurité de leurs clients est primordiale. Ils appuient les modifications à la Loi sur la sécurité automobile qui permettront d'améliorer de façon importante la sécurité publique. Cependant, tout fardeau réglementaire supplémentaire sans avantage tangible pour la sécurité des automobilistes devrait être évité, puisque les coûts liés à la conformité et la production de rapports réduisent les ressources que les entreprises peuvent consacrer à l'amélioration des technologies automobiles.

L'expérience aux États-Unis est instructive à cet égard et a prouvé que la détermination des problèmes de sécurité est souvent une tâche très complexe et que les données ne sont pas suffisantes pour s'en acquitter. Par conséquent, nous recommandons au gouvernement de prendre le temps d'examiner cet enjeu pour déterminer si la prépondérance de la preuve justifie d'adopter la voie des États-Unis actuellement.

Pour terminer, vu les modifications obligatoires en matière de sécurité ainsi que la perturbation de l'industrie automobile découlant de l'introduction rapide de nouvelles technologies, les conducteurs risquent d'être laissés pour compte puisque la sensibilisation publique prend du retard sur le rythme des changements. Le gouvernement devrait revoir son rôle lié à la promotion de la sécurité routière en assurant une meilleure coordination avec les provinces et en faisant des efforts constants pour sensibiliser le public. Un bon exemple : le ministre Garneau a récemment annoncé que des caméras de vision arrière seront obligatoires en 2018. Selon nous, il s'agit d'un pas vers l'avant positif, mais cela changera aussi le comportement des conducteurs. Si le gouvernement choisit de rendre ces technologies obligatoires, il a alors aussi l'obligation de rappeler aux conducteurs qu'ils doivent aussi regarder dans les rétroviseurs et vérifier leurs angles morts.

Même si nos membres ont certaines réserves précises à l'égard des modifications proposées à la Loi sur la sécurité automobile, la plupart des préoccupations soulevées peuvent être dissipées si l'on

terms and clauses required to facilitate the development of the associated regulations to the proposed amendments to the act. To that end, our members request that the department undertake an extensive consultation with the industry as the regulations are developed in support of these legislative amendments.

Thank you very much.

John White, President, Canadian Automobile Dealers Association: Mr. Chair, honourable senators, thank you very much for inviting me before this committee to represent the Canadian Automobile Dealers Association, the CADA.

CADA is the national association for franchised automobile and truck dealerships that sell new vehicles. Our more than 3,200 dealers represent a key sector of Canada's economy. Auto dealers are predominantly small business owners who provide stable jobs in nearly every community across Canada, collectively employing over 150,000 people in stable, well-paying careers.

[Translation]

Our members sold more than \$100 billion in goods and services to Canadian consumers last year, a number that is growing strongly in 2016. Our members are the largest retail sector in the country by combined volume, but classic small businesses are the ones taking on enormous risk and capital expenditure.

[English]

CADA has always shown concern for safety and fairness to the consumer. As part of that commitment, CADA sits on the board of directors for CAMVAP, the Canadian Motor Vehicle Arbitration Plan, a program that allows disputes between consumers and vehicle manufacturers to be resolved through binding arbitration.

As part of our ongoing commitment to safety and taking care of the consumer, we support Bill S-2. In supporting this bill, we would like to strongly recommend some key improvements which apply to vehicles in dealer inventory. CADA wants to ensure there is a remedy for the consumer and that dealers receive compensation from the manufacturer when a defect notice is issued. This would mean an obligation from the manufacturer to compensate for parts and labour associated with the repair; an obligation for manufacturers to compensate dealers with 1 per cent of the price they paid for such vehicles per month, prorated from the receipt of the notice until the vehicle is repurchased or the remedy is implemented; and an obligation from the manufacturer to either repurchase vehicles subject to defect recalls or to provide a remedy for dealers to implement immediately.

précise certains termes et certaines dispositions de façon à faciliter l'élaboration des dispositions réglementaires découlant des modifications proposées à la loi. À cette fin, nos membres demandent au ministère d'entreprendre des consultations exhaustives auprès de l'industrie au moment d'élaborer les dispositions réglementaires associées aux modifications apportées à la loi.

Merci beaucoup.

John White, président, Corporation des associations de détaillants d'automobiles : Monsieur le président, honorables sénateurs, merci de m'avoir invité aujourd'hui pour représenter la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, la CADA.

La CADA est l'association nationale des concessionnaires franchisés qui vendent des voitures et des camions neufs. Nous comptons plus de 3 200 concessionnaires, qui représentent un secteur clé de l'économie canadienne. Les concessionnaires d'automobiles sont les propriétaires de petites entreprises qui offrent des emplois stables dans pratiquement toutes les collectivités du Canada. Ensemble, ils fournissent une carrière durable et bien rémunérée à plus de 150 000 personnes.

[Français]

Nos membres ont vendu pour plus de 100 milliards de dollars en biens et services aux consommateurs canadiens l'an dernier, un chiffre qui connaît une croissance importante en 2016. Nos membres représentent le plus grand secteur du commerce de détail du pays, en raison de leur volume combiné, alors qu'il s'agit de petites entreprises traditionnelles qui assument des risques et des dépenses de capital énormes.

[Traduction]

La CADA s'est toujours préoccupée de la sécurité et de l'équité pour les consommateurs. Fidèle à cet engagement, la CADA siège au conseil d'administration du Programme d'arbitrage pour les véhicules automobiles du Canada, le PAVAC, qui règle les différends entre les consommateurs et constructeurs de véhicules par un arbitrage ayant force exécutoire.

Conformément à notre engagement soutenu à assurer la sécurité de nos clients et à prendre soin d'eux, nous appuyons le projet de loi S-2. À ce titre, nous aimerions recommander fortement quelques améliorations clés en ce qui concerne les stocks des concessionnaires. La CADA veut s'assurer qu'il y a un recours pour le consommateur et que les concessionnaires sont indemnisés lorsqu'un avis de défautuosité est émis. Il faudrait donc que le constructeur ait l'obligation de rembourser les coûts des pièces et de la main-d'œuvre associés à la réparation. Ce dernier aurait aussi l'obligation d'indemniser les concessionnaires à hauteur de 1 p. 100 de plus que le prix payé pour ces véhicules, par mois, au prorata, à partir de la publication de l'avis jusqu'à ce que le véhicule soit racheté ou que la réparation soit faite. Enfin, le constructeur aurait l'obligation de racheter le véhicule faisant l'objet d'un rappel en raison d'une défautuosité ou de fournir aux concessionnaires un correctif immédiat à apporter.

The Government of Canada and the Canadian auto industry have been working to harmonize auto policies with the United States for many years, and we support this process. Our industry is integrated on a continental level, and regulatory and legislative harmony between Canada and the U.S. should be a primary objective in the sector. CADA and the manufacturers have many times called on governments to harmonize with the United States, and recall legislation should be no exception.

The provision that local dealers are seeking already exists in the United States. CADA visited Washington to meet with our American counterparts, and it's our understanding that this approach is working well in the U.S.

With this new government power over the recall process now being considered, there needs to be a counterbalance to ensure that auto dealers who are caught in the middle of a complex, expensive and time-consuming process are treated fairly as the small business customers of the manufacturers.

Automobile dealers are not structured like others in the retail sector that receive inventory as accounts payable, consignment or other similar means. Automobile dealers take out large loans to pay for vehicle inventory in advance. I cannot stress this enough: Vehicles on dealers' lots are not sold on consignment. Dealers' inventory is worth millions of dollars and cost thousands of dollars per month to carry, maintain, protect and ensure. Once a recall is issued, many of these vehicles become unsaleable and sit on dealers' lots depreciating, as the recall process can stretch on for months at a time.

As it stands, some manufacturers voluntarily issue compensation for recalls but many do not. It is subject to the discretion of the manufacturer and the leadership of that manufacturer at any given time. The relationship between a manufacturer and a small dealership is not a partnership of equals. Adopting the amendment that we are proposing will enshrine in statutes the equity and fairness we seek for all dealerships across Canada, not just those that happen to partner with a manufacturer who decides to pay compensation to dealers for the burden of recalls.

We urge you to adopt our amendments, and I thank you for listening to our position. I'm more than happy to take questions later.

Thank you.

The Deputy Chair: Thank you.

We will now go to questions, starting with Senator Doyle.

Senator Doyle: Thank you for your presentations today. I have a couple of general questions.

Le gouvernement du Canada et l'industrie de l'automobile canadienne travaillent depuis plusieurs années à coordonner les politiques automobiles du pays avec celles des États-Unis, et nous appuyons ce processus. Notre industrie est intégrée à l'échelle du continent, et la concordance réglementaire et législative entre le Canada et les États-Unis devrait être un des objectifs premiers du secteur. La CADA et les constructeurs ont souvent demandé au gouvernement de s'aligner sur les États-Unis à cet égard, et la loi sur le rappel ne devrait pas faire exception à la règle.

La disposition recherchée par les concessionnaires canadiens existe déjà aux États-Unis. La CADA s'est rendue à Washington pour rencontrer son homologue américain, et nous avons constaté que l'approche fonctionne bien là-bas.

Maintenant que le gouvernement a ce nouveau pouvoir sur le processus de rappel, un contrepoids est nécessaire pour garantir que les concessionnaires d'automobiles — au centre d'un mécanisme complexe, coûteux et accaparant — sont traités de façon juste à titre de petites entreprises clientes des constructeurs.

Les concessionnaires d'automobiles ne sont pas structurés comme les autres entreprises de vente au détail qui reçoivent des stocks sous forme de comptes fournisseurs, d'opérations de consignment ou d'autres systèmes semblables. Les concessionnaires contractent des emprunts de taille pour payer d'avance les stocks de véhicules. Je l'ai dit et je le redis : les véhicules sur les terrains des concessionnaires ne sont pas vendus en consignment. Ces véhicules valent des millions de dollars, et il en coûte des milliers de dollars par mois pour les tenir en stock, les entretenir, les protéger et les assurer. Lorsqu'un rappel est déclenché, plusieurs de ces véhicules deviennent invendables et restent sur le terrain, où ils perdent de la valeur, pendant que dure le processus de rappel, souvent plusieurs mois.

Dans les faits, certains constructeurs indemnisent volontairement les concessionnaires pour les rappels, mais plusieurs ne le font pas. Cette décision revient au fabricant et à la direction du fabricant à tout moment. La relation entre un constructeur et une petite concession n'est pas un partenariat d'égal à égal. L'adoption de l'amendement que nous proposons consacrera l'équité que nous espérons obtenir pour toutes les concessions du Canada, et non pas seulement pour celles qui ont la chance d'être associées à un constructeur disposé à compenser le fardeau des rappels.

Nous vous incitons fortement à adopter nos amendements, et nous vous remercions d'avoir écouté notre position. Je serai maintenant heureux de répondre à vos questions.

Merci.

Le vice-président : Merci.

Nous allons maintenant passer aux questions, en commençant par le sénateur Doyle.

Le sénateur Doyle : Merci de nous avoir présenté vos exposés aujourd'hui. J'ai deux ou trois questions d'ordre général.

I've heard it said that Canada's laws about automobile defects have not been very effective in the past. Hopefully the bill will make a difference. Some people say that in the area of public policy and public safety issues we have been far behind the times in comparison to U.S. Would you agree?

Mr. White: As it pertains to this?

Senator Doyle: As it pertains to recall and defects.

Mr. White: As it pertains to this, I believe the government is taking a great step in catching up with other jurisdictions, such as the United States and other markets. This is definitely an opportunity to catch up.

Senator Doyle: Does the U.S. have greater powers with respect to recall than we have here in Canada?

Mr. White: Yes, they do.

Senator Doyle: In what regard?

Mr. White: It's my understanding that the U.S. government can issue a recall, can issue a "do not sell" action at their discretion for vehicles that have safety or non-compliance issues. Those powers are utilized quite broadly in the United States.

Senator Doyle: Would we have that in our bill?

Mr. White: My understanding is this bill would give the power to the government to do so, yes, sir.

Senator Doyle: How will car manufacturers in Canada be impacted? Will they be positively impacted or negatively impacted in any way because of this bill?

Mr. Adams: If you look at the difference between Canada and the U.S., Canada has generally taken a policy of following the U.S. in terms of its public policy, aligning with what the U.S. is doing both with respect to safety legislation and environmental legislation.

To your earlier point about whether we behind, yes, in some cases we are behind because our regulatory system needs time to catch up to where the U.S. has gone. The point I was making in my remarks is that there is no problem in harmonizing or aligning with what the U.S. is doing provided that still gives Canada the ability to regulate with some flexibility as it traditionally has done.

Senator Doyle: Are you concerned about the growing level of protectionism in the United States? There seems to be a lot of talk recently about protectionism in the United States. Will it affect your manufacturing sector here in any way?

J'ai entendu dire que, dans le passé, les lois canadiennes au sujet des défauts des automobiles n'ont pas été très efficaces. J'espère que le projet de loi changera la situation. Certaines personnes disent que, dans le domaine de la politique publique et des enjeux liés la sécurité publique, nous sommes en retard comparativement aux États-Unis. Êtes-vous d'accord?

M. White : Par rapport à cette situation?

Le sénateur Doyle : En ce qui concerne les rappels et les défauts.

M. White : À ce sujet, je crois que le gouvernement fait un grand pas en avant en rattrapant le retard avec les autres administrations, comme les États-Unis et d'autres marchés. Il y a définitivement là une occasion de combler le retard.

Le sénateur Doyle : Les États-Unis ont-ils des pouvoirs plus importants en matière de rappel que nous en avons, ici, au Canada?

M. White : Oui, en effet.

Le sénateur Doyle : Dans quelle mesure?

M. White : Je crois savoir que le gouvernement américain peut émettre un rappel; il peut, à sa discrétion, imposer une interdiction de vente pour des véhicules qui ont des problèmes de sécurité ou de non-conformité. On utilise de façon assez importante ces pouvoirs aux États-Unis.

Le sénateur Doyle : Est-ce quelque chose qui est prévu dans notre projet de loi?

M. White : D'après ce que j'ai compris du projet de loi, le gouvernement aurait bel et bien le pouvoir de le faire, monsieur.

Le sénateur Doyle : Quel sera l'impact sur les fabricants d'automobiles au Canada? Seront-ils touchés positivement ou négativement d'une façon ou d'une autre par le projet de loi?

M. Adams : En ce qui concerne la différence entre le Canada et les États-Unis, la politique du Canada a généralement consisté à emboîter le pas aux États-Unis quant aux politiques publiques et à s'aligner sur ce que font les Américains en matière de législation sur la sécurité et de législation environnementale.

Quant à votre question précédente sur la mesure dans laquelle nous sommes en retard, oui, dans certains cas, nous sommes en retard, parce que notre système de réglementation a besoin de temps pour emboîter le pas aux États-Unis. Ce que j'essayais de dire dans ma déclaration, c'est que l'harmonisation ou l'alignement avec les États-Unis n'est pas problématique si le Canada conserve une certaine marge de manœuvre en matière de réglementation, ce qu'il a fait dans le passé.

Le sénateur Doyle : Êtes-vous préoccupé par l'augmentation du niveau de protectionnisme aux États-Unis? Il semble y avoir eu beaucoup de discussions récemment au sujet du protectionnisme là-bas. Cette situation influera-t-elle sur le secteur manufacturier ici, d'une façon ou d'une autre?

Mr. Adams: It's early days and we don't know at this point what the disposition is of the president-elect, but all we can rely on at this point is what has been made public. It is a step in the right direction, as reported in *The Globe and Mail* today, that while the TPP agreement was on the president-elect's list for the first 100 days, there was no mention of NAFTA. Certainly, from a manufacturing perspective, Canada, the U.S. and Mexico are integrated on a North American basis for sure and I think any disruption to that agreement would be problematic.

Senator Doyle: You mentioned that the manufacturer does not always pay for the defect. I thought it was the opposite. I thought the manufacturer always paid for the defect if a dealer has to recall a vehicle because of a manufacturing defect. Is that always the case?

Mr. White: What I would like to do is differentiate what we're looking for with a car that is in a dealer's inventory before it's sold and what happens once a car is sold.

In terms of a recall, a manufacturer will pay for the job in terms of parts and service at a prescribed rate. That compensation happens. The manufacturer issues a recall to the consumer, and the consumer comes into the dealership. The dealership then conducts the repair and makes their claim back to the manufacturer. It's at different levels depending on the manufacturer, but the dealer is compensated from that perspective.

Where there is some compensation or not is with vehicles that are unsellable as it pertains to a recall and there is no part or there is no remedy, and there is nothing required or enshrined to compensate the dealers. From that perspective, what is happening now is that certain manufacturers will provide some level of compensation or not to a group of dealers at their discretion.

Just to clarify, for the repair, the dealer is compensated.

Senator Black: Thank you, gentlemen, for being here. This is really interesting, and who would have thought this could be as interesting as it is.

Mr. Adams, you have heard the suggestion for an amendment that Mr. White has made on behalf of his organization. Do you support that?

Mr. Adams: To go back to what the minister said in his remarks to this committee, he believed that was outside the ambit of this bill. I think in terms of looking at the relationship between the dealers and the manufacturers in Canada, it's a symbiotic relationship — one relies on the other.

M. Adams : C'est très tôt, et nous ne savons pas encore ce que pense le président désigné, mais la seule chose sur laquelle nous pouvons nous appuyer en ce moment, c'est ce qui a été dit publiquement. Comme on peut le lire dans le *Globe and Mail* aujourd'hui, le fait que, même si le PTP figure sur la liste des choses à faire du président désigné au cours des 100 premiers jours, il ne soit aucunement mention de l'ALENA, est un pas dans la bonne direction. Assurément, du point de vue du secteur manufacturier, le Canada, les États-Unis et le Mexique sont intégrés au sein du marché nord-américain et, évidemment, je crois que toute perturbation de cet accord serait problématique.

Le sénateur Doyle : Vous avez dit que les constructeurs ne payent pas toujours pour les défauts. Je croyais que c'était l'opposé. Je croyais que les constructeurs payaient toujours pour les défauts si un concessionnaire devait rappeler un véhicule en raison d'un défaut de fabrication. Est-ce toujours le cas?

M. White : Permettez-moi d'expliquer la différence entre ce qui se passe avec un véhicule dans les stocks d'un concessionnaire avant d'être vendu et ce qui se passe après la vente du véhicule.

En cas de rappel, le constructeur paye pour le travail, pour les pièces et pour la main-d'œuvre au taux préétabli. Dans cette mesure, le concessionnaire est indemnisé. Le constructeur émet un rappel à l'intention du consommateur, et le consommateur se présente chez le concessionnaire. Celui-ci procède ensuite à la réparation et récupère ensuite l'argent auprès du constructeur. Les niveaux fluctuent d'un constructeur à l'autre, mais, dans cette situation, le concessionnaire est indemnisé.

Là où, parfois, le concessionnaire est indemnisé et, d'autres fois, non, c'est dans le cas des véhicules qui ne peuvent pas être vendus en raison d'un rappel et lorsqu'il n'y a pas de pièce ou lorsqu'il n'y a pas de solution de rechange et qu'il n'y a aucune exigence ou obligation d'indemniser les concessionnaires. Ce qui se produit actuellement dans de tels cas, c'est que certains constructeurs fournissent un niveau d'indemnisation quelconque à certains concessionnaires, et d'autres, non. C'est à leur discrétion.

À titre de précision, le concessionnaire est indemnisé pour les réparations.

Le sénateur Black : Merci d'être là. C'est très intéressant. Qui aurait pensé que ce dossier pouvait être aussi intéressant?

Monsieur Adams, vous avez entendu la suggestion d'amendement proposée par M. White au nom de son organisation. Y êtes-vous favorable?

M. Adams : Pour revenir à ce que le ministre a dit dans sa déclaration au comité, il croit que cette question dépasse le champ d'application du projet de loi. La relation entre les concessionnaires et les constructeurs au Canada est une relation symbiotique; l'un a besoin de l'autre.

To Mr. White's point that some do and some don't, I think manufacturers who are not assisting their dealers are incredibly short-sighted in terms of the fact that you have a longer-term relationship over a longer period of time.

The other thing that needs to be considered is that more and more these days the individual dealer is going by the wayside and you are seeing more and more groups of dealers appear on the horizon as time goes on. Certainly the practices of one manufacturer vis-à-vis another would be known to a particular dealer group, for instance, that would represent seven, eight or nine different manufacturers.

I don't know, but I would presume that in most cases the manufacturers are providing some type of compensation to their dealers in that regard.

Senator Black: Yet we heard this morning that that is not always the case because of the inequity in bargaining strength. I am quite taken by the argument that there is an unfair burden placed on the individual dealer. I get that if it's a large organization, perhaps it is a little different, but I am quite taken by that. If various manufacturers are not inclined to be supportive, perhaps we need to help them get along that line.

Mr. Adams: As I said earlier, a manufacturer who is not assisting their dealer in that regard is incredibly short-sighted. It doesn't do anything for the relationship going forward, because in most cases you are in a relationship for the long haul; it's not something that will be a three-year relationship and it's over with.

As I say, it may be happening. I can't testify to that. But I think that if dealers aren't being compensated, then it doesn't wear that well in terms of the manufacturer.

Senator Black: I'm going to take from that that you would understand if this committee were to support such an amendment.

Mr. Adams: I think you have to look at it that the essence is to provide the dealers the same benefit as what is in place in the U.S. I think the dealers are regulated under the Motor Vehicle Safety Act in the United States as well. I'm not sure that the dealers want to be regulated under the Motor Vehicle Safety Act.

Senator Black: That leads to my next question to Mr. White. What is the practice in the U.S. vis-à-vis your proposed amendment?

Mr. White: The proposed amendment is enshrined in the legislation in the United States.

Senator Black: Oh, is it?

Mr. White: Yes, it is.

Pour ce qui est du point soulevé par M. White, à savoir que certains constructeurs le font et d'autres, non, je crois que les constructeurs qui n'aident pas leurs concessionnaires manquent vraiment de vision puisqu'il s'agit d'une relation à très long terme qui dure des années et des années.

L'autre chose dont il faut tenir compte, c'est qu'on voit de plus en plus ces jours-ci des concessionnaires individuels fermer leurs portes et de plus en plus de groupes de concessionnaires ouvrir leurs portes. Assurément, les pratiques des différents constructeurs seront connues au sein des groupes de concessionnaires, qui réunissent parfois 7, 8 ou 9 concessionnaires différents.

Je ne sais pas, mais j'imagine que, dans de telles situations, la plupart des constructeurs fournissent un certain niveau d'indemnisation à leurs concessionnaires.

Le sénateur Black : Cependant, nous avons entendu ce matin que ce n'est pas toujours le cas en raison du déséquilibre du pouvoir de négociation. Je suis interpellé par l'argument selon lequel il y a un fardeau injuste imposé à certains concessionnaires. Je comprends que — s'il s'agit d'une grande organisation — les choses sont peut-être un peu différentes, mais cette situation m'interpelle tout de même. Si certains constructeurs ne veulent pas fournir de soutien, nous devrions peut-être les aider à comprendre qu'ils devraient le faire.

M. Adams : Comme j'ai déjà dit, un constructeur qui n'aide pas son concessionnaire dans une telle situation manque cruellement de vision. Ce n'est pas bon pour la relation future, parce que, dans la plupart des cas, il s'agit d'une relation de longue durée, pas une relation d'affaires qui prend fin après trois ans.

Comme je l'ai dit, de telles situations se produisent peut-être. Je ne le sais pas, mais je crois que, si les concessionnaires ne sont pas indemnisés, cela ne fait pas très bien paraître le constructeur.

Le sénateur Black : J'en déduis que vous comprendriez si le comité appuierait un tel amendement.

M. Adams : Selon moi, la façon d'aborder la question, c'est que, essentiellement, l'objectif est de fournir aux concessionnaires les mêmes avantages que ceux fournis aux États-Unis. Je crois que les concessionnaires sont aussi réglementés au titre de la Motor Vehicle Safety Act aux États-Unis. Je ne crois pas que les concessionnaires souhaitent être réglementés au titre de la Loi sur la sécurité automobile.

Le sénateur Black : Cela m'amène à ma prochaine question, qui est destinée à M. White. Quelle est la pratique aux États-Unis en ce qui concerne l'amendement que vous proposez?

M. White : L'amendement proposé est enchâssé dans la législation aux États-Unis.

Le sénateur Black : Ah oui?

M. White : Oui, elle l'est.

To clarify, the formula that we are proposing in the spirit of harmonization is the same principle in the U.S. legislation that's based on the same formula.

Senator Black: For clarity's sake, not only for me but for the folks who are watching this, if I have a dealership in Flint, Michigan, and vehicles on my lot are recalled, I am compensated by the manufacturer of those vehicles along the lines set out in the legislation.

Mr. White: The manufacturers are required to provide the compensation.

Senator Black: That's very helpful. Thanks, gentlemen.

Senator Mercer: Thank you, gentlemen, for being here. We do appreciate it.

Mr. Adams, you commented on Mr. Garneau's recent announcement that backup cameras would be mandatory in 2018. I think this is a great thing.

You went on to talk about an obligation to remind drivers of the need to perform mirror and shoulder checks. I also agree. However, I would put some of the onus back on the manufacturers. Think of an ad for any of the bigger automobile manufacturers where backup cameras are involved in the ad. Nobody in those ads ever does a shoulder check. They use the camera as their eyes out the back. Anyone who has ever driven one of these vehicles — and I have — if you try to use just the camera, you will be in deep trouble, because the peripheral vision is not there on either side, depending on which way you might turn.

I would hope that we don't give the impression to the people watching — or maybe the message needs to be carried back to the manufacturers that in their ads, to promote safety, shoulder checks are required even with the backup cameras.

Mr. Adams: Thanks very much for that. I appreciate that statement. You are absolutely right; a whole education effort needs to be undertaken not only with backup cameras but with a myriad of other advanced technology. Some people will say, "Well, I have lane keeping assist on my vehicle," and they might think that's just a lane departure warning. One is maybe a light or a sound when you leave a lane; the other is an actual physical correction to bring the vehicle back in the lane. But if people don't know the difference between those two technologies, it is problematic.

I would agree; I think we all have a piece in this education effort for the consumer, ourselves as manufacturers, the government, other perhaps not-for-profit organizations and the dealers. Mr. White may be able to attest better than I can, but

Pour préciser, la formule que nous proposons par souci d'harmonisation est le même principe que celui qui figure dans la législation américaine; il est fondé sur la même formule.

Le sénateur Black : Pour être clair — pas seulement pour moi, mais pour les personnes qui nous regardent —, si j'ai une concession à Flint, au Michigan, et que des véhicules sur mon terrain font l'objet d'un rappel, je suis indemnisé par le constructeur pour ces véhicules conformément à ce que prévoit le projet de loi?

M. White : Les constructeurs doivent fournir une indemnisation.

Le sénateur Black : C'est très utile. Merci, messieurs.

Le sénateur Mercer : Merci, messieurs d'être là. Nous vous remercions.

Monsieur Adams, vous avez parlé de la récente annonce de M. Garneau selon laquelle des caméras de recul allaient être obligatoires à compter de 2018. Je crois que c'est une très bonne nouvelle.

Vous avez ensuite parlé de l'obligation de rappeler aux conducteurs qu'ils doivent tout de même regarder dans leur rétroviseur et vérifier leurs angles morts. Je suis là aussi d'accord. Cependant, selon moi, une partie de cette responsabilité revient aux constructeurs. Prenons une publicité d'un de ces principaux constructeurs automobiles où il est question de caméra de recul : dans ce genre de publicités, personne ne vérifie ses angles morts. Les gens se fient uniquement à la caméra, qui devient leurs yeux derrière la tête. Quiconque a déjà essayé de conduire un de ces véhicules — et c'est mon cas — saura que, si on essaie simplement utiliser la caméra, on sera dans l'eau chaude, parce qu'on perd toute vision périphérique selon la direction dans laquelle on tourne.

J'ose espérer qu'on ne donne pas l'impression aux gens qui regardent que... Ou il faudrait peut-être rappeler aux constructeurs que, dans leur publicité, ils doivent faire la promotion de la sécurité et que la vérification des angles morts est requise, même lorsqu'on a une caméra de recul.

M. Adams : Merci beaucoup de ce commentaire. Je l'apprécie. Vous avez tout à fait raison. Il faut faire de la sensibilisation non seulement au sujet des caméras de recul, mais au sujet d'une myriade d'autres percées technologiques. Certaines personnes diront : « Eh bien, j'ai un avertisseur de sortie de voie sur mon véhicule », et elles peuvent penser qu'il s'agit uniquement d'une alerte s'ils quittent leur voie. Une de ces technologies se limite peut-être à une lumière ou un son lorsqu'on sort de sa voie, une autre technologie peut entraîner une correction physique ayant pour effet de ramener le véhicule dans la voie. Cependant, si les gens ne connaissent pas la différence entre ces deux technologies, c'est problématique.

Je suis d'accord. Je crois que nous aurons tous un rôle à jouer en matière de sensibilisation auprès du consommateur, nous-mêmes, comme constructeurs, gouvernements, d'autres organisations sans but lucratif et concessionnaires. M. White

most consumers, when they go to pick up a vehicle, the last thing they want to do is spend another 45 minutes having somebody take them through how all the different pieces of the vehicle operate.

Senator Mercer: They know how it operates.

Mr. Adams: Everybody assumes that they do; you're right. Thank you, though, for that. I appreciate that.

Senator Mercer: Mr. White, you gave us a list of things that should be happening with respect to recalls.

I actually have a vehicle that is under recall right now. I received a notice from the manufacturer telling me my vehicle is recalled, but they said, "Don't bring it in right now, because we don't have the wherewithal to fix it because we don't have enough parts." In that letter from the manufacturer — and I read it very carefully — they did not say, "Don't drive the vehicle." But I would suggest that if I were a young father with children in the car with me on an ongoing basis, that I shouldn't drive the car. That would be my assessment. But the manufacturer doesn't say anything to me about not driving the car. He just says, "We need to fix it. It's a safety issue, but we don't have the parts. We'll call you when we have the parts." Should the responsibility not be on the manufacturer to give sound advice to the consumer about continuous operation of the vehicle?

Mr. White: Yes, I would agree that that would be helpful. I am not familiar with your specific situation, but communication and information are key. Often it will depend on whether this issue is safety related or compliance related. Again, there are many circumstances. But, yes, the manufacturer should have the responsibility of clearly articulating that situation to the dealer so that, of course, the dealer can provide guidance to the customer, as the first point of contact.

Senator Mercer: The suggestion that advanced peripheral lighting for urban road driving improves road illumination makes perfect sense to me. Are you suggesting that it should be in legislation that we move to that type of illumination in automobiles today?

Mr. Adams: What I was suggesting in my comments is that right now, because we're primarily following the U.S. in terms of how we are regulating, if the U.S. is of the view that they're not in a position to move forward at this time with advanced lighting, that seems to restrict Canada from being able to do so now. My recommendation would be to allow the flexibility for Canada to incorporate advanced lighting into its own regulations here and now.

pourrait vous le dire mieux que moi, mais lorsque la plupart des consommateurs vont chercher leur véhicule, la dernière chose qu'ils veulent c'est de passer encore 45 minutes à écouter quelqu'un leur expliquer comment chaque élément du véhicule fonctionne.

Le sénateur Mercer : Ils savent comment les choses fonctionnent.

M. Adams : Tout le monde croit le savoir, vous avez raison. Merci, cependant, de ce que vous avez dit. C'était apprécié.

Le sénateur Mercer : Monsieur White, vous nous avez donné une liste de choses qui devraient se produire lorsqu'il y a des rappels.

En fait, mon véhicule fait l'objet d'un rappel actuellement. J'ai reçu un avis du constructeur me disant que mon véhicule fait l'objet d'un rappel, mais il a ajouté « ne le ramenez pas tout de suite au concessionnaire, parce que nous n'avons pas les ressources nécessaires pour régler le problème, nous n'avons pas assez de pièces ». Dans sa lettre — et je l'ai lue très attentivement —, le constructeur n'a pas dit : « Ne conduisez pas le véhicule. » Mais j'avancerais que, si j'étais un jeune père et que je conduis souvent mon véhicule avec mes enfants à bord, il serait préférable que je ne le fasse pas. C'est comme ça que je vois les choses. Mais le constructeur ne m'a rien dit au sujet du fait que je ne devais pas conduire le véhicule. Il a seulement dit : « Il faut régler le problème. C'est un problème de sécurité, mais nous n'avons pas les pièces. Nous vous appellerons lorsque nous aurons les pièces. » Ne devrait-il pas être de la responsabilité du constructeur de prodiguer de bons conseils aux consommateurs sur le fait de continuer à utiliser le véhicule?

M. White : Oui, j'avoue que cela serait utile. Je ne connais pas précisément votre situation, mais la communication et l'information sont essentielles. Souvent, c'est une question de savoir si l'enjeu est lié à la sécurité ou la conformité. Encore une fois, il y a de nombreuses situations différentes. Mais, oui, le constructeur devrait avoir la responsabilité de décrire clairement la situation au concessionnaire afin que, bien sûr, ce dernier puisse orienter le consommateur, en tant que premier point de contact.

Le sénateur Mercer : La suggestion selon laquelle un éclairage périphérique avancé pour la conduite en zone urbaine améliore l'illumination de la route est tout à fait logique selon moi. Dites-vous qu'il faudrait exiger dans la loi qu'on adopte ce type d'éclairage dans les véhicules d'aujourd'hui?

M. Adams : Ce que je voulais laisser entendre dans mes commentaires, c'est qu'à l'heure actuelle, comme nous suivons principalement les États-Unis pour ce qui est de la façon de réglementer, si les États-Unis estiment qu'ils ne sont pas prêts à se prononcer sur les systèmes d'éclairage avancé pour l'instant, cela semble empêcher le Canada d'être capable de le faire maintenant. Ma recommandation serait d'accorder au Canada la souplesse voulue pour intégrer les systèmes d'éclairage avancé à ses propres règlements, ici et maintenant.

Senator Mercer: However, let's remember that if you buy a car in this country, there is automatic lighting in the car when you turn it on and pull away, whereas in the United States there is not. I know that when I visit the United States, people say, "You have your headlights on." Of course I have my headlights on because that's the way the car is built; it's a safety feature. I wouldn't want us to assume that just because our American friends say they can't do it, or they don't like it, that it's the right thing to do. If we should be going with this advanced peripheral lighting, then maybe we should be going that way. Maybe we should be leaders and not followers.

Mr. Adams: I agree we should be leaders and not followers. The fact is that for a lot of this advanced lighting, it's already in the vehicles that are in the country today; it's just turned off. It has been programmed so that the advanced lighting features are inoperable in Canada.

The same concerns have been raised about people wanting to take these vehicles down to the U.S. with this feature that is not available in the United States. It can be taken to a dealer and those features can be turned off again. But the view is that we shouldn't be depriving Canadians of features that are available elsewhere in the world.

Senator Mercer: Particularly if they're safety features, and advanced lighting is a safety feature. If you drive long distances on interstate highways — four-lane highways — over long periods of time, it's quite helpful to have advanced lighting. It gives you another indication of what is going on in the distance as you approach another vehicle.

The Deputy Chair: Our third witness has arrived. He made a great effort to get here this morning. I hope his delay wasn't automotive related.

Mark A. Nantais, President, Canadian Vehicle Manufacturers' Association: Air Canada has a rather unique way of disrupting some of the best-laid plans. I apologize to the entire committee.

The Deputy Chair: Well, they disrupt them but they haven't stopped them. You have the floor, Mr. Nantais.

Mr. Nantais: Thanks so much, and again I apologize.

I represent the CVMA, and our members include Fiat-Chrysler, Ford and General Motors. I won't go through the economic importance of these companies or the industry itself except to say that they represent about 60 per cent of all Canadian production in Canada.

Le sénateur Mercer : Toutefois, n'oublions que si vous achetez une automobile dans notre pays, l'éclairage s'allume automatiquement au démarrage, alors que cela ne se produit pas aux États-Unis. Lorsque je me rends aux États-Unis, les gens me disent que mes phares sont allumés. Bien sûr que mes phares sont allumés, puisque mon automobile est construite de cette façon : c'est une caractéristique de sécurité. Je ne voudrais pas tenir pour acquis qu'une chose n'est pas la bonne chose à faire juste parce que nos amis américains disent qu'ils ne peuvent pas le faire ou qu'ils n'aiment pas cela. Si nous décidons qu'il serait justifié d'adopter cet éclairage périphérique avancé, alors peut-être que nous devrions le faire. Nous devrions peut-être mener au lieu de suivre.

M. Adams : Je suis d'accord : nous devrions mener au lieu de suivre. La réalité, c'est que nombre des véhicules qui sont au pays aujourd'hui sont déjà dotés d'un système d'éclairage avancé; c'est seulement qu'il est éteint. Il a été programmé de façon que les caractéristiques du système d'éclairage avancé ne fonctionnent pas au Canada.

Les mêmes préoccupations ont été soulevées au sujet de personnes voulant venir aux États-Unis avec ce véhicule doté d'une caractéristique qui n'est pas offerte dans ce pays. On peut s'adresser à un concessionnaire pour faire désactiver ces caractéristiques à nouveau. Mais nous ne devrions pas priver les Canadiens de caractéristiques offertes ailleurs dans le monde.

Le sénateur Mercer : Particulièrement s'il s'agit de caractéristiques de sécurité, et l'éclairage avancé en est une. Si vous parcourez de longues distances sur des autoroutes inter-États — qui ont quatre voies, pendant de longues périodes, il est très utile de pouvoir compter sur un système d'éclairage avancé. Cela vous donne une autre idée de ce qui se passe au loin lorsque vous approchez un autre véhicule.

Le vice-président : Notre troisième témoin est arrivé. Il a déployé beaucoup d'efforts pour être ici ce matin. J'espère que son retard n'est pas imputable à un problème d'automobile.

Mark A. Nantais, président, Association canadienne des constructeurs de véhicules : Air Canada possède le don plutôt unique de pouvoir faire échouer le meilleur des plans. Je tiens à m'excuser à tous les membres du comité.

Le vice-président : Eh bien, les choses ne se sont pas passées comme prévu, mais vous n'avez pas échoué. Vous avez la parole, monsieur Nantais.

M. Nantais : Merci beaucoup. Encore une fois, toutes mes excuses.

Je représente l'ACCV, et nous comptons parmi nos membres Fiat-Chrysler, Ford et General Motors. Sans trop insister sur l'importance économique de ces sociétés ou de l'industrie elle-même, je préciserai qu'elles représentent environ 60 p. 100 de la production au Canada.

We share the objectives of Bill S-2 to further protect Canadians and provide additional flexibility to support the introduction of advanced safe technologies and other innovations. I will probably add a few more comments to your question, Senator Mercer, in that regard.

In particular, we support Bill S-2 amendments that provide a clear, more rigorous and transparent process for exercising a number of Ministerial Powers to Order, recognition of the rapid pace of technological change through enhanced ability to provide exemptions to standards where new technologies provide equivalent or increased safety benefits relative to those that conform to prescribed standards, and extended time limits for interim orders that can be used to promptly align Canadian requirements already enacted by other governments.

We have identified three priority areas of concern that have practical and business operational implications, particularly since the bill includes the ability to delegate some existing and new ministerial powers contemplated in the amendments.

First off, proposed subsection 10.61, “Power to prohibit offering for sale — defect or non-compliance.” We support the policy objective of prohibiting the sale of non-compliant or defective vehicles. However, manufacturers do not directly control the retail sales of vehicles to consumers. New vehicles are sold wholesale to new car dealers that, as independent entities, take ownership of the vehicle and make the final sale to the retail customer. CVMA members already advise dealers not to sell vehicles with open recalls until the remedy or corrective action is completed, and dealers may also be subject to significant liability should they choose to sell a vehicle under recall.

The proposed power inappropriately places the onus on the vehicle manufacturer or importer to exercise an authority over privately owned, independent businesses that are out of the manufacturer’s immediate control. In our view, it is completely malapropos to hold manufacturers or importers criminally responsible for the actions of independently owned and operated new-car dealers. Accordingly, we would recommend that the power to prohibit the offering for sale should be revised to the power to order vehicle manufacturers and importers to issue a notice to dealers to remedy the vehicle prior to the first retail sale.

Next, proposed subsection 8.1, “Power to order tests, analyses or studies.” We recognize that Transport Canada is proposing this unique-to-Canada power to address the need in certain cases to collect information quickly or for the purpose of verifying non-compliance or defects where information is not being provided voluntarily. However, the current language is very

Nous souscrivons aux objectifs du projet de loi S-2 de renforcer la sécurité des Canadiens et d’accroître la souplesse en matière de réglementation en soutien à l’introduction de technologies de pointe et d’autres innovations en matière de sécurité. Je vais probablement ajouter quelques commentaires à votre question, sénateur Mercer, à cet égard.

Nous sommes particulièrement en faveur des amendements au projet de loi S-2 qui fournissent un processus clair, rigoureux et transparent pour l’exercice d’un certain nombre de pouvoirs d’ordonnance ministériels, qui reconnaissent la rapidité de l’évolution technologique par l’augmentation de la capacité de fournir des exemptions aux normes si les nouvelles technologies fournissent des avantages accrus ou équivalents en matière de sécurité par rapport à ceux qui sont conformes aux normes prescrites, et qui prolongent les délais des ordonnances provisoires en vue d’harmoniser rapidement les exigences canadiennes déjà adoptées par d’autres gouvernements.

Nous avons cerné trois secteurs préoccupants prioritaires ayant des implications opérationnelles pratiques et commerciales, en particulier depuis que le projet de loi inclut la possibilité de déléguer certains des pouvoirs ministériels existants ou nouveaux prévus dans les amendements.

Premièrement, l’article 10.61, « Interdiction d’offrir en vente : défaut ou non-conformité ». Nous soutenons l’objectif stratégique d’interdire la vente de véhicules non conformes ou défectueux. Cependant, les fabricants ne contrôlent pas directement la vente au détail de véhicules aux consommateurs. Les nouveaux véhicules sont vendus en gros aux concessionnaires d’automobiles neuves qui, en tant qu’entités commerciales indépendantes, prennent possession du véhicule et concluent la vente avec le client. Les membres de l’ACCV conseillent aux concessionnaires de ne pas vendre des véhicules faisant l’objet d’un rappel tant et aussi longtemps que la réparation n’a pas été effectuée. Les concessionnaires qui décident néanmoins de vendre un véhicule faisant l’objet d’un rappel pourront être assujettis à une responsabilité légale importante.

Le pouvoir proposé oblige indûment le fabricant ou l’importateur de véhicules d’exercer une autorité sur les entreprises indépendantes privées qui ne relèvent pas directement du fabricant. À notre avis, il est tout à fait inapproprié de tenir les fabricants ou les importateurs criminellement responsables des actions de concessionnaires de véhicules neufs détenus et exploités indépendamment. En conséquence, nous recommandons que le pouvoir d’interdire la mise en vente soit remplacé par le pouvoir d’ordonner aux fabricants et aux importateurs de véhicules d’émettre un avis aux concessionnaires afin qu’ils remédient au problème du véhicule avant sa vente au premier usager.

Deuxièmement, l’article 8.1, « Pouvoir d’ordonner des tests, analyses ou études ». Nous reconnaissons que Transports Canada propose ce pouvoir unique au Canada afin de répondre, dans certains cas, aux besoins de recueillir rapidement des renseignements aux fins de vérification de la non-conformité ou du défaut, si l’information n’est pas fournie volontairement. Cependant, le libellé

broad and has the risk of being misused beyond the specific intent to order any test, analysis or study in any scenario. Therein lies our concern.

The language needs to be updated to clarify that the intent of this provision is to order tests, analysis or studies to verify non-compliance and that it include the notion of reasonableness. The suggested language changes that we've mentioned have been outlined in information that we provided to you in advance.

Third is proposed subsection 10.4(1), "Correction date." CVMA members strive to provide the most accurate and up-to-date recall information to vehicle owners. The act currently requires that an initial recall notification be sent to vehicle owners no later than 60 days following the notification to Transport Canada. If the parts required to repair the vehicle are not immediately available, a follow-up notification letter is sent to the vehicle owners when parts become available.

However, as required by the act, a company will notify the minister of a recall "upon becoming aware of a defect or non-compliance." Often, at this preliminary stage of a recall, information on availability of repair parts simply may not be available.

In the preliminary stages of a recall or with complex recalls, estimates of the date for parts availability may be revised multiple times, theoretically then requiring companies to send a notice each time a new estimated date is established. The proposed requirement to provide an estimated correction date will create unrealistic consumer expectations and/or potentially misleading information, ultimately desensitizing the public to the importance of the original notification and actually undermining public confidence in the system.

Stipulating this requirement in the act prevents leveraging communication technologies that may be better suited for providing information in a more timely manner, such as the vehicle identification number-based recall lookup tools on the Internet that CVMA member companies have in place.

This new requirement is not needed in the act and can be addressed under existing section 15 of the Motor Vehicle Safety Regulations, which defines all the information required in the notice to the minister and the notice to vehicle owners.

Transport Canada has the authority to request information to confirm the earliest correction date under paragraph 11(1)(a) of the act. The proposed requirement for earliest date could be added to section 15 of the Motor Vehicle Safety Regulations and could also include a requirement for a company to provide, upon

du projet de loi est formulé en termes si généraux qu'il risque d'être utilisé à mauvais escient au-delà de l'intention d'ordonner des tests, analyses ou études, et ce, quel que soit le scénario, et c'est l'aspect qui nous préoccupe.

Il faut modifier le libellé afin, d'une part, de clarifier l'intention de cette disposition d'ordonner des tests, analyses ou études afin de vérifier la non-conformité et, d'autre part, d'y inclure la notion du caractère raisonnable. Les changements proposés au libellé sont décrits dans l'information que nous vous avons présentée d'avance par écrit.

Troisièmement, le paragraphe 10.4(1), « Date de correction ». Les membres de l'ACCV s'efforcent de communiquer aux propriétaires de véhicules les renseignements sur le rappel les plus exacts et à jour possible. La loi exige actuellement qu'une première lettre de notification sur le rappel soit envoyée aux propriétaires de véhicules au plus tard 60 jours après l'avis à Transports Canada. Si les pièces nécessaires à la réparation du véhicule ne sont pas immédiatement disponibles, une lettre de notification de suivi sera envoyée aux propriétaires de véhicules dès que les pièces seront disponibles.

Cependant, en vertu de la loi, une entreprise informera le ministre d'un rappel « dès qu'elle [...] constate l'existence » d'un défaut ou d'une non-conformité. À ce stade préliminaire d'un rappel, il arrive fréquemment qu'une entreprise ne dispose pas des renseignements sur la disponibilité des pièces de rechange.

Durant les étapes préliminaires d'un rappel ou lors de rappels complexes, les estimations de la date de disponibilité des pièces peuvent être révisées à plusieurs reprises; en théorie, une telle situation exige que les entreprises envoient un nouvel avis chaque fois qu'une date est révisée. L'exigence proposée de fournir une date estimée de correction entraînerait des attentes irréalistes des consommateurs et la transmission de renseignements possiblement trompeurs; au bout du compte, elle désensibiliserait le public à l'égard de l'importance du premier avis et saperait sa confiance envers le système.

Si une telle exigence était incluse dans la loi, il ne serait plus possible de tirer parti de technologies de communication adaptées afin de fournir des renseignements plus rapidement, comme les outils de consultation en ligne sur le rappel à partir du numéro d'identification du véhicule mis en place par nos membres.

Cette nouvelle exigence n'est pas requise dans la loi et peut être traitée conformément à l'article 15 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles en vigueur, qui définit tous les renseignements requis dans l'avis destiné au ministre et dans l'avis envoyé aux propriétaires de véhicules.

Transports Canada a le pouvoir de demander des renseignements afin de confirmer la première date de correction en vertu de l'alinéa 11(1)a de la loi. L'exigence proposée pour la première date pourrait être ajoutée à l'article 15 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles et pourrait aussi inclure

request, any information or documents the minister considers necessary for verifying that the date provided is the earliest date for which the correction can be made available.

Furthermore, there is active development under way on regulations necessary to implement certain Bill C-31 amendments. In fact, we have not even implemented all the requirements under that bill as yet, but there are also other tools to enhance the provision of information to consumers.

In closing, CVMA members are committed to ensuring the safety of Canadians, and we want to ensure that the proposed amendments are able to meet the objectives as set out in the act in a practical and implementable manner.

I would be remiss if I did not come here to say that more progress could be made in this context. I am referring to the fact that Transport Canada could expand its authority under the act to go beyond the manufacture and importation of vehicles to include replacement parts such as windshields, brake lines, brake fluids or replacement airbags. These are areas that are covered off in the United States and would provide meaningful progress to additional safety to Canadians in this country.

Thank you very much. I would be pleased to answer any questions.

The Deputy Chair: We'll begin with questions, picking up where we left off.

Senator Greene: I'd like to ask Mr. White and anyone else can chime in after that.

I'm sympathetic to the amendments you want, but could you explain to me in detail the current U.S. legislation regarding dealer compensation only applying to recalls from the government rather than a voluntary manufacturer recall? Is that right?

Mr. White: It's my understanding that it applies to both.

Senator Greene: It applies to both in the U.S.? Naturally, it would apply to both here.

Mr. White: Basically, the government has the authority to initiate a recall; the manufacture can do so voluntarily. The protocols under whether a recall is voluntary or mandatory are the same.

Senator Greene: And the compensation level is the same?

Mr. White: There is no discrepancy between the two of them.

Senator Greene: In U.S. law?

Mr. White: Yes, sir.

Senator Greene: Could you tell me what the value of your amendment is worth to the automobile dealers?

l'obligation qu'une entreprise fournisse, sur demande, toute information ou tout document que le ministre estime nécessaire afin de vérifier que la date prévue est la première date à laquelle la correction peut être faite.

En outre, des règlements sont en train d'être révisés afin de mettre en œuvre certains amendements au projet de loi C-31, ainsi que d'autres outils visant à améliorer la transmission de renseignements aux consommateurs.

En conclusion, les membres de l'ACCV se sont engagés à assurer la sécurité des Canadiens et veulent que les amendements proposés favorisent l'atteinte des objectifs énoncés dans la loi, d'une manière pratique et réalisable.

Je m'en voudrais de venir ici et de ne pas vous dire qu'on peut faire des progrès additionnels à ce chapitre. En effet, on pourrait étendre le pouvoir conféré à Transports Canada en vertu de la loi pour qu'il puisse aller au-delà de la fabrication et de l'importation de véhicules et s'intéresser aussi aux pièces de remplacement, comme les pare-brise, les conduites et liquides de frein ou les sacs gonflables de remplacement. Ces aspects sont abordés aux États-Unis, et nous pourrions améliorer de façon appréciable la sécurité des Canadiens au pays.

Je vous remercie et répondrai avec plaisir à toutes vos questions.

Le vice-président : Nous allons reprendre les interventions des membres là où nous avons arrêté.

Le sénateur Greene : J'aimerais poser une question à M. White, puis les autres témoins pourront intervenir par la suite.

Je comprends pourquoi vous demandez ces amendements, mais pourriez-vous m'expliquer en détail les dispositions actuelles de la loi américaine concernant le fait que l'indemnisation des concessionnaires s'applique seulement aux rappels amorcés par le gouvernement, et non aux rappels volontaires des fabricants? Ai-je bien compris?

M. White : Je crois savoir qu'elle s'applique aux deux.

Le sénateur Greene : Elle s'applique aux deux aux États-Unis? Naturellement, elle s'appliquerait aux deux ici.

M. White : Essentiellement, le gouvernement a le pouvoir d'effectuer un rappel; les fabricants peuvent le faire volontairement. Les protocoles en vertu desquels un rappel est volontaire ou obligatoire sont les mêmes.

Le sénateur Greene : Et le niveau de l'indemnisation est le même?

M. White : Il n'y a aucune différence entre les deux.

Le sénateur Greene : Dans la loi américaine?

M. White : Oui, monsieur.

Le sénateur Greene : Pourriez-vous me dire quelle valeur l'amendement que vous proposez représente pour les concessionnaires automobiles?

Mr. White: No, I cannot. It's not something that I've looked at but it's something that we could perhaps try to estimate.

Senator Greene: What are the issues involved in a recall in which compensation at a certain level is mandated versus a recall when that's not the case? I'm specifically looking at the issue of the amount of time it takes to negotiate an agreement with the manufacturer over a recall issue.

Mr. White: I'm not 100 per cent sure that I clearly understand the question. Would you mind reframing it, please?

Senator Greene: In a situation where there is no compensation agreement, how long does it normally take to negotiate one?

Mr. White: The short answer, sir, is that it depends. Normally, it's not a negotiated process. It would be a top-down process where the manufacturer, if it chooses to offer some sort of compensation at some point after a recall is called or a do-not-sell order is initiated, would choose to send a notification out to their dealer and indicate what the compensation will be.

In some cases it doesn't happen. Then the dealer, through the dealer councils — you will not get each dealer to negotiate individually with the manufacturer — or some advisory body would make a request to the manufacturer and say, "Can you help us? How long will this recall go on, and when will we have our parts or the remediation?" Sometimes it's a software fix. "And could you please provide assistance?" Normally that would be the give-and-take that would transpire. Ultimately the decision is with the manufacturer as it's their money that is being spent to support this.

Really, it depends on the situation, the manufacturer and who is running that specific manufacturer at that point in time. That's why this amendment clarifies it and provides for the same ground rules for all involved.

Senator Greene: Could this process take months, normally?

Mr. White: Without getting into the specific details, sir, we have had some cases over this year where we would have had one manufacturer come back after a couple of weeks. In another case for a similar issue, which affected more than one manufacturer, they decided not to provide the support. Then there was a third manufacturer affected by the same issue who, after 30 or 40 days or so, came back with some level of support, which was different from what the other manufacturer would have done. It's inconsistent.

Senator Greene: Are the dealer councils organized on a provincial level or some local level?

M. White : Non. Je ne me suis pas penché sur cet aspect, mais c'est quelque chose que nous pourrions essayer d'estimer.

Le sénateur Greene : Quels sont les enjeux liés à un rappel où l'indemnisation à un niveau donné est exigée par rapport à un rappel où ce n'est pas le cas? Je m'intéresse précisément au temps qu'il faut pour négocier une entente avec le fabricant au sujet d'un aspect touchant le rappel.

M. White : Je ne suis pas absolument certain de comprendre la question. Pourriez-vous la reformuler, s'il vous plaît?

Le sénateur Greene : Dans une situation où il n'y a pas d'entente relative à l'indemnisation, combien de temps faut-il, habituellement, pour en négocier une?

M. White : La réponse brève, monsieur, est que cela dépend. Normalement, ce n'est pas un processus négocié. Il s'agirait d'un processus descendant où le fabricant, s'il décide d'offrir une indemnisation quelconque à un moment donné après qu'un rappel a été amorcé ou qu'un ordre de ne pas vendre le produit en question a été donné, déciderait de signifier un avis à son concessionnaire et d'indiquer quelle serait l'indemnisation offerte.

Dans certains cas, cela ne se produit pas. Ensuite, le concessionnaire, par l'intermédiaire d'un conseil — chaque concessionnaire ne va pas négocier individuellement avec le fabricant — ou d'un organe consultatif quelconque, s'adresserait au fabricant et dirait : « Pouvez-vous nous aider? Combien de temps ce rappel va-t-il durer, et quand allons-nous recevoir nos pièces ou le correctif? » Parfois, il s'agit d'un correctif logiciel. « Et pourriez-vous s'il vous plaît nous prêter assistance? » Normalement, c'est le genre d'échange qui aurait lieu. Au final, c'est au fabricant que revient la décision, car c'est son argent qu'on utilise pour soutenir la démarche.

En réalité, cela dépend de la situation, du fabricant concerné et de la personne qui dirige cette société à ce moment-là. C'est pourquoi cet amendement clarifie la chose et prévoit les mêmes règles de base pour tout le monde.

Le sénateur Greene : Et ce processus prendrait quelques mois, normalement?

M. White : Sans trop aller dans le détail, monsieur, nous avons vu des cas, cette année, où un fabricant est intervenu après deux ou trois semaines. Dans un autre cas relatif à un problème comparable, qui touchait plus d'un fabricant, on a décidé de ne pas fournir de soutien. Enfin, un troisième fabricant aux prises avec le même problème a pris des mesures, après 30 ou 40 jours, pour offrir un certain niveau de soutien, sous une forme différente de ce que l'autre fabricant aurait offert. Ce n'est pas uniforme.

Le sénateur Greene : Les conseils de concessionnaires sont-ils organisés à l'échelle provinciale, ou est-ce plus ou moins à l'échelle locale?

Mr. White: Both. It depends on the size of the dealer body. If I'm looking at my counterpart Mr. Nantais and his members, they have a high dealer count and they would have, perhaps, regional or provincial councils that roll up to a national council. It's either a council, an advisory board or a communication team.

With some of the smaller manufacturers, normally, no. It's a national board with, perhaps, similarly to you here, provincial representatives sitting on that board.

Senator Greene: Would anybody else like to answer?

Mr. Nantais: John White is correct. Operationally, in the United States, my understanding is these sections have been rarely used because of the commercial relationship that exists between dealers and manufacturers. Yes, it may vary depending on the sales and service agreements and the relationship they have and may be worked out through dealer councils. There are many variations.

We have to remember that in the United States dealers are also subject to the act and subject to fines if they retail a vehicle that's under an open recall. It's a combination of all of these things.

As I said earlier, our view is that this is a commercial relationship, and the bill is not structured to address commercial relationships. It's focused purely on safety and vehicle manufacturers and importers, where we think it should be. We think the amendments we have here would do —

Senator Greene: Are you saying you would support the amendments if they were in a different bill?

Mr. Nantais: No. We are saying that B2B relationships are something that should be worked out between the dealers and manufacturers. But we are also saying that in terms of the power to order, manufacturers and importers should be ordered to notify dealers there is an open recall and they should not sell that vehicle during that open recall. We do that already by virtue of that relationship, but for the purpose of consistency, maybe we should have something like that, where the minister has the ability to make that order and manufacturers and importers must notify their dealers that they should not or cannot sell during an open recall.

Senator Eggleton: Thank you for your presentations.

All three of you have the job of marketing automobiles but you come at it from different perspectives and interests. We've certainly heard from the auto dealers association about

M. White : Les deux. Cela dépend de la taille du groupe de concessionnaires. Si je prends l'exemple de mon homologue M. Nantais et de ses membres, comme le nombre de concessionnaires est élevé, on s'attendrait peut-être à des conseils régionaux ou provinciaux relevant d'un conseil national. Il s'agira soit d'un conseil, soit d'un comité consultatif, soit d'une équipe de communication.

Ce n'est pas le cas, normalement, chez les fabricants plus modestes. Il pourrait s'agir d'un conseil national où siègent des représentants provinciaux, comme vous le faites ici.

Le sénateur Greene : Est-ce que quelqu'un d'autre aimerait répondre?

M. Nantais : John White a raison. Sur le plan opérationnel, aux États-Unis, je crois savoir que ces dispositions ont rarement été invoquées à cause de la relation commerciale qui existe entre les concessionnaires et les fabricants. En effet, cela peut varier en fonction des ventes et des ententes concernant la prestation de services et de la relation qu'ils ont, et il est possible que cela se règle par l'intermédiaire de conseils de concessionnaires. Il y a de nombreuses variantes.

Il ne faut pas oublier que les concessionnaires américains sont également visés par la loi et qu'ils s'exposent à des amendes s'ils vendent au détail un véhicule faisant l'objet d'un rappel ouvert. C'est une combinaison de toutes ces choses.

Comme je l'ai dit plus tôt, nous sommes d'avis qu'il s'agit d'une relation commerciale et que le projet de loi n'est pas structuré de façon à prendre cela en compte. Il est axé purement sur la sécurité et sur les fabricants et importateurs de véhicules, ce qui est judicieux, selon nous. Nous croyons que les amendements que nous avons ici...

Le sénateur Greene : Êtes-vous en train de dire que vous seriez favorable aux amendements s'ils étaient dans un projet de loi différent?

M. Nantais : Non. Nous disons qu'il devrait revenir aux concessionnaires et aux fabricants de définir leurs relations interentreprises. Mais nous affirmons également que, en ce qui concerne le pouvoir d'ordonner des choses, on devrait ordonner aux fabricants et aux importateurs d'aviser les concessionnaires du fait qu'il y a un rappel ouvert et qu'ils ne devraient pas vendre ce véhicule tant que le rappel ouvert est en vigueur. Nous faisons déjà cela dans le cadre de cette relation, mais, aux fins d'uniformité, nous devrions peut-être avoir une disposition du genre où le ministre a la possibilité d'ordonner aux fabricants et aux importateurs d'aviser leurs concessionnaires qu'ils ne devraient pas ou ne doivent pas vendre un véhicule visé par un rappel ouvert.

Le sénateur Eggleton : Merci de vos exposés.

Vous vous consacrez tous au marketing d'automobiles, mais vous approchez la chose selon des points de vue et des intérêts différents. Certes, nous avons entendu le point de vue de l'association des

what they think needs to be amended in the bill and we have both Mr. Adams' and Mr. Nantais' comments on that.

Mr. White and Mr. Adams, what do the vehicle manufacturers have to say about whether the three amendments Mr. Nantais presented negatively impact the interests of your members?

Mr. White: First of all, from our perspective, we support the bill as it is written for the exception of the amendments we are looking to enshrine in the legislation. We are supportive of the act.

As it pertains to the comments that my colleague Mr. Nantais has made, I understand where he is coming from in terms of wanting to have some sort of shared responsibility. Again, we'd have to look at what his proposal is, but at a high level, I understand where he's coming from.

We also need to ensure that the communication from the manufacturer to the dealer is clear and timely because recalls do not always come with a do-not-sell order. In the case of a recall that is for compliance or safety, yes, these often come with do-not-sell orders but in other cases there are recalls that transpire. I want to clarify for the room that there is not always a do-not-sell order here.

From that perspective, and as it pertains to the commentary that Mr. Nantais and Mr. Adams made from a technical and technology perspective when it comes to the bill, our association really does not have a position. Whatever advanced technologies come into our vehicles, we want to ensure our dealers have the appropriate training and parts and are able to adequately respond to the customers' needs from that perspective.

We will defer the technical elements of the bill to the expertise of the two manufacturers.

Senator Eggleton: Mr. Adams, do you have any comment on what the Big Three are asking for here?

Mr. Adams: In terms of the amendments that Mr. Nantais has outlined, we would be supportive of those amendments as well.

In terms of looking at issues specifically, as I think he highlighted, one of the amendments was testing and the unfettered power around ordering testing of any kind. You can think that that will be used in a reasonable and rational way, but there is no guarantee of that in terms of the wording in the bill at the moment. That's a concern of our members for sure.

As to the other amendments he proposed, I would see no objection to those either.

Senator Eggleton: Let me go back to Mr. White. I understand your case for vehicles that you're paid for or you're financing and that are going to be held from the market because of the repairs that have to be made. When repairs are because of defects,

concessionnaires automobiles au sujet des amendements qu'elle aimerait qu'on apporte au projet de loi, et nous avons entendu les commentaires de M. Adams et de M. Nantais sur ce point.

Monsieur White et monsieur Adams : qu'est-ce que les fabricants d'automobiles ont à dire au sujet de la possibilité que les trois amendements présentés par M. Nantais portent atteinte aux intérêts de vos membres?

M. White : Tout d'abord, je tiens à souligner que nous appuyons le projet de loi sous sa forme actuelle, à l'exception des amendements que nous voulons voir enchâssés dans la loi. Nous appuyons le projet de loi.

Pour ce qui est des commentaires formulés par mon collègue, M. Nantais, je comprends qu'il veuille qu'un certain partage des responsabilités soit prévu. Encore une fois, il faudrait que nous nous penchions sur sa proposition, mais de façon générale, je comprends son point de vue.

Nous devons également veiller à ce que la communication du fabricant avec le concessionnaire soit claire et opportune, car les rappels ne sont pas toujours assortis d'un ordre de ne pas vendre le produit en question. Dans le cas d'un rappel amorcé pour des raisons de conformité ou de sécurité, il y aura effectivement un ordre de ne pas vendre, mais dans d'autres cas, cela va déboucher sur des rappels. Je veux que toutes les personnes ici présentes sachent qu'il n'y a pas toujours ordre de ne pas vendre.

De ce point de vue, et en ce qui concerne les commentaires formulés par MM. Nantais et Adams, où le projet de loi est envisagé sous l'angle des aspects technique et technologique, notre association n'a pas vraiment de position. Quelles que soient les technologies de pointe intégrées à nos véhicules, nous voulons veiller à ce que nos concessionnaires possèdent la formation et les pièces appropriées et soient en mesure de répondre adéquatement aux besoins des clients à ce chapitre.

Concernant les éléments techniques du projet de loi, nous nous en remettons à l'expertise des deux fabricants.

Le sénateur Eggleton : Monsieur Adams, avez-vous quelque chose à dire au sujet de ce que demandent les trois Grands ici?

M. Adams : Nous serions aussi en faveur des amendements proposés par M. Nantais.

Pour ce qui est des enjeux particuliers, comme il l'a souligné, si je ne m'abuse, l'un des amendements concerne les essais et le pouvoir complet d'ordonner des essais de toutes sortes. Vous pouvez penser que cela va se faire de façon raisonnable et rationnelle, mais le libellé actuel du projet de loi ne garantit aucunement cela. Nos membres sont préoccupés par cela, c'est certain.

Quant aux autres amendements qu'il a proposés, je n'y verrais aucune objection non plus.

Le sénateur Eggleton : Laissez-moi revenir à M. White. Je comprends ce que vous dites au sujet des véhicules que vous avez payés ou que vous financez et qui ne pourront entrer sur le marché en raison des réparations qui doivent être apportées.

manufacturers logically are responsible for them. So you say the repair costs are covered by the manufacturer. But you are carrying an inventory and there are some costs in carrying that inventory.

Mr. White: Correct.

Senator Eggleton: Do you have any numbers on that? You are asking for the same thing that exists in the U.S. Do you have any numbers either from them or from yourselves that show how significant this is?

Mr. White: It's not something that I have with me today. However, these are numbers that we can provide to the committee as you go through your deliberations. It's something that we can look at.

To give you an idea, the manufacturer has to pay the wholesale, floor-plan cost, which is the cost of supporting the inventory. It's normally some sort of relationship over the prime rate. Today, obviously with a favourable prime rate, the rates are quite good. That has not always been the case. There are requirements by the manufacturers to ensure that the cars are started, that the batteries are charged, that the brakes don't seize. There are insurance costs that the dealer needs to carry.

As I've indicated, these are costs overall that for the average dealer are tens of thousands of dollars per month overall to carry your inventory. If you are carrying about \$3 million to \$3.5 million in inventory, it's a lot of money for a small dealer.

If you are sitting on inventory that is unsaleable, you are carrying those costs. But what it also does is that, if you have a line of credit of, let's say, \$3 million and you have half a million dollars of your inventory caught up in a recall that you can't sell, the bank or your financial institution isn't going to give you another half a million dollars to cover off. I'm giving you a general example, but you get the point.

That's very difficult to quantify, obviously, from that perspective.

Senator Eggleton: That's helpful.

Mr. Nantais: I think it's fair — and I think you would agree with this, David — that it's in every interest for a manufacturer to treat their dealerships fairly and equitably, particularly under a very complex safety recall, one, because of the business relationship itself, but it's also important to satisfy and remedy that recall as soon as possible, not just from the business relationship with the dealers but also in terms of consumers and consumer retention and servicing. Every effort is made to carry out a recall as soon as possible.

Lorsque les réparations tiennent à des défauts, les fabricants sont logiquement responsables. Alors, vous dites que le fabricant assume les coûts de réparation. Mais vous détenez un stock de véhicules, et cela occasionne des coûts.

M. White : C'est exact.

Le sénateur Eggleton : Avez-vous des chiffres au sujet de cet aspect? Vous demandez à obtenir la même chose qu'aux États-Unis. Avez-vous des chiffres, du côté des États-Unis ou du vôtre, qui en illustrent l'importance?

M. White : Ce n'est pas quelque chose que j'ai avec moi aujourd'hui. Toutefois, nous sommes en mesure de fournir ces chiffres au comité pour la suite de ses délibérations. C'est un aspect que nous pouvons examiner.

Pour vous donner une idée, le fabricant doit se charger du coût de gros des stocks, c'est-à-dire ce qu'il faut payer pour maintenir les stocks. C'est normalement soumis à un taux supérieur au taux préférentiel. Aujourd'hui, comme nous jouissons évidemment d'un taux préférentiel favorable, les taux sont très bons, mais il n'en a pas toujours été ainsi. Les fabricants doivent veiller à ce qu'on fasse démarrer les automobiles, à ce que les batteries soient chargées et à ce que les freins ne grippent pas. Il y a des coûts d'assurance que le concessionnaire doit assumer.

Comme je l'ai dit, il s'agit de coûts d'ensemble qui, pour le concessionnaire moyen, s'élèvent à des dizaines de milliers de dollars par mois pour maintenir les stocks. Si la valeur de votre stock s'élève à environ 3 ou 3,5 millions de dollars, c'est beaucoup d'argent pour un petit concessionnaire.

Si vous détenez des stocks ne pouvant être vendus, vous assumez ces coûts. Mais l'autre répercussion de cela, c'est que, si vous avez une marge de crédit de 3 millions de dollars, disons, et qu'un demi-million de dollars de stock visé par un rappel ne peut être vendu, votre banque ou votre institution financière ne voudra pas vous donner un autre demi-million de dollars pour compenser. Je vous donne un exemple général, mais vous voyez ce que je veux dire.

Par conséquent, il est très difficile, évidemment, de quantifier cela.

Le sénateur Eggleton : C'est une réponse utile.

M. Nantais : Je crois qu'il est raisonnable d'affirmer — et je pense que vous serez d'accord avec moi, David — qu'il est dans l'intérêt d'un fabricant de traiter ses concessionnaires de façon juste et équitable, particulièrement dans le cadre d'un rappel très complexe effectué pour des raisons de sécurité, tout d'abord à cause de la relation d'affaires elle-même, mais aussi parce qu'il importe de réagir et de donner suite à ce rappel dans les plus brefs délais, non seulement pour le bien de la relation d'affaires avec les concessionnaires, mais aussi dans le but de conserver et de continuer de servir les consommateurs. Tous les efforts sont déployés pour effectuer un rappel le plus vite possible.

Senator Eggleton: Do the others do this? There are the Big Three, but it isn't just hitting them. What about the others?

Mr. Nantais: I can't speak for the others. I think it's important to understand, though, that every effort is made, across all fronts, to get these remedies in place as quickly as possible.

More recently, we've had some very complex recalls, with high numbers, which accounts for some of the recall numbers going up, with the Takata airbag as an example. Many manufacturers share the same components across many different lines and products. The ability of a parts manufacturer to provide new parts and replacement parts been very difficult, which has prolonged that recall more than people would have hoped.

In things like that, I think there is every effort and every opportunity for dealers and manufacturers to get together to come to some sort of equitable and reasonable accommodation.

Mr. Adams: If I wasn't clear in my earlier comments, yes, as Mark has said, all our manufacturers are of the view that it's in everybody's interests that you have a long-term relationship. It's not in anybody's interest to punish the dealer for circumstances that are beyond their control with respect to a do-not-sell in a recall situation.

Senator Eggleton: Something is obviously not right or you wouldn't be asking for this.

Mr. White: I will agree with my two colleagues that it's in everyone's interest. However, I wouldn't be here making this request if this were always the case.

Yes, our relationship with the manufacturers is one of partnership, not a partnership of equals but a partnership. But really, at the end of the day, we are looking for a consistent, fair, equitable framework. Then there is no discussion, and we all follow the same path regardless of which manufacturer, regardless of who is in charge. This is something that in 20 years will depend on the three guys at the table as to how big of a negotiation it is.

[Translation]

Senator Boisvenu: I have several questions, but given the time, I might have to draw them out of a hat to determine who will answer my questions.

Mr. Nantais, this is my first question: According to our information, in 2014 the U.S. Congressional Research Service estimated that around 15 million vehicles were recalled. By way of comparison, how many vehicles were recalled in Canada during the same period?

Le sénateur Eggleton : Est-ce que les autres font cela? Il y a les trois Grands, mais ils ne sont pas les seuls touchés. Qu'en est-il des autres?

M. Nantais : Je ne saurais parler pour les autres. Je crois qu'il importe de comprendre, par contre, que tout le monde déploie tous les efforts pour veiller à ce que ces correctifs soient apportés le plus vite possible.

Nous avons eu récemment des rappels très complexes visant des nombres élevés de véhicules, ce qui explique pourquoi certaines statistiques relatives aux rappels sont en hausse; il suffit de penser au coussin gonflable Takata. De nombreux fabricants utilisent les mêmes composantes dans un grand nombre de gammes et de produits. La capacité d'un fabricant de pièces de produire de nouvelles pièces et des pièces de remplacement n'est pas toujours au rendez-vous, de sorte que le rappel dure plus longtemps que certains ne l'auraient espéré.

Dans des situations comme celles-là, je crois que tous les efforts sont déployés et que les concessionnaires ainsi que les fabricants tirent parti de toute occasion de se rencontrer et d'en venir à une solution équitable et raisonnable.

M. Adams : Au cas où mes commentaires antérieurs n'auraient pas été clairs : oui. Et comme Mark l'a dit, tous nos fabricants sont d'avis qu'il est dans l'intérêt de tout le monde d'entretenir des relations à long terme. Lorsqu'on punit le concessionnaire à l'égard d'une situation échappant à sa volonté, lorsqu'il n'a pas le droit de vendre des véhicules visés par un rappel, personne ne gagne.

Le sénateur Eggleton : Il y a certainement quelque chose qui cloche, ou vous ne demanderiez pas cela.

M. White : Je suis d'accord avec mes deux collègues pour dire que c'est dans l'intérêt de tous. Toutefois, je ne serais pas venu demander cela si c'était toujours le cas.

Oui, notre relation avec les fabricants repose sur un partenariat; il ne s'agit pas d'un partenariat entre égaux, mais c'est un partenariat. Mais il reste que nous cherchons vraiment à obtenir un cadre uniforme, juste et équitable : ainsi, il n'y a aucune discussion, et nous suivons tous la même voie, peu importe qui est le fabricant, peu importe qui dirige. Dans 20 ans, l'ampleur des négociations sera fonction de l'identité des trois personnes assises à la table.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : J'ai plusieurs questions à poser, mais compte tenu du temps, je devrais peut-être tirer au sort pour savoir qui répondra à mes questions.

Monsieur Nantais, voici ma première question : selon nos renseignements, le Service de recherche du Congrès américain, en 2014, a estimé qu'environ 15 millions de véhicules ont fait l'objet d'un rappel. Si on compare avec le Canada durant la même période, combien de véhicules ont été rappelés?

[English]

Mr. Nantais: That's a very good question. Unfortunately, I don't have an answer for you in terms of the total number. I'm sure we could get that number as all recalls and responses are registered with Transport Canada. It's a difficult one to answer.

[Translation]

Senator Boisvenu: That brings me to my second question, and please correct me if I am wrong. According to information I have obtained, Canada operates differently from the U.S. in terms of vehicle recalls. In Canada, internal guidelines are forwarded to the dealers instead of carrying out massive recalls. Is that the case?

[English]

Mr. Nantais: I would suggest, senator, that there is actually a great deal of similarity between Canada and United States in terms of recalls. If you look at the summary of the steps in both Canada and the United States, they are very similar.

Sometimes, based on the information and the data analysis that's done in the United States, that will be looked at in Canada as to when a recall may be initiated in Canada. Because of the highly integrated nature of our business, for the products that are essentially identical on both sides of the border, if a recall is initiated in the United States, we would generally issue a recall here in Canada, save and except if there were some regional aspects of a recall. For instance, if the safety recall is due to an issue with certain environmental aspects, such as humidity, heat, the variation of those things that causes the defect, then we would look at that in terms of whether that's the case in Canada.

You may not always get the full recall in Canada because of those reasons, but the reverse is true as well. In Canada, we've been known to initiate a recall that was not initiated in United States. I can think of where you have corrosion, for instance, where we use high amounts of salt or along coastal areas where our vehicles are subject to exposure to salt, whether its corrosion or wiring or something like that. In Canada, we have initiated a recall.

Similarly, we still have some —

[Translation]

Senator Boisvenu: I will be more specific. In the United States — according to the information I have obtained — systematic recalls are much more common. So vehicle owners receive a notice from the manufacturer informing them of a defect and of having a certain time to have the vehicle repaired. In Canada, the instructions are sent to the dealer, who can then notify the vehicle owners.

Is that information accurate?

[Traduction]

M. Nantais : C'est une très bonne question. Malheureusement, je ne pourrais vous donner un chiffre total. Je suis certain que nous pourrions vous l'obtenir, puisque tous les rappels et toutes les mesures prises sont consignés par Transports Canada. Il est difficile de répondre à cette question.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Cela m'amène à ma deuxième question, et vous me corrigerez si j'ai tort. Selon des renseignements que j'ai obtenus, le Canada fonctionne différemment des Américains pour ce qui est du rappel des véhicules. Au Canada, on transmet des directives internes aux concessionnaires au lieu d'effectuer des rappels massifs. Est-ce le cas?

[Traduction]

M. Nantais : J'avancerais, sénateur, qu'il y a en fait énormément de similitudes entre le Canada et les États-Unis pour ce qui est des rappels. Si vous jetez un coup d'œil au résumé des mesures prises au Canada et aux États-Unis, vous constaterez qu'elles sont très similaires.

Au Canada, il arrive qu'on s'appuie sur l'information et l'analyse des données provenant des États-Unis au moment de déterminer si un rappel peut être amorcé au Canada. Notre secteur d'activité étant fortement intégré — les produits sont essentiellement identiques des deux côtés de la frontière —, si un rappel est effectué aux États-Unis, nous allons généralement faire de même au Canada, à moins que le rappel en question ait une quelconque composante régionale. Par exemple, si le rappel de sécurité tient à un problème lié à des aspects environnementaux — comme l'humidité, la chaleur, une variation de ces facteurs qui cause le défaut —, alors nous examinerons la question pour déterminer si cela s'applique au Canada.

Il se peut que le Canada n'impose pas un rappel général, pour ces motifs, mais l'inverse est vrai également. Il est déjà arrivé, cela se sait, que le Canada lance un rappel même si les États-Unis n'en ont pas lancé un. Je pense par exemple au cas de corrosion, dans les régions où nous utilisons de grands volumes de sel ou dans les régions côtières, où nos véhicules sont exposés au sel, qui entraîne de la corrosion ou s'attaque aux câbles, par exemple. Au Canada, nous avons déjà lancé un rappel.

De la même manière, nous avons encore quelques...

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je serai plus précis. Aux États-Unis — selon les renseignements que j'ai obtenus —, on procède beaucoup plus par des rappels systématiques. Ainsi, le propriétaire d'un véhicule reçoit du constructeur un avis l'informant d'une défectuosité et qu'il a un certain délai pour faire réparer son véhicule. Au Canada, on envoie la directive au concessionnaire, qui pourra ensuite aviser le propriétaire du véhicule.

Cette information est-elle exacte?

[English]

Mr. Nantais: No, not quite, senator. Again, the process is very similar to the United States. Upon becoming aware of a defect or non-compliance issue, the manufacturer must notify the minister as soon as that becomes known. They must notify the consumer no later than 60 days beyond that. Those are very similar to the United States.

[Translation]

Senator Boisvenu: In 2014, if the U.S. recalled 14 million vehicles, in theory, should Canada have recalled about 1.5 million vehicles in 2014-15, given that our population is 10 times smaller than that of the United States?

[English]

Mr. Nantais: Generally that ratio would apply, but we have to remember that the markets are not identical. Americans buy certain types of vehicles in greater numbers or variations than we do in Canada. For instance, we have a smaller fleet, and we have a tendency to purchase vehicles that have slightly different equipment combinations.

The fleet is not identical, so I would suggest that the 10 to 1 ratio necessarily doesn't apply, senator.

[Translation]

Senator Boisvenu: My last question is for Mr. White. You worked for Volkswagen until 2015, I believe.

Mr. White: I worked for Volkswagen and General Motors, yes.

Senator Boisvenu: At the time of the crisis, you were at Volkswagen.

Mr. White: I was in Australia.

Senator Boisvenu: Could you briefly describe how this crisis has shaken consumer confidence in automakers? Today, we have seen that BMW, Audi and perhaps even Mercedes have not complied with certain environmental standards. How will your industry regain consumer confidence in these and other brands?

Mr. White: Clearly, this has not helped the image of the industry. In my opinion, all manufacturers will have to work hard to ensure that the standards are being met, to carry out their work ethically and to build customer loyalty.

[Traduction]

M. Nantais : Non, pas tout à fait, sénateur. Encore une fois, notre processus est très semblable à celui des États-Unis. Dès qu'il prend connaissance d'un défaut ou d'un problème de non-conformité, le fabricant doit immédiatement aviser le ministre, dès que le fait est connu. Et il doit aviser le consommateur dans un délai de 60 jours. C'est très semblable à ce qui se fait aux États-Unis.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : En 2014, si les Américains ont rappelé 14 millions de véhicules, au Canada, en théorie, on devrait avoir rappelé environ 1,5 million de véhicules en 2014-2015, étant donné que notre population est 10 fois moins importante que celle des États-Unis?

[Traduction]

M. Nantais : De manière générale, ce ratio serait correct, nous ne devons pas oublier que les marchés ne sont pas identiques. Les Américains achètent certains types de véhicules en plus grand nombre que les Canadiens, et ils achètent différents modèles. Notre parc de véhicules est plus petit, par exemple, et nous avons tendance à acheter des véhicules qui ne sont pas tout à fait équipés de la même manière.

Notre parc automobile n'est pas identique, et c'est pourquoi je dirais que ce ratio de 10 pour 1 ne s'applique pas nécessairement, monsieur le sénateur.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Ma dernière question s'adresse à M. White. Vous avez travaillé pour Volkswagen, je crois, jusqu'en 2015.

M. White : J'ai travaillé pour Volkswagen et General Motors, oui.

Le sénateur Boisvenu : Au moment de la crise, vous étiez chez Volkswagen.

M. White : J'étais en Australie.

Le sénateur Boisvenu : Pouvez-vous nous décrire brièvement comment cette crise a ébranlé la confiance des consommateurs envers les constructeurs automobiles? On s'aperçoit aujourd'hui que BMW, Audi et peut-être même Mercedes n'ont pas respecté certaines normes environnementales. Comment votre industrie retrouvera-t-elle la confiance des consommateurs envers ces marques ainsi que d'autres marques?

M. White : Évidemment, cela n'aide pas l'image de l'industrie. À mon avis, tous les manufacturiers devront travailler fort pour veiller au bon respect des normes, accomplir leur travail sur une base éthique et fidéliser leur clientèle.

There will be a lot of work to do to rebuild the image of some brands. Our dealers, who are in the line of fire, will have to work with the manufacturers to regain consumer confidence. There will be a lot of work to do in the coming years.

Senator Boisvenu: Bill S-2 will probably help with that.

Mr. White: Yes.

[English]

The Deputy Chair: Gentlemen, thank you for your presentations. Our time is up. We really appreciate your being with us this morning.

We will seat our next panel and continue our study on Bill S-2. I'm pleased to introduce our next witnesses: Ian Jack, Managing Director, Communications and Government Relations, Public Affairs, Canadian Automobile Association; George Iny, Executive Director, Montreal, Automobile Protection Association, accompanied by John Raymond, Director, Toronto, who will assist Mr. Iny in answering questions.

Please begin your five-minute presentations, and afterwards the senators will have questions.

[Translation]

Ian Jack, Managing Director, Communications and Government Relations, Public Affairs, Canadian Automobile Association: Honourable senators, we are pleased to be here today to talk about this very interesting and important issue for the future of Canada's road safety.

[English]

Let me begin by thanking you for inviting the Canadian Automobile Association to be here today to comment on Bill S-2.

Founded in 1913 as a non-profit and still to this day a non-profit, the CAA is a federation of nine clubs providing more than 6.2 million members from coast to coast with emergency roadside services but also with automotive and travel services, members' savings and comprehensive insurance. We have also since the very beginning in 1913 advocated on issues of concern to our members.

Our portfolio today includes road safety, the environment, mobility, infrastructure and consumer protection. From our earliest days, pushing for stop signs to public education about the importance of seat belts and air bags, to campaigns against impaired and distracted driving that continue to this day, we have been at the forefront of road safety advocacy for nearly a century.

Il y aura beaucoup du travail à faire afin de rebâtir l'image pour certaines marques. Nos concessionnaires, qui sont sur la ligne de feu, devront travailler de concert avec les manufacturiers pour regagner la confiance des clients. Il y aura beaucoup de travail à faire dans les années à venir.

Le sénateur Boisvenu : Le projet de loi S-2 aidera sans doute à ce chapitre.

M. White : Oui.

[Traduction]

Le vice-président : Messieurs, merci de vos exposés. Notre temps est écoulé. Nous avons vraiment apprécié votre présence ici ce matin.

Nous allons laisser à nos prochains témoins le temps de s'installer et nous allons poursuivre notre étude sur le projet de loi S-2. C'est avec plaisir que je présente les prochains témoins : Ian Jack, directeur général, Communications et relations gouvernementales des affaires publiques, de l'Association canadienne des automobilistes; George Iny, directeur général, Montréal, de l'Association pour la protection des automobilistes, qui est accompagné par John Raymond, directeur, Toronto. M. Raymond aidera M. Iny à répondre aux questions.

Veillez commencer vos exposés; vous avez cinq minutes, après quoi les sénateurs auront des questions à vous poser.

[Français]

Ian Jack, directeur général, Communications et relations gouvernementales des affaires publiques, Association canadienne des automobilistes : Honorables sénateurs, c'est avec plaisir que nous sommes ici aujourd'hui pour vous parler de ce dossier fort intéressant et fort important pour l'avenir de la sécurité routière au Canada.

[Traduction]

Permettez-moi de commencer en vous remerciant d'avoir invité l'Association canadienne des automobilistes à venir ici aujourd'hui pour commenter le projet de loi S-2.

Notre association a été fondée en 1913 à titre d'association sans but lucratif; ce qu'elle est toujours aujourd'hui. Nous comptons neuf clubs qui fournissent à plus de 6,2 millions de membres de toutes les régions du pays des services routiers d'urgence, des services automobiles et de voyage, des économies et des services d'assurance détaillés. Depuis ses tout débuts, en 1913, la CAA défend des questions qui préoccupent ses membres.

Nos dossiers comprennent notamment la sécurité routière, l'environnement, la mobilité, les infrastructures et la protection des consommateurs. Dès le début, la CAA a réclamé des panneaux d'arrêt, des campagnes d'éducation du public sur l'importance des ceintures de sécurité et des coussins gonflables, des campagnes contre la conduite en état d'ébriété et la conduite

Across Canada, approximately one in four drivers in every province is a CAA member. We are one of Canada's largest and most trusted consumer organizations, offering travellers and decision makers the information they need about issues that matter.

Our comments today on vehicle safety recalls are aimed at ensuring that consumers are safe, fairly treated and that necessary repairs are offered by manufacturers in a timely manner.

In the United States, the National Highway Traffic Safety Administration, or NHTSA, has the authority to require manufacturers to recall vehicles that have safety-related defects or do not meet federal safety standards. Since enacted in 1966 in the United States, more than 390 million cars, trucks, buses, recreational vehicles, motorcycles and mopeds, 46 million tires, 66 million pieces of motor vehicle equipment and 42 million child safety seats have been recalled to correct safety defects.

Here in Canada, the CAA believes that for the owners of the nearly 24 million light vehicles on the road today, Bill S-2 is a positive step that strengthens the enforcement and compliance regime to further protect the safety of Canadians.

As drafted, we are also pleased to see that the Minister of Transport would be provided for the first time in this country the authority to order companies to correct a defect or non-compliance and be given the ability to penalize through administrative monetary penalties companies that do not comply with the orders.

While most manufacturers live up to the high standards we have set for Canadian vehicles, which have helped make our roads among the world's safest, the fact remains that as we sit here today Transport Canada has 17 active defect investigations under way.

There are instances where government intervention may not only be useful but could be necessary. For example, on November 10 of this year Transport Canada announced that it had made a preliminary determination that there is a safety defect involving brakes on some 2011 and 2012 F-150 trucks. The department has received over 100 complaints on this issue.

In testimony before the committee last week, as you will know, honourable senators, the minister, Marc Garneau, said the government contacted Ford and is disappointed that the automaker disagrees with its assessment. He pointed out that under current legislation the effective result is a stalemate. This is

inattentive — des campagnes qui se poursuivent aujourd'hui —, et elle est donc depuis près d'un siècle l'un des principaux défenseurs de la sécurité routière.

À l'échelle du Canada, dans toutes les provinces, près d'un automobiliste sur quatre est membre de la CAA. Nous sommes l'une des associations canadiennes de consommateurs les plus importantes et les plus dignes de confiance, puisque nous offrons aux voyageurs et aux décideurs les renseignements clés dont ils ont besoin sur les questions d'importance.

Les commentaires sur les rappels de sécurité automobile que nous présentons aujourd'hui visent à assurer que les consommateurs sont en sécurité et sont traités sur un pied d'égalité, et que les constructeurs leur offrent les réparations nécessaires en temps opportun.

Aux États-Unis, la National Highway Traffic Safety Administration a le pouvoir d'exiger que les constructeurs rappellent les véhicules qui présentent des défauts de sécurité ou qui ne respectent pas les normes de sécurité fédérales. Depuis que cette loi a été adoptée, en 1966, plus de 390 millions de voitures, camions, autocars, véhicules récréatifs, motocyclettes et vélocycleurs ainsi que 46 millions de pneus, 66 millions de pièces d'équipement pour véhicules motorisés et 42 millions de sièges pour enfants ont fait l'objet d'un rappel pour corriger des vices de sécurité.

Ici, au Canada, la CAA est convaincue que, pour les propriétaires des près de 24 millions de véhicules légers qui circulent sur les routes aujourd'hui, le projet de loi S-2 est un pas dans la bonne direction, et qu'il contribue à raffermir le régime de conformité et d'application de la loi afin de mieux protéger la sécurité de tous les Canadiens.

Nous sommes heureux également de voir que le projet de loi, dans sa forme actuelle, donnera pour la première fois au ministre des Transports le pouvoir d'ordonner aux entreprises de corriger un défaut ou un cas de non-conformité et pourra infliger des sanctions administratives pécuniaires aux entreprises qui ne se conforment pas.

Même si la plupart des constructeurs respectent les normes rigoureuses que nous avons établies pour les véhicules canadiens, qui ont fait de notre réseau routier un des plus sûrs au monde, il n'en reste pas moins que, à l'heure même où nous nous parlons, Transports Canada mène 17 enquêtes sur des défauts de sécurité.

Il y a des cas où l'intervention du gouvernement peut être non seulement utile, mais indispensable. Le 10 novembre dernier, par exemple, Transports Canada a rendu une décision provisoire et établi un défaut de sécurité des freins des camions F-150 2011 et 2012. Le ministère avait reçu plus de 100 plaintes à ce sujet.

Lorsqu'il a comparu devant votre comité la semaine dernière, comme vous le savez certainement, honorables sénateurs, le ministre des Transports, M. Marc Garneau, a déclaré que son gouvernement avait communiqué avec Ford et qu'il avait été déçu de constater que le constructeur réfutait ces constatations. Il a

not good enough. We don't believe this is good public policy. Bill S-2 will increase the tools available to the minister to ensure the safety of Canadians.

Today the strongest measure Transport Canada can take when dealing with vehicles it believes are a hazard to Canadians is to force the issuance of a notice of defect, which requires a manufacturer to notify owners that their cars are unsafe. That's it.

The government does not have the power to force a manufacturer to order a recall. This makes the current Canadian system a veritable, if not literal, paper tiger. Bill S-2 will give the minister the authority to order a company to issue that recall to make companies repair a recalled vehicle at no cost to the consumer and to prevent new vehicles from being sold in Canada until they are repaired. This matches similar legislation that exists in the U.S., finally levelling the playing field for Canadian consumers.

Transport Canada's website hosts information today about vehicle recalls and encourages consumers to address them as soon as possible. Bill S-2 will add teeth to that information and is a necessary tool for enforcement, in our view, in cases where the minister deems that intervention is necessary.

For too long Canadian consumer protection in this area has taken a back seat to the U.S. In our view, Bill S-2, while not perfect, goes a long way towards rebalancing the situation and is a solid advance for Canadian consumers.

Honourable senators, thank you for your time this morning. I would be pleased to answer your questions.

[Translation]

George Iny, Executive Director, Montreal, Automobile Protection Association: My name is George Iny. I am the Executive Director of the Automobile Protection Association. I will give my presentation in English and answer questions in both languages.

[English]

Next to me is John Raymond, who works with the association, but before he was with the APA, he was an auto dealer. I wanted to bring someone who has actually worked on both sides of the street and a person who when he was a dealer also operated with the highest level of integrity. If there are questions or if we want more depth for some of the questions, he could give us the additional real world experience.

ajouté que, selon la loi en vigueur, le résultat est une impasse. Cela ne suffit pas. Le projet de loi S-2 multipliera les outils dont dispose le ministre pour garantir la sécurité des Canadiens.

Aujourd'hui, la mesure la plus vigoureuse que Transports Canada peut prendre lorsqu'il estime que certains véhicules constituent un danger pour les Canadiens consiste à obliger le constructeur à envoyer un avis de défaut aux propriétaires, pour que ces derniers sachent que leurs véhicules sont dangereux. Ça se limite à ça.

Le gouvernement n'a pas le pouvoir de contraindre un constructeur à ordonner un rappel. Cela fait du système canadien un véritable tigre en papier, littéralement. Le projet de loi S-2 confèrera au ministre le pouvoir d'ordonner aux entreprises d'émettre un avis de rappel, de les obliger à réparer tout véhicule faisant l'objet d'un rappel, sans frais pour le consommateur, et de les empêcher de vendre ces véhicules neufs vendus au Canada tant qu'ils n'auront pas été réparés. C'est assez semblable aux lois américaines, et cela finira par uniformiser les règles du jeu pour les consommateurs canadiens.

De fait, aujourd'hui, le site web de Transports Canada fournit des renseignements sur les rappels de véhicules et encourage les consommateurs à donner suite au rappel de leur véhicule le plus rapidement possible. Le projet de loi S-2 est un outil d'application de la loi des plus efficaces, pour les rappels de véhicules, lorsque le ministre estime qu'une intervention est indispensable.

Cela fait trop longtemps que les mesures de protection des consommateurs canadiens sont à la traîne de celles des États-Unis. À notre avis, même si le projet de loi S-2 n'est pas parfait, il contribue dans une large mesure à rééquilibrer la situation, et il représente un progrès indéniable pour les consommateurs canadiens.

Messieurs les sénateurs, merci de m'avoir accordé du temps ce matin. Je répondrai avec plaisir à vos questions.

[Français]

George Iny, directeur général, Montréal, Association pour la protection des automobilistes : Je m'appelle George Iny. Je suis le directeur général de l'Association pour la protection des automobilistes. Je ferai ma présentation en anglais et je répondrai aux questions dans les deux langues.

[Traduction]

C'est John Raymond qui est à côté de moi; il travaille pour l'Association, mais auparavant, il était concessionnaire d'automobiles. Je voulais inviter quelqu'un qui avait travaillé dans le domaine et dans les deux rôles, quelqu'un qui, lorsqu'il était concessionnaire, menait ses affaires avec une intégrité absolue. Si certaines questions l'exigent, si nous voulons creuser certaines questions, il pourra répondre en s'appuyant sur son expérience de la vraie vie.

The APA is a public interest association. We're basically fishermen. We essentially have public information hotlines and a website where we handle consumer complaints.

For many years before the web existed, you could say we were almost scouts for Transport Canada. Approximately 10 per cent of the complaints that the government received would have gone through our offices.

We also work with a network of recommended auto dealers and are in touch with them as well on a fairly regular basis. There are probably over 40 right now. As a consequence, we have some familiarity with both sides of the street.

The current Motor Vehicle Safety Act is like an old house that has not been renovated since the 1960s — literally — in some areas. Some of the requirements, as Ian just pointed out, are a bit quaint. The carmaker just has to send you a letter that your vehicle could be dangerous or injure you. I think that's part of the reason why today we have good, broad-based support for all sides for bringing it up to date.

I would like to address some of the specific amendments that are being proposed. First, we have talked a lot about recalls today. That's a little bit, to use the house analogy, like talking about your granite kitchen top and appliances. It's what you see but it isn't where all of the work has to be done. There are a lot of other initiatives in the act as well.

Today there are approximately 600 recalls a year in Canada and the United States. Ninety-nine per cent of those are voluntary, so no change as far as that's concerned from our standpoint. There is already good practice around that, even though the legal framework is not identical between the U.S. and Canada.

You're looking at the other 1 per cent, so six — some years it would be less or some years a little more — recalls where you have the equivalent of what Ian said is a standoff, where our government has to then go to the Americans and ask them to do something or possibly where the perception is that the carmaker is turning a deaf ear.

Even in those cases it's not likely that every one of those so-called standoffs would lead to a recall. Our government doesn't have a very strong record of being muscular with the carmakers. Even though our picture of the situation is coloured by the recalls and the investigations that don't work well, the ones that are a bit of a brawl and that are in the media for a long time, it doesn't necessarily mean that you will end up with that situation.

L'APA est un organisme d'intérêt public. Nous sommes d'abord et avant tout des pêcheurs. Nous avons essentiellement des lignes de renseignements directes et un site web, et nous nous occupons des plaintes des consommateurs.

Pendant des années, avant la naissance d'Internet, vous auriez dit que nous étions à peu près l'équivalent d'éclaireurs pour Transports Canada. Environ 10 p. 100 des plaintes adressées au gouvernement seraient passées par nos bureaux.

Nous travaillons aussi avec un réseau de concessionnaires d'automobiles qui nous ont été recommandés, et nous communiquons avec eux assez régulièrement. Il y a à l'heure actuelle plus d'une quarantaine de ces concessionnaires. En conséquence, nous savons bien ce qui se passe des deux côtés de la clôture.

La Loi sur la sécurité automobile actuellement en vigueur est à certains égards aussi vieille qu'une maison qui n'a pas été rénovée depuis les années 1960, littéralement. Certaines exigences, comme Ian vient de le souligner, sont quelque peu désuètes. Le constructeur n'a qu'à vous envoyer une lettre pour vous aviser que votre véhicule peut être dangereux et que vous risquez de vous blesser. Je crois que cela explique en partie pourquoi nous avons réuni aujourd'hui un important appui, de tous les côtés, en faveur de sa mise à jour.

J'aimerais aborder quelques-unes des modifications proposées. Premièrement, nous avons beaucoup parlé aujourd'hui des rappels. C'est un peu, pour reprendre l'analogie de la maison, comme si vous parliez de votre comptoir de cuisine en granit et de vos électroménagers. Ce sont des choses visibles, mais le travail doit se faire ailleurs. Il y a beaucoup d'autres initiatives, dans ce projet de loi, également.

Aujourd'hui, on compte quelque 600 rappels par année au Canada et aux États-Unis. Dans 99 p. 100 des cas, il s'agit de rappels volontaires, et, de notre point de vue, cela veut dire que rien n'a changé. En pratique, les choses se passent déjà bien, sur ce plan-là, même si le cadre juridique du Canada n'est pas identique à celui des États-Unis.

Vous vous intéressez aux autres cas, 1 p. 100, c'est-à-dire six rappels — certaines années, le nombre est plus élevé, d'autres, il l'est moins —, où il se passe l'équivalent de ce que Ian a décrit, c'est-à-dire qu'il ne se passe rien, et notre gouvernement doit alors aller demander aux Américains de faire quelque chose, et on a l'impression que le constructeur fait la sourde oreille.

Et, même dans ces cas-là, il n'est pas évident que, malgré l'immobilisme, tous les cas vont mener à un rappel. Notre gouvernement n'est pas reconnu comme un gouvernement qui impose aux constructeurs d'automobiles. Dans le tableau que nous avons brossé de la situation, nous avons beau remarquer surtout les rappels et les enquêtes qui ne fonctionnent pas bien, celles qui donnent lieu à des batailles et dont les médias parlent longtemps, cela ne veut pas nécessairement dire que la situation se présentera inévitablement.

We see that more as an update. It will give the government tools for a small number of situations where right now they have to plead. It's not only unseemly; it's not actually good policy to require that. So that's a good thing.

The next thing is real-time look-up capability. Currently on the Transport Canada website there is a list of carmakers that will allow you to know if there is a recall in existence. They have already offered that service for over 20 years. Before the Internet you could phone to find out if there was a recall on your car but not if the recall had been done to your car. That's what we need now.

Currently, the government is like a blogger. They call the carmakers and find out what's available and put it on their website. The amendment here would ideally allow the government to require a carmaker — anyone distributing vehicles here — to provide that service to the general public so you could, first, find out if your vehicle is covered and, second, find out if it has actually been corrected.

We don't have a big privacy concern with this. A car is not a person and there is a very strong public safety component to this.

It's also very important if eventually we want to get around to getting uncorrected vehicles in the hands of subsequent owners corrected. That's where this conversation is going and it may eventually require some buy-in from the provinces. It's important for them to know there is a uniform ability to access this information and maybe tell someone at the time their registration is up for renewal: "Your car has an open recall; you have to bring it in." We do it for parking tickets. We are able to collect parking tickets. So I think that's an important thing.

With regard to administrative monetary penalties, this is something supposedly new. It will be a form of traffic ticket to someone who is out of compliance. Here, Ian and I are not in 100 per cent agreement. At the APA, we believe the fines should be low, but the reality is that they should be levied if you are consistently non-compliant.

There is a problem right now at Transport Canada where they have a huge hammer that is very difficult to use, so it doesn't get used. We would prefer to have a culture of regular, consistent enforcement of the act. We're told that these penalties would actually allow that to happen.

Nous estimons qu'il s'agit davantage d'une mise à jour. Cela donnera au gouvernement les outils dont il a besoin, dans un petit nombre de cas, lorsqu'il lui faut plaider. Non seulement ça paraît mal, mais en plus, ce n'est pas une bonne politique que de l'exiger. C'est donc une bonne chose.

Il y a ensuite la capacité de faire des recherches en temps réel. À l'heure actuelle, il y a sur le site de Transports Canada une liste des constructeurs d'automobiles grâce à laquelle vous pouvez savoir si un rappel a été lancé. Cela fait plus de 20 ans que ce service est offert. Avant Internet, vous pouviez téléphoner pour savoir si votre automobile faisait l'objet d'un rappel, mais ne pouviez pas savoir si le défaut de votre automobile avait été corrigé. Et c'est ce dont nous avons besoin aujourd'hui.

À l'heure actuelle, le gouvernement semble tenir un blogue. Il appelle les constructeurs pour obtenir des informations et il les affiche sur son site web. La modification, idéalement, permettrait au gouvernement d'exiger qu'un fabricant d'automobiles — ici, quiconque distribue des véhicules — à fournir ce service au grand public de façon qu'une personne puisse, premièrement, savoir si son véhicule est visé et, ensuite, savoir si les correctifs ont été apportés.

La question de la protection des renseignements personnels ne nous préoccupe pas tellement, ici. Une automobile, ce n'est pas une personne, et l'aspect de la sécurité du public est beaucoup plus important.

C'est également très important si nous voulons, un jour, arriver à faire réparer des véhicules qui ont été cédés à un autre propriétaire sans avoir été réparés. C'est de cela que nous voulons parler, et il faudra peut-être s'assurer que les provinces sont d'accord. Il est important qu'elles sachent qu'elles peuvent toutes obtenir les mêmes informations et qu'elles peuvent aussi aviser un consommateur qui vient faire renouveler ses enregistrements que son véhicule fait l'objet d'un rappel en cours et qu'il doit le faire réparer au garage. Nous le faisons pour les contraventions de stationnement. Nous pouvons obtenir de l'information sur les contraventions de stationnement. C'est pourquoi je crois que c'est un aspect important.

En ce qui concerne les sanctions administratives pécuniaires, il semble que c'est nouveau. Elles s'apparenteront à des contraventions pour infractions au code de la route et viseront les conducteurs dont le véhicule n'est pas conforme. Sur ce point, Ian et moi ne sommes pas d'accord à 100 p. 100. Du côté de l'APA, nous croyons que les amendes ne devraient pas être trop élevées, mais en réalité, il faudrait que le montant augmente dans le cas où la non-conformité se répète.

Le problème, actuellement, c'est que Transports Canada dispose d'un marteau énorme dont il est très difficile de se servir, et c'est pourquoi il ne sert pas. Nous préfererions une culture axée sur l'application régulière et uniforme des lois. On nous a dit que ces sanctions auraient justement ce résultat-là.

Fines received under the new provisions become public money. At the APA, we believe that some of that money should be set aside for public interest research on road safety. There are very good examples for very small amounts of money.

You mentioned the Volkswagen issue. That was discovered by a few university researchers on a grant of under \$100,000. That is something that seven or eight countries that had diesel emissions standards were not able to find.

We believe very strongly that that would be a useful amendment and that some of that money should be set aside for public interest research on road safety.

Finally, the recall completion rates. Currently under our act — and this goes back to 1970 — the carmaker has to file, every quarter, the percentage of vehicles fixed, until the eighth quarter, and then it's off the table.

With some companies, we are seeing that they don't do anything for the first year. They wait and start filing by the fifth, sixth or seventh quarter, and after the eighth quarter, it's over; it's a dead end. It's not an investigation anymore because they have announced a recall. They have not fixed everything, but there is no real consequence for it.

Our understanding is that these amendments would support more robust follow-up and activity around recall repairs. If your initial letter didn't work, you would have to re-notify the current owners, not the original owners in your records, to bring your recall correction rates up to speed. We think that's a good thing.

There was some conversation here earlier about what is called a pre-call, where the car is delivered to the dealer, has an open recall but is not sold. I will tell you that, generally, the industry practice around this is pretty good. With most carmakers, unless the recall is for something where the safety issue is remote, where a label is delivered in Spanish and English instead of French and English — that does happen — or the tire pressure is too high, which is not really safety issue, the general practice is very good around this. There is not that big a problem with pre-calls.

Our concern, though, is that the way the clause is written, would someone interpret this to mean that Transport Canada has no authority with recall completion rates after the car has been sold for the first time? Currently, although the government doesn't use its authority in a very creative way, they do have some

Le montant des amendes perçues en application des nouvelles dispositions est versé au Trésor. L'APA estime qu'il faudrait mettre de côté une partie de cet argent pour des recherches d'intérêt public sur la sécurité routière. On peut réaliser de très bonnes recherches avec d'autres petites sommes d'argent; il y a des exemples.

Vous avez parlé du dossier Volkswagen. Le problème a été découvert par une poignée de chercheurs universitaires qui avaient obtenu une subvention de moins de 100 000 \$. Le problème avait échappé à sept ou huit pays qui avaient établi des normes sur les émissions des moteurs diesel.

Nous sommes convaincus qu'il s'agit d'un amendement utile, et qu'il faudrait mettre de côté une partie de cet argent pour des recherches d'intérêt public sur la sécurité routière.

Pour terminer, parlons des taux d'exécution des rappels. Selon la loi actuelle — qui remonte à 1970 —, le constructeur doit transmettre chaque trimestre un rapport sur le pourcentage des véhicules réparés; il doit le faire jusqu'au huitième trimestre, après quoi il n'en est plus question.

Nous avons observé que certaines entreprises ne font rien, la première année. Elles prennent leur temps et ne commencent à produire des rapports que le cinquième, le sixième ou le septième trimestre, et, après le huitième trimestre, elles en ont terminé; c'est la fin. Il n'est plus question d'enquête, étant donné qu'elles avaient annoncé un rappel. Elles n'ont pas tout réglé, mais elles ne font face à aucune conséquence importante.

De la façon dont nous voyons les choses, ces modifications renforceraient les mesures de suivi et toutes les activités qui concernent les réparations visées par les rappels. Si la première lettre ne donne aucun résultat, il vous faudrait envoyer un nouvel avis aux propriétaires actuels, non pas les propriétaires initiaux dont le nom figure dans vos dossiers, de manière à redresser votre taux d'exécution des rappels et des correctifs. Nous pensons que c'est une bonne chose.

Il a déjà été question, ici, de ce que nous appelons les rappels préalables, c'est-à-dire pour le cas où un concessionnaire prend livraison d'une automobile visée par un rappel en cours, mais ne la vend pas. Je puis vous le dire, de manière générale, la pratique de l'industrie dans ce dossier est très correcte. La plupart des constructeurs ont adopté une très bonne pratique dans ce domaine, en général, c'est-à-dire sauf dans le cas où la sécurité n'est pas en cause, lorsque l'étiquette est rédigée en espagnol et en anglais plutôt qu'en français et en anglais — ce sont des choses qui arrivent —, ou lorsque la pression dans les pneus est trop haute, ce qui ne menace pas vraiment la sécurité. Les rappels préalables ne représentent pas un si grand problème que cela.

Ce qui nous préoccupe, cependant, c'est que, de la façon dont la disposition est formulée, quelqu'un pourrait penser que cela veut dire que Transports Canada ne peut exercer aucun pouvoir, au chapitre des taux de rappel, une fois que le véhicule a été vendu pour la première fois. Est-ce que ce serait possible? À l'heure

oversight and responsibility for it, and we would be unhappy if this were understood backwards to say were it to be sold, it's not your problem anymore.

That's it.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Mr. Iny did not mention that he is a radio and television star in Quebec. Let me congratulate Mr. Iny for his excellent work in defending the interests of automotive consumers.

It is useful for our committee to hear from consumers. We have had a lot of discussions with the representatives of producers and vendors. The consumers' version is very important, because Bill S-2 seeks to protect them better.

Looking at the American model in relation to the Canadian model, in the context of Bill S-2, where does our country stand in terms of consumer protection, on either side of the border?

Mr. Iny: There are two points of view: the legislation and the regulations. In general, Canada follows U.S. regulations. We are not at a disadvantage. When there are differences, we receive the same equipment.

As for the legislation, these updates will equip Transport Canada with a measure that is more comparable to current practice in the United States. For example, it is possible to appoint an external person as an auditor in a car company. There are fines for delays and it is easy to check, in real time, whether the vehicle is being recalled. The U.S. has all those things. We see those items as an update of our legislation. We will not have the same fines or penalties as the U.S. In other respects, the legislation is not the same, but that's not essential.

Senator Boisvenu: Are automakers waiting too long to integrate some safety features into their basic configuration? I am thinking of smart speed regulators, emergency brakes and lane departure warning signals. Do automobile manufacturers wait too long to integrate those devices into their basic configuration? We know that consumers have to pay extra to have certain features in their vehicle.

Mr. Iny: That was true at one point, but it is probably the opposite today. Efforts are being made to ensure that intelligent safety devices, such as anti-collision systems, are installed in more affordable vehicles. This is an interesting issue.

actuelle, même si le gouvernement n'exerce pas ses pouvoirs de façon très créative, il exerce quand même une certaine surveillance et il a quelques responsabilités dans ce dossier; nous serions déçus si cette disposition était mal comprise et que les gens pensaient que, une fois qu'un véhicule est vendu, le problème disparaît.

J'ai terminé.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : M. Iny ne vous a pas dit qu'il est une vedette de la radio et de la télévision au Québec. Je tiens à féliciter M. Iny pour son excellent travail en matière de défense des intérêts des consommateurs automobiles.

Il est intéressant pour notre comité d'entendre la version des consommateurs. Nous avons eu beaucoup de discussions avec les représentants des producteurs et des vendeurs. La version des consommateurs est très importante, parce que le projet de loi S-2 vise à mieux les protéger.

En examinant le modèle américain par rapport au modèle canadien, dans le cadre du projet de loi S-2, où notre pays se situe-t-il en matière de protection des consommateurs, d'un côté et de l'autre de la frontière?

M. Iny : Il y a deux points de vue : la législation et les règlements. En général, le Canada suit les règlements américains. Nous ne sommes pas désavantagés. Quand il y a des différences, nous recevons les mêmes équipements.

Pour la loi, ces mises à jour vont outiller Transports Canada d'une mesure qui se compare davantage à la pratique actuelle aux États-Unis. On a, par exemple, la possibilité de nommer une personne de l'externe à titre de vérificateur au sein d'une compagnie d'automobiles. On a des amendes en cas de délais et une facilité de vérifier rapidement, en temps réel, si le véhicule fait l'objet d'un rappel. Ce sont toutes des choses qu'ont les Américains. Nous voyons ces éléments comme une mise à jour de notre loi. On n'aura pas les mêmes amendes ou pénalités que les Américains. À d'autres points de vue, la loi n'est pas la même, et il n'est pas essentiel qu'elle le soit non plus.

Le sénateur Boisvenu : Les constructeurs automobiles attendent-ils trop longtemps pour intégrer dans leur configuration de base certains équipements de sécurité? Je pense entre autres aux régulateurs de vitesse intelligents, aux freins d'urgence, au signal de débordement lorsque le véhicule change de voie. Les constructeurs automobiles attendent-ils trop longtemps pour intégrer ces équipements dans leur configuration de base? On sait que les consommateurs doivent payer un supplément pour avoir certains équipements dans leur véhicule.

M. Iny : C'était vrai à une certaine époque, mais c'est sans doute l'inverse aujourd'hui. Des efforts sont faits pour que des dispositifs de sécurité intelligente, comme les systèmes anticollisions, soient installés sur les véhicules plus abordables. C'est une question quand même intéressante.

For now, the bill will not affect the current trend. There is no requirement for other devices to be installed, except for the equipment that is already required. We look forward to seeing the first field studies with the vehicles.

Senator Boisvenu: In your opinion, does Bill S-2 go far enough or could it be expanded to provide better consumer protection?

Mr. Iny: Overall, I am very pleased with this piece of legislation. We might even say that this is a historic moment. We have corrected the shortcomings in our first piece of recall legislation from 1970.

About a year and a half ago, Bill S-62 died on the Order Paper because of the election. In some places, such as the recalls of vehicles that were not sold, Bill S-62 was a bit more —

Senator Boisvenu: Robust?

Mr. Iny: Yes. However, this bill is a fine step forward.

[English]

Senator Mercer: Gentlemen, I'm a little curious. You've both proposed changes and we have had others propose changes. Are the changes that others have proposed and your proposed changes compatible?

Mr. Jack: We are not proposing any amendments. Our view is that it's time to get this passed. As was just referenced, we had a bill under the last government that was substantially the same. To the extent it was different, it was a little bit stronger. We now have Bill S-2 in front of us, and what really matters in this bill is giving the minister proper power on recall and some of the other issues raised today.

There was a long discussion on the other panel about the dealer versus manufacturer and who should pay for what. We would not want to see the bill held up for that sort of thing.

I would add that significant issues are going to be dealt with through regulation. We are very interested and anxious to see what the government will propose in those regulations. Certainly I would recommend the committee keep an eye on those when they start coming.

George made the same point a moment ago. For instance, right now only about half of the manufacturers offer VIN lookups on their websites. You can't actually do that through the Transport Canada website. If you want to know if your particular vehicle is subject to a recall, you take your chance with the manufacturer. But there is regulation under way. The department was told to bring that into being.

Pour l'instant, le projet de loi n'aura pas de répercussions sur la tendance actuelle. Il n'y a pas d'obligation d'installer d'autres dispositifs, sauf pour les équipements qui sont déjà requis. Nous attendons de voir les premières études sur le terrain avec les véhicules.

Le sénateur Boisvenu : Selon vous, le projet de loi S-2 va-t-il assez loin ou pourrait-il être élargi pour mieux protéger les consommateurs?

M. Iny : Dans l'ensemble, je suis très satisfait de ce texte de loi. On peut même dire que c'est un moment historique. Nous avons corrigé des lacunes qui existaient en 1970 à l'époque de notre première loi en matière de rappels.

Il y a environ un an et demi, le projet de loi S-62, est mort au Feuilleton à cause des élections. À certains endroits, entre autres pour les rappels sur les véhicules qui n'ont pas été vendus, le projet de loi S-62 était un peu plus...

Le sénateur Boisvenu : Corsé?

M. Iny : Oui. Toutefois, ce projet de loi représente une belle évolution.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : Messieurs, je suis un peu curieux. Vous avez tous les deux proposé des changements, et nous avons reçu des changements d'autres intervenants. Est-ce que les changements que les autres ont proposés et ceux que vous proposez pourraient aller de pair?

M. Jack : Nous ne proposons aucun amendement. À notre avis, il est temps que le projet de loi soit adopté. On vient tout juste de le dire, le projet de loi soumis au gouvernement précédent était en substance identique. S'il y avait une différence, c'était que le projet de loi précédent était un peu plus rigoureux. Nous avons aujourd'hui sous les yeux le projet de loi S-2, et ce qui importe le plus, dans ce projet de loi, c'est qu'il donne au ministre des pouvoirs appropriés en matière de rappels et sur certains des autres enjeux dont il a été question aujourd'hui.

Les autres témoins ont longuement discuté de la question de savoir qui, du concessionnaire ou du constructeur, devait payer et pour quoi. Nous ne voulons pas que l'adoption du projet de loi soit retardée pour des questions comme celles-là.

J'ajouterais que la réglementation nous permettra de régler des enjeux importants. Nous sommes très curieux et nous avons hâte de savoir ce que le gouvernement proposera, en matière de réglementation. Je tiens à recommander aux membres du comité de garder l'œil sur la réglementation qui se prépare.

George a dit la même chose, il y a un instant. Par exemple, pour le moment, la moitié seulement des fabricants offre sur leur site web un service de recherche par numéro d'identification de véhicule. C'est impossible à faire, sur le site web de Transports Canada. Si vous voulez savoir si votre véhicule fait l'objet d'un rappel, vous ne pouvez que faire confiance au fabricant. Mais il y aura bientôt un règlement. Le ministère s'est fait dire qu'il fallait que ce règlement voie le jour.

With regard to safety reporting requirements, Transport Canada says that they're waiting on a study from the National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA, before they proceed with regulation on that. How much data will they be asking for from the manufacturers? That is going to matter.

The AMPs will be brought forward under regulation, not in the act itself. Our view, actually, is that we should have a stepped regime. I was reading the *Automotive News* yesterday. They said that the average automaker spends between \$100,000 and \$500,000 on media junkets to launch a new model. If you keep that in mind when you look at AMPs, I think we can agree that they could afford to pay. We need a meaningful deterrent so that the cost of performing the recall is not a lot more than the potential AMP that they might face.

At the same time, we would agree with George that we don't want to see the American situation where they cap out at \$105 million. That seems a little supersized to us. We don't need to go that far.

My point, senator, would simply be that there's a lot coming forward in regulation that we do need to care about.

Senator Mercer: I should point out, though, that I think one of the reasons this bill was introduced in the Senate as opposed to the House of Commons was that we could probably propose some of these amendments, and by the time it gets to the Commons it would be a much better bill. Therefore, we would not be holding things up; we would be speeding things up by providing better legislation to the House of Commons. Because if it gets over there, with all due respect for my colleagues in the other place, they don't have the time or the record of detail that we have on these things.

I think it's wise for the government to initiate some of this legislation here because we take the time to do it right. Not that they do it wrong; they just don't have time to get it right. It's a question of time.

I would suggest that any amendments we make will not be slowing things down; we would be improving the legislation before it gets to the other place.

Mr. Jack: Fair point, senator.

Senator Mercer: I've asked this question to a number of witnesses. As I indicated before, I have a vehicle that's subject to recall. I get a letter from my dealer telling me my vehicle is subject to recall, but "Don't bring it in because we don't have the parts,

En ce qui a trait aux exigences s'appliquant aux rapports de sécurité, les responsables de Transports Canada disent attendre, avant d'adopter un règlement en la matière, que la National Highway Traffic Safety Administration ait terminé son étude. Quel volume de données les fabricants seront-ils tenus de fournir? Cette question aura son importance.

Les sanctions administratives pécuniaires seront imposées au titre d'un règlement, non pas de la loi. Selon nous, en fait, il faudrait un régime échelonné. Je lisais hier dans le magazine *Automotive News* qu'un fabricant de taille moyenne dépensait de 100 000 à 500 000 \$, tous médias confondus, pour lancer un nouveau modèle. Sachant cela, je crois que vous serez d'accord sur le fait que ce fabricant peut absorber le coût des sanctions administratives pécuniaires. Nous avons besoin d'une mesure réellement dissuasive, de manière que le coût de l'exécution du rappel ne dépasse pas de beaucoup le coût des sanctions administratives pécuniaires auxquelles le fabricant pourrait faire face.

En même temps, nous serions d'accord pour dire avec George qu'il ne faut pas, comme aux États-Unis, fixer la limite supérieure à 105 millions de dollars. C'est un peu trop gros, pour nous. Nous n'avons pas besoin d'aller jusque-là.

Ce que je veux souligner, monsieur le sénateur, c'est tout simplement que nous devons aussi porter attention au règlement qui sera adopté et à ses nombreuses dispositions.

Le sénateur Mercer : Je dois toutefois souligner que, si le projet de loi a été présenté au Sénat plutôt qu'à la Chambre des communes, c'est, je crois, parce que nous pourrions justement proposer quelques amendements, de façon que, lorsqu'il sera présenté à la Chambre des communes, le projet de loi sera de bien meilleure qualité. Ainsi, nous ne ralentissons pas le processus, au contraire, nous l'accélérons, car nous préparons un meilleur projet de loi à présenter à la Chambre des communes. C'est que, si le projet de loi s'y rend un jour — avec tout le respect que je dois à mes collègues de l'autre endroit —, mes collègues n'auront ni le temps ni les informations détaillées que nous avons pour s'y attaquer.

Je crois que le gouvernement fait bien de faire passer le projet de loi par ici, pour commencer, étant donné que nous avons le temps de bien nous en occuper. Je ne dis pas que mes collègues ne s'en occupent pas bien; ils n'ont tout simplement pas le temps de s'en occuper comme il faut. C'est une simple question de temps.

À mon avis, nous ne ralentirions pas le processus en proposant des modifications; nous améliorerons la loi avant qu'elle se rende à l'autre endroit.

M. Jack : Vous avez raison, monsieur le sénateur.

Le sénateur Mercer : J'ai posé la même question à un certain nombre de témoins. Comme je l'ai déjà dit, mon véhicule fait l'objet d'un rappel. J'ai reçu de mon concessionnaire une lettre me disant que mon véhicule faisait l'objet d'un rappel; sur la lettre, il

and we don't know when we're going to have the parts." But they also don't tell me in that letter that I should or should not drive my vehicle.

I assume that if I shouldn't drive my vehicle, they would have told me that. It's an airbag issue. I don't drive my granddaughter in the front seat of my car anyway, because she is too small. But if I had an older grandchild, I would be a little concerned about that there is no reference to the safety aspect of me using my vehicle.

Should there not be some direct reference in any letter to the consumer about the safety issue?

Mr. Iny: One of the concerns early on when these notices were going out was that in fact the carmakers were not using strong enough language. I remember an old Volkswagen recall. They advised customers not to park their vehicles near Christmas trees or combustible materials in the garage around Christmastime.

Senator Mercer: I wonder why.

Mr. Iny: Now, often the language you see is tough, formal language to say that the vehicle could hurt you or involve significant damage.

You're right; the companies pull back and don't do the next thing — in your case, I assume, if it's that airbag recall, to say that there haven't been any cases in Canada and the likelihood is remote.

I would argue that we need to give the government the power, I hope in these amendments, to get involved with the language of the notice as well. They rarely do it. There is a possibility. In fact, we are fielding complaints weekly, I would say — if not daily at one point — from people who are nervous because they, like you, read the thing and they don't feel that the vehicle might be safe, or they don't know if they can put someone in a seat or not. So it's a problem.

It's not every recall where parts are delayed, where you would be worried about driving the car.

You actually need, I guess, a regulator that has enough flexibility and tools to give that advice. Those notices have actually kept a lot of people up at night, the ones who receive them, and probably unnecessarily for that particular recall.

y avait aussi cette précision : « Nous ne pouvons pas nous charger de la réparation, car nous n'avons pas les pièces nécessaires. Nous ne savons pas à quel moment nous allons les avoir. » La lettre ne dit pas non plus si je peux conduire mon véhicule ou si je devrais m'en abstenir.

J'imagine que si je ne devais pas le conduire, le concessionnaire me l'aurait fait savoir. Le problème, c'est le coussin gonflable. De toute façon, je n'assois jamais ma petite-fille sur le siège avant, elle est trop petite. Mais si j'avais des petits-enfants plus âgés, je serais un peu inquiet de n'avoir reçu aucune information sur la question de savoir si je pouvais utiliser mon véhicule en toute sécurité.

Est-ce qu'il ne devrait pas y avoir, peu importe le type de lettre, des références directes sur la question de la sécurité?

M. Iny : Ce qui était préoccupant, auparavant, c'est que les constructeurs d'automobiles, lorsqu'ils se sont mis à envoyer ces avis, n'étaient pas assez convaincants. Je me souviens d'un vieux rappel de Volkswagen. Le constructeur conseillait aux consommateurs de ne pas stationner leur véhicule près d'un arbre de Noël ou de matériaux combustibles, dans le garage, pendant le temps des Fêtes.

Le sénateur Mercer : Je me demande bien pourquoi.

M. Iny : Aujourd'hui, ces lettres sont souvent rédigées dans une langue directe et formelle lorsqu'il est question d'expliquer qu'un véhicule peut causer des blessures à une personne ou des dommages importants.

Vous avez raison; les entreprises ne feront pas ce petit quelque chose de plus, ce qui reviendrait, dans votre cas, puisqu'il s'agit d'un rappel pour corriger un sac gonflable, à dire qu'il n'y a pas eu aucun cas au Canada et que le risque de problème est faible.

Je suis d'accord sur le fait que nous devons donner au gouvernement le pouvoir, par le truchement des modifications, je l'espère, de prendre des dispositions quant à la formulation de ces avis. Le gouvernement intervient rarement en cette matière. C'est une possibilité. En fait, nous traitons toutes les semaines, je dirais — si ce n'est pas tous les jours, parfois — des plaintes émanant de gens qui sont nerveux parce que, tout comme vous, ils ont pris connaissance de l'avis et qu'ils craignent que leur véhicule ne soit pas sécuritaire ou ne savent pas s'ils peuvent avoir ou non des passagers. C'est donc un problème.

Mais ce n'est pas dans tous les cas de rappel que des pièces sont en rupture de stock et que le conducteur se demande s'il peut prendre le volant.

Ce dont vous avez besoin, en fait, je crois, c'est d'un organisme de réglementation qui a suffisamment de souplesse et d'outils pour s'occuper de ces avis. Ces avis, en effet, sont une cause d'insomnie pour bien des gens, pour les gens qui les reçoivent, et une source d'inquiétude probablement inutile pour ce qui est de ce rappel particulier.

Senator Eggleton: Thank you for being here. I would like to ask you about the previous panel. I don't know if you heard their testimony. They made specific recommendations that this bill, which is an amendment to the Motor Vehicle Safety Act, should be further amended. The manufacturers had three suggestions. The automobile dealers — Mr. Raymond will be familiar with this — are saying they should get the same treatment as is the case in the United States in terms of reimbursement from the manufacturers for cars that are sitting in their lots and inventory that they're carrying the cost of, separate from the actual repair cost.

I have a bit of Mr. Jack's point of view which is not to amend the bill, but do you have any comments about the amendments that the vehicle manufacturers, the Big Three, and the Canadian Automobile Dealers Association are suggesting this committee consider passing?

Mr. Iny: When it comes to recalls, the relationship between the dealer and the manufacturer is not one of equals. The manufacturer is driving the bus; the dealer has to do what he's told to do and is often, in some cases, watching the value of his franchise go down while his manufacturer is stalling or bobbing and weaving and not doing the right thing. That does actually happen.

To extend the legislation to cover the commercial relationship between the manufacturer and dealer would be something new and almost breathtaking in Canada. We would welcome anything that promotes equity between the different parties involved, including consumers but also business to business.

I don't know if you want to add something, John.

John Raymond, Director, Toronto, Automobile Protection Association: I was very pleased with John White's comments that the CADA is a former auto dealer. It's our job to handle the front lines, to deal with the consumers. If they're being compensated responsibly, they will be able to handle their constituents and customers much better. I would be for that amendment, absolutely.

Senator Eggleton: What about what the Canadian Vehicle Manufacturers' Association has suggested?

Mr. Iny: We wouldn't want to see Transport Canada's wings clipped on its ability to do research. I think it's their business what they want to study. If it really were not relevant to safety and a carmaker were being asked to produce material, I think they could easily defend themselves.

Le sénateur Eggleton : Merci à vous tous d'être ici. J'aimerais vous poser des questions au sujet des témoins précédents. Je ne sais pas si vous avez entendu leurs témoignages. Ils ont recommandé notamment que le projet de loi, qui vise à modifier la Loi sur la sécurité automobile, soit encore plus modifié. Les fabricants ont présenté trois suggestions. Les concessionnaires — M. Raymond est tout à fait au courant — disent qu'il faudrait agir avec eux comme on agit avec les concessionnaires des Américains, c'est-à-dire que les fabricants devraient les rembourser lorsqu'ils ont dans leur stock des véhicules invendus, qui entraînent des coûts s'ajoutant aux coûts des réparations.

Je connais déjà en partie le point de vue de M. Jack, qui voudrait que l'on ne modifie pas davantage le projet de loi. Cependant, j'aimerais connaître votre opinion à propos des modifications soumises à notre comité par les fabricants d'automobiles, les trois Grands, et la Corporation des associations de détaillants d'automobiles; avez-vous des commentaires à formuler?

M. Iny : En ce qui concerne les rappels, la relation entre le détaillant et le fabricant n'en est pas une d'égalité. Le fabricant est aux commandes; le détaillant doit faire ce qu'on lui dit de faire, et il s'agit souvent — dans certains cas — de regarder la valeur de sa franchise diminuer pendant que son fabricant stagne ou est en train d'esquiver les coups et de ne pas faire ce qu'il faut. Ces situations se produisent vraiment.

Le fait d'étendre la portée de la loi afin qu'elle englobe la relation commerciale entre le fabricant et le détaillant serait quelque chose de nouveau et de presque époustoufflant, au Canada. Nous serions ravis de quoi que ce soit qui favorise l'équité entre les diverses parties concernées, y compris les consommateurs, mais aussi d'entreprendre à entreprendre.

Je ne sais pas si vous voulez ajouter quelque chose, John.

John Raymond, directeur, Toronto, Association pour la protection des automobilistes : J'ai été très satisfait des commentaires de John White selon lesquels la CADA est une ancienne détaillante d'automobiles. Notre travail consiste à nous occuper de la première ligne, à faire affaire avec les consommateurs. S'ils sont dédommagés de façon responsable, ils pourront beaucoup mieux s'occuper de leurs mandants et de leurs clients. Je serais en faveur de cet amendement, tout à fait.

Le sénateur Eggleton : Que dites-vous de ce qu'a proposé l'Association canadienne des constructeurs de véhicules?

M. Iny : Nous ne voudrions pas voir Transports Canada se faire couper les ailes du point de vue de sa capacité de faire de la recherche. Je pense que ce sont ses affaires que le ministère veut étudier. Si ce n'était vraiment pas pertinent par rapport à la sécurité et qu'on demandait à un fabricant d'automobiles de produire des documents, je pense qu'il pourrait facilement se défendre.

There may be other issues related to the relationship between manufacture and dealer where somebody maybe wasn't considered enough. I'm not exactly sure of that.

Certainly a carmaker has plenty of tools to stop a dealer from selling a vehicle, if they wish to use them. They may not control the registration of the vehicle, but there are penalties that you could apply in such a way that, de facto, no dealer would take the chance to do that.

Right now I would say the industry practice around pre-calls is pretty good. That's a brand new car that's never been sold.

Senator Eggleton: Mr. Jack, do you have any further comments?

Mr. Jack: I'm not opposed to all amendments for all time. I was attempting to say that we've in some cases been waiting decades now to update this legislation. Anything that is for the consumer good and that can be gotten through in fairly quick fashion, we certainly wouldn't oppose at the CAA. We just don't want to see things get bogged down. Given the history of legislation in this area, one could suggest that the longer the manufacturers have to work on things, the less stringent the legislation becomes over time. That would be a concern we would have, frankly, in this area.

One thing we haven't raised so far is completion rates. I don't know if this was in the testimony from the department last week, but they are rather low. One of the things the industry doesn't talk about much — but I'm sure George could in more depth than I — is that it's actually a costly process. The industry doesn't actually have consumer records that are nearly as good as you might think. Partly that may be their responsibility. Partly, of course, you get on to a second or third owner of a vehicle, and it's very difficult to trace people. It's very costly for a manufacturer to buy lists of consumers and to track them down. Whether or not they want to spend the money to do that past a certain point comes down to corporate philosophy and corporate goodwill, frankly. Some manufacturers will do what it takes to get their completion rate up to 30, 40, 50 per cent, and then they will stop. That's not addressed, if you're looking for things that could be addressed.

Mr. Iny: We do speak to the amendments in our written submission. I believe these amendments would allow completion rates to be addressed. I'm not sure because we mention it. I didn't tie it to one of the clauses because I wasn't sure where. If, in fact, you're told by the people in Transport Canada that that's covered, we're good with it; if it's not, then at the risk of slowing things down that does need to be considered.

Senator Eggleton: I'll flag it.

D'autres enjeux pourraient être liés à la relation entre le fabricant et le détaillant, où quelqu'un n'a peut-être pas suffisamment été pris en considération. Je n'en suis pas exactement certain.

Il est certain qu'un fabricant d'automobiles dispose d'amplement d'outils pour empêcher un détaillant de vendre un véhicule, s'il souhaite y avoir recours. Il ne contrôle peut-être pas l'enregistrement du véhicule, mais il y a des sanctions qui pourraient être appliquées de manière à faire en sorte que, de fait, aucun détaillant ne courrait le risque de faire cela.

Actuellement, je dirais que la pratique de l'industrie entourant ce qui précède les appels est assez bonne. Il s'agit d'une voiture flambant neuve qui n'a jamais été vendue.

Le sénateur Eggleton : Monsieur Jack, avez-vous d'autres commentaires à formuler?

M. Jack : Je ne m'oppose pas à tous les amendements pour toujours. J'essayais de dire que, dans certains cas, cela fait maintenant des décennies que nous attendons que cette loi soit mise à jour. Tout ce qui est pour le bien du consommateur et qui peut être adopté assez rapidement... Nous ne nous y opposerions certainement pas, à l'ACA. Nous ne voulons simplement pas voir les choses s'enliser. Compte tenu de l'histoire des lois dans ce domaine, on pourrait dire que, plus les fabricants doivent travailler sur des choses, moins la loi devient stricte au fil du temps. Honnêtement, il s'agirait d'une préoccupation que nous aurions dans ce domaine.

Une question que nous n'avons pas encore soulevée, jusqu'ici, ce sont les taux d'achèvement. Je ne sais pas si cette question a été abordée dans le témoignage du ministère, la semaine dernière, mais ils sont plutôt faibles. L'une des choses dont l'industrie ne parle pas beaucoup — mais je suis certain que George pourrait approfondir la question plus que moi —, c'est qu'il s'agit en fait d'un processus coûteux. Les bilans de consommation de l'industrie ne sont vraiment pas aussi bons que vous pourriez le penser. Ce pourrait être dû en partie à sa responsabilité. En partie, bien sûr, on se rend au deuxième ou au troisième propriétaire d'un véhicule, et il est très difficile de retracer les gens. Le fait qu'on veut ou non dépenser l'argent nécessaire pour faire cela, passé un certain stade, dépend de la philosophie de l'entreprise et de sa volonté, honnêtement. Certains fabricants font le nécessaire pour que leur taux d'achèvement atteigne 30, 40 ou 50 p. 100, puis ils arrêtent. Ce n'est pas réglé, si vous cherchez des choses qui pourraient être réglées.

M. Iny : Dans notre mémoire écrit, nous abordons les amendements. Je crois qu'ils permettraient de régler la question des taux d'achèvement. Je n'en suis pas certain, car nous le mentionnons. Je n'ai pas établi de lien entre cette question et l'une des dispositions parce que je n'étais pas certain de laquelle. Si, en fait, les gens de Transports Canada vous disent que c'est compris, cela nous va. Si ce n'est pas le cas, alors, au risque de ralentir les choses, il faut que ce soit pris en considération.

Le sénateur Eggleton : Je vais l'indiquer.

Senator Runciman: Mr. Iny, was Phil Edmonston the head of your organization?

Mr. Iny: He was. I spoke to him. He's retired now in Panama.

Senator Runciman: I compliment you on the new approach. I introduced Ontario's first lemon law, and he was at the back of the room heckling me throughout the process; so this is refreshing.

There is a reference in the legislation to the use of interim orders, including the use and development of new technology. The interim orders will grant exemptions to the rules. What was the language? I have written it down here: "The exemption would not substantially diminish the overall safety of the model." That's the exact wording, which I find pretty subjective.

Do any of you have concerns about the use of interim orders, rather than putting this into regulation?

Mr. Iny: I suspect it's there for a reason.

Senator Runciman: Sure it is.

Mr. Iny: It is necessary because of the rate at which technology is moving ahead. We'd rather have things covered inside of a framework, rather than being done on an ad hoc basis.

There is enough reluctance or inertia to take a chance on something new that we're not too concerned if government has been given the authority to look at something and wants to green light it on a study basis or temporarily, that that would end up being a large loophole that couldn't be closed.

Senator Runciman: Because it's in regulation?

Mr. Iny: If I understand correctly, the capability is there to do it, and then it would be done by regulation. Am I not correct?

Senator Runciman: There are three-year interim orders. I happen to sit on the committee dealing with regulations, and interim orders are three years now, another three years and another three years. That's the challenge, especially when you're dealing with public safety.

Mr. Iny: In that case, I will humbly pass on your question because I think I'm missing a piece to answer you responsibly.

Senator Runciman: Something to reflect upon, perhaps.

Mr. Iny: Yes.

Senator Runciman: In their submission, the manufacturers also talked about the use of regulation versus legislation — this is the other side of the equation, I guess — with respect to the

Le sénateur Runciman : Monsieur Iny, Phil Edmonston était-il le chef de votre organisation?

M. Iny : Oui. Je lui ai parlé. Il est maintenant à la retraite, au Panama.

Le sénateur Runciman : Je vous complimente au sujet de la nouvelle approche. J'ai présenté la première loi anticitron de l'Ontario, et il était à l'arrière de la salle à me chahuter tout au long du processus; alors, c'est très rafraîchissant.

Le projet de loi contient une mention du recours à des arrêtés à effet provisoire, y compris l'utilisation et le développement de nouvelles technologies. Les arrêtés à effet provisoire accorderont des dispenses des règles. Quel était le libellé? Je l'ai inscrit ici : « La dispense ne peut être accordée lorsqu'elle aurait pour effet de porter considérablement atteinte à la sécurité de fonctionnement du modèle dans son intégrité. » Il s'agit du libellé exact, que je trouve très subjectif.

Y en a-t-il parmi vous qui avez des préoccupations au sujet du recours à des arrêtés à effet provisoire, au lieu que ce soit prévu par règlement?

M. Iny : J'imagine que c'est là pour une raison.

Le sénateur Runciman : Bien sûr.

M. Iny : C'est nécessaire en raison du rythme auquel la technologie évolue. Nous préférons que les choses soient prévues à l'intérieur d'un cadre, au lieu qu'elles soient faites de façon ponctuelle.

Il y a assez de réticence ou d'inertie à l'idée de courir le risque d'essayer quelque chose de nouveau, alors si le gouvernement a obtenu le pouvoir d'étudier quelque chose et veut l'autoriser à la lumière d'une étude ou temporairement, nous ne craignons pas trop qu'il finisse par s'agir d'une grosse faille qui serait impossible à corriger.

Le sénateur Runciman : Parce que c'est prévu par règlement?

M. Iny : Si je comprends bien, on a la capacité de le faire, puis ce serait fait par règlement. Ai-je tort?

Le sénateur Runciman : Il y a des arrêtés à effet provisoire de trois ans. Il se trouve que je siège au comité qui se penche sur la réglementation, et les arrêtés à effet provisoire sont maintenant de trois ans... Trois autres années, et trois autres années. Voilà le problème, surtout lorsqu'il s'agit de la sécurité publique.

M. Iny : Dans ce cas, je vais m'abstenir humblement de répondre à votre question, car je pense qu'il me manque un élément nécessaire pour que je puisse vous répondre de façon responsable.

Le sénateur Runciman : Quelque chose à quoi réfléchir, peut-être.

M. Iny : Oui.

Le sénateur Runciman : Dans leur mémoire, les constructeurs ont aussi parlé du recours à des règlements plutôt qu'à des lois — c'est l'autre partie de l'équation, je suppose — en ce qui concerne

notification provisions. They want that section of the bill removed. Do you have any input on that, whether you think that's an appropriate amendment, or are there any implications we should be aware of?

Mr. Iny: If the manufacturers wish to provide a guarantee that they aren't going to water it down by lobbying after the fact, I guess.

I would respect the structure of the act and the regulations as they are now. The notice, under the old law, was the remedy. It wasn't the legislation; it was the key element. I think we're still in the tradition of that legislation.

Senator Runciman: So you're comfortable with legislation? You don't support the proposed amendment?

Mr. Iny: I'd have to learn more about their preoccupation with it. My concern would be that you would get some dealing and watering down later, which you couldn't get now if it were in the act.

Mr. Jack: As I was saying earlier, there still isn't a direct line from the manufacturer to the end customer, in many cases. An incredibly important link in the chain is to make sure the consumers are notified that their vehicle is under recall. You would think that would be automatic, but it's just not. We would share George's position that it's very important that that get done.

This was to John White's point in the earlier panel, where you're depending on corporate goodwill. We have 21 manufacturers selling in this country, and the overwhelming majority will be good corporate citizens on most days of the week, but I don't think we can count on that in this crucial area at all times.

Mr. Iny: One of the issues that comes up with the notice — currently it's what I would call most narrow and rigid thinking — is a letter by mail to the last address in my records, which is the first address when the car was delivered. If the car was re-sold or the person has moved, that's it. In that case, roughly 50 per cent of the notices don't reach the current address or owner of the car.

Commercial accounts are another issue. If you're a leasing company, there's better practice around that now. But if you get 50 notices, you don't want to bother 50 customers, so you just put them in the garbage. I've actually seen that happen. It's better today, but I'm not sure. So the notice is important.

les dispositions relatives aux notifications. Ils veulent que l'article soit retiré du projet de loi. Avez-vous un commentaire à formuler à ce sujet pour indiquer si vous pensez qu'il s'agit d'un amendement approprié ou s'il y a des conséquences dont nous devrions être conscients?

M. Iny : Si les fabricants souhaitent fournir une garantie du fait qu'ils ne vont pas le diluer en faisant du lobbying après coup, je suppose.

Je respecterais la structure actuelle de la loi et du règlement. Sous le régime de l'ancienne loi, la notification, c'était le recours. Ce n'était pas la loi; c'était l'élément clé. Je pense que nous sommes encore dans la tradition de cette loi.

Le sénateur Runciman : Alors, vous êtes satisfait du projet de loi? Vous n'appuyez pas l'amendement proposé?

M. Iny : Il faudrait que j'en apprenne davantage au sujet de leur préoccupation à l'égard de l'article. Ce qui m'inquiéterait, ce serait que l'on effectue des négociations qu'on dilue plus tard, des négociations qu'on ne pourrait pas effectuer maintenant, si cela figurait dans la loi.

M. Jack : Comme je le disais plus tôt, bien souvent, il n'y a pas de ligne directe entre le fabricant et le consommateur final. Un maillon incroyablement important dans la chaîne consiste à s'assurer que les consommateurs sont avisés que leur véhicule fait l'objet d'un rappel. On penserait que ce serait automatique, mais ça ne l'est pas. Nous partagerions la position de George selon laquelle il est très important que cela soit fait.

C'était lié à l'argument formulé par John White, dans le groupe de témoins précédent, selon lequel on dépend de la bonne volonté des entreprises. Au pays, 21 constructeurs vendent des véhicules, et l'écrasante majorité sont de bonnes entreprises citoyennes, la plupart des jours de la semaine, mais je ne pense pas que nous puissions compter là-dessus dans ce domaine crucial, en tout temps.

M. Iny : L'un des problèmes qui se posent relativement aux notifications — actuellement, c'est ce que j'appellerais la pensée la plus étroite et rigide —, c'est une lettre envoyée par courrier à la dernière adresse figurant dans mes dossiers, c'est-à-dire la première adresse à laquelle la voiture a été livrée. Si la voiture a été revendue ou que la personne a déménagé, c'est fini. Dans ce cas, à peu près la moitié des notifications ne se rendent pas à l'adresse ou au propriétaire actuel de la voiture.

Les comptes commerciaux sont une autre question. Si vous êtes une société de crédit-bail, une meilleure pratique permet maintenant de contourner cela. Toutefois, si vous recevez 50 notifications, vous ne voulez pas déranger 50 clients, alors vous les jetez simplement aux poubelles. J'ai vu cela se produire. Aujourd'hui, c'est mieux, mais je ne suis pas certain. Ainsi, la notification est importante.

Senator Runciman: It intrigued me when you talked about penalties and said there's a hammer that's not used. If you look at the General Motors ignition switch issue, we're told it caused 124 deaths, at least 2 in Canada. We've heard some conversation about Takata as well. That one jumps out at me — 124 deaths.

You're saying now that they're going to be able to use the hammer. It seems to me there's an effort within the legislation to at all costs avoid criminal charges. They have certainly been able to avoid them up to this point in time, it seems to me, when you have a significant number of deaths, that there may have been significant fines, but no criminal charges laid that I'm aware of. What has your organization done or said with respect to those issues which have caused significant harm?

Mr. Iny: You raise a few issues. I'll start with the big hammer.

Our point wasn't that this big hammer would get used more often; it's that we're giving them other tools, like a screwdriver and maybe a nail file, so there wouldn't be the same fear.

Also, if it became part of the landscape here, if you could name someone to go into the company and set up a safety culture, you might actually, instead of working from only a punitive mode, but working towards a best practice mode, we see that as a possible outcome of what's being proposed here.

Yes, we asked ourselves the same question: Why didn't anybody go to jail? Clearly in the case of Takata, we don't have incidents occurring in Canada. That's a conversation to have in the States.

As far as the GM case is concerned — these are specific cases. We can't just say it generally. The Canadian company really wasn't aware of what was going on. They were not involved in any key or material area in the cover-up, as far as I know, unless there are documents under seal that haven't come out.

Yes, it is sometimes astonishing that bad practice doesn't personally impact the individuals in that way, because that would be a very powerful deterrent.

We're in a gasoline case now where we're the civil claimant for a price cartel. Relatively speaking, it's a few cents a litre on your gas, and a lot of people got house arrest. It's really difficult for them. It's a very difficult penalty compared to the fines. Absolutely, that would have a big impact on companies.

I don't think this is going to be a very likely outcome in Canada with or without this law, because we don't do a lot of the research and development here.

Le sénateur Runciman : J'ai été intrigué quand vous avez parlé des sanctions et que vous avez affirmé qu'il y avait un marteau qui n'est pas utilisé. Si vous regardez le problème des commutateurs d'allumage de General Motors, on nous dit qu'ils ont causé 124 décès, dont au moins deux au Canada. Nous avons entendu une certaine conversation au sujet de Takata également. Ce chiffre me frappe : 124 décès.

Vous affirmez maintenant qu'on va pouvoir se servir du marteau. Il me semble que, dans le projet de loi, un effort est déployé dans le but d'éviter à tout prix les accusations au pénal. On a certainement été en mesure de les éviter jusqu'à maintenant, il me semble, quand on a un nombre important de décès, qu'il pourrait y avoir eu des amendes salées, mais qu'aucune accusation n'est portée au pénal, à ma connaissance. Qu'a fait ou dit votre organisation en ce qui concerne ces problèmes qui ont causé un préjudice important?

M. Iny : Vous soulevez quelques questions. Je vais commencer par le gros marteau.

Nous ne voulions pas dire que ce gros marteau allait être utilisé plus souvent; c'est que nous leur donnons d'autres outils, comme un tournevis, et peut-être une lime à ongles, alors il n'y aurait pas la même crainte.

En outre, si cela se mettait à faire partie du paysage, ici, si vous pouviez nommer une personne afin qu'elle se rende dans l'entreprise et qu'elle y établisse une culture de sécurité, au lieu de travailler dans un mode uniquement punitif, vous pourriez en fait travailler dans un mode axé sur les pratiques exemplaires. Nous voyons cela comme un résultat possible de ce qui est proposé.

Oui, nous nous sommes posé la même question : pourquoi est-ce que personne n'est allé en prison? Il est clair que, dans le cas de Takata, les incidents ne se produisent pas au Canada. C'est une conversation à tenir aux États-Unis.

Quant à l'affaire GM, ce sont des cas particuliers. Nous ne pouvons pas simplement le dire en général. L'entreprise canadienne n'était pas vraiment au courant de ce qui se passait. Elle n'était impliquée dans aucun aspect clé ou concret du camouflage, à ma connaissance, à moins qu'il y ait des documents sous scellés qui n'ont pas été rendus publics.

Oui, il est parfois étonnant qu'une mauvaise pratique n'ait pas d'incidence personnelle sur les consommateurs de cette manière, car il s'agirait d'un facteur dissuasif très puissant.

Nous sommes actuellement dans une affaire d'essence, où nous avons intenté la poursuite civile pour un cartel de prix. Relativement parlant, il s'agit de quelques cents le litre de votre essence, et beaucoup de gens ont été assignés à résidence. C'est vraiment difficile pour eux. C'est une peine très difficile comparativement aux amendes. Tout à fait, cela aurait une incidence importante sur les entreprises.

Je ne pense pas qu'il s'agira d'un résultat très probable au Canada, avec ou sans le projet de loi, car nous ne faisons pas beaucoup de recherche et de développement ici.

At a more basic level, which is get some discipline around receiving your complaints and not burying them, when you send out your notices, make sure you bring people in, not to have a dead end around there. Make sure your notices are understandable so if you're telling a person the vehicle could make their house catch on fire that you're not making them live with that for six months.

Those would be important and help instill a certain rigour.

By the way, once these tools are out, your job has only started. Our job might be done, but Transport Canada would have to get to work, because they are like someone who hasn't gone to the gym in a while and you give him a new membership. He's not in shape until he starts going to the gym.

The Deputy Chair: Thank you, gentlemen, for your presentations this morning.

On behalf of the committee, I'd like to let everyone know that tomorrow night we'll proceed to the clause-by-clause consideration of Bill S-2.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, November 23, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act, met this day at 6:45 p.m. to give clause-by-clause consideration to the bill.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, we have some documents to distribute. There is a response here to Senator Boisvenu. It only arrived here this afternoon. It is in English. With the indulgence of the committee, I would like to distribute it to the committee and the French version will follow, if that's okay with everybody.

Today our committee begins clause-by-clause consideration of Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act. The proposed legislation aims to keep roads safe, protect Canadian consumers, and would give the Minister of Transport the power to order a company to issue a recall, make companies repair and recall a recalled vehicle at no cost to the consumer, and prevent new vehicles from being sold in Canada until they are repaired.

À un échelon plus élémentaire, c'est-à-dire l'obtention d'une certaine discipline relativement à la réception de vos plaintes et au fait de ne pas les enterrer, quand vous envoyez vos notifications, assurez-vous de faire intervenir des gens, de ne pas vous retrouver dans un cul-de-sac à ce moment-là. Assurez-vous que vos notifications sont compréhensibles afin que, si vous dites à une personne que le véhicule pourrait provoquer un incendie dans sa maison, vous ne les fassiez pas vivre avec ce risque pendant six mois.

Ces éléments seraient importants et aideraient à instaurer une certaine rigueur.

En passant, une fois que ces outils seront offerts, votre travail ne fera que commencer. Notre tâche aura peut-être été accomplie, mais Transports Canada devra se remettre au travail, car le ministère est comme une personne qui n'est pas allée au gymnase depuis un certain temps et à qui on remet une nouvelle carte de membre. Elle n'est pas en forme avant d'avoir commencé à aller au gymnase.

Le vice-président : Je vous remercie, messieurs, des exposés que vous avez présentés ce matin.

Au nom du comité, je voudrais informer tout le monde du fait que, demain soir, nous allons procéder à l'étude article par article du projet de loi S-2.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 23 novembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour l'étude article par article du projet de loi.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Mesdames et messieurs, nous avons des documents à distribuer. Il y a ici une réponse au sénateur Boisvenu, qui n'est arrivée que cet après-midi. Le document est en anglais. Avec l'accord des membres du comité, j'aimerais le distribuer tout de suite, puis la version française viendra plus tard, si tout le monde est d'accord.

Notre comité commence aujourd'hui l'étude article par article du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile. Le projet de loi vise à protéger les routes et les consommateurs canadiens, et il confère au ministre des Transports le pouvoir d'ordonner à des entreprises d'émettre un avis de rappel, de faire des réparations et de rappeler un véhicule rappelé sans frais pour le consommateur, et d'empêcher la vente de véhicules neufs au Canada jusqu'à leur réparation.

I remind members that the committee has held two meetings on Bill S-2, hearing from the Minister of Transport and 10 separate witnesses.

Before we begin, I want to advise members that we do have officials from Transport Canada who can be called to the table to answer any technical questions that honourable senators may have.

I would like to remind senators of a few points, terms and mechanics of the process. When and if more than one amendment is proposed to be moved in a clause, amendments should be proposed in the order of the lines of the clause. Some amendments that are moved may have consequential effects in other parts of the bill. We will endeavour to keep track of these places where subsequent amendments need to be moved and will draw your attention to them if necessary.

Because no notice is required to move amendments, there has been no preliminary analysis of the amendments, so if any member wishes to propose an amendment, please allow your colleagues and our staff sufficient time to review them before opening the floor for debate.

Finally, I wish to remind senators that if there is ever any uncertainty as to the results of a voice vote or show of hands, the most effective route is to request a roll call vote which obviously provides unambiguous results. Senators are aware that any tied vote negates the motion in question.

Are there any questions on any of the above? Seeing none, we can now proceed.

Is it agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-2, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act title?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause one, which contains the short title, stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 6 carry?

Je rappelle aux membres que notre comité a tenu deux séances sur le projet de loi S-2, et qu'il a entendu le ministre des Transports et 10 autres témoins.

Avant de commencer, je voudrais informer les membres du comité que nous sommes en présence de représentants de Transports Canada, qui peuvent être convoqués à la table pour répondre aux questions techniques des sénateurs.

Je voudrais rappeler aux sénateurs quelques modalités relatives à la procédure. Si une disposition fait l'objet de plus d'une proposition d'amendement, les amendements doivent être soumis suivant l'ordre des lignes de la disposition. Certains amendements proposés peuvent avoir des répercussions sur d'autres parties du projet de loi. Nous nous efforcerons de tenir une liste des endroits où des amendements ultérieurs doivent être proposés, et nous vous les signalerons au besoin.

Étant donné qu'aucun préavis n'est nécessaire pour soumettre des modifications, il n'y a pas eu d'analyse préliminaire des amendements. Si un député souhaite proposer un amendement, veuillez laisser assez de temps à vos collègues et à notre personnel pour les examiner avant d'ouvrir la discussion.

Pour terminer, je souhaite rappeler aux sénateurs que s'il y a une incertitude quant au résultat d'un vote oral ou à main levée, la solution la plus efficace est de demander un vote par appel nominal, qui donne évidemment des résultats sans équivoque. Les sénateurs savent qu'une égalité des voix rejette la motion en question.

Y a-t-il des questions sur ce que je viens de dire? Comme il n'y en a pas, nous pouvons maintenant commencer.

Est-il convenu de procéder à l'étude article par article du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence?

Des voix : D'accord.

Le président : Est-il convenu de reporter l'adoption du titre?

Des voix : Oui.

Le président : Êtes-vous d'accord pour reporter l'adoption de l'article 1, qui contient le titre abrégé?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 6 est-il adopté?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chair: Shall clause 8 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chair: Shall clause 9 carry?

Senator Greene: I have a small amendment. I move:

That Bill S-2 be amended in clause 9, on page 5, by adding after line 26 the following:

“**10.52(1)** In this section, *dealer* means a person who is engaged in the business of purchasing vehicles or equipment directly from a company and reselling it to another person who purchases it for a purpose other than resale.

(2) If, on the date on which an order is made under section 10.5 or 10.61, a dealer still owns a vehicle or equipment that it purchased from a company that is the subject of the order, the company shall, without delay, either

(a) provide the dealer, at the company’s expense, with the materials, parts or components required to correct a defect or non-compliance in the vehicle or equipment, in accordance with the terms and conditions specified in the order; or

(b) repurchase the vehicle or equipment from the dealer at the price paid by the dealer, plus transportation costs, and compensate the dealer with an amount equivalent to at least one per cent per month of the price paid by the dealer, prorated from the date on which the order was made to the date of purchase.

(3) If the company provides materials, parts or components in accordance with paragraph (2)(a),

(a) the dealer shall install the materials, parts or components in the vehicle or equipment without delay after it has received them; and

(b) the company shall compensate the dealer for the cost of installation and with an amount equivalent to at least one per cent per month of the price paid by the dealer, prorated from the date on which the order was made to the date the dealer has received the materials, parts or components.”.

The idea for this came out of a question that Senator Eggleton asked the dealers’ association last week. It struck me that in the interests of harmonization, that essentially is what that particular bill seeks to do in many ways.

Des voix : D’accord.

Le président : L’article 7 est-il adopté?

Des voix : D’accord.

Le président : L’article 8 est-il adopté?

Des voix : D’accord.

Le président : L’article 9 est-il adopté?

Le sénateur Greene : J’ai un petit amendement. Je propose :

Que le projet de loi S-2 soit modifié à l’article 9, à la page 5, par adjonction, après la ligne 23, de ce qui suit :

« **10.52(1)** Dans le présent article, *concessionnaire* s’entend d’une personne qui achète des matériels directement d’une entreprise pour les revendre à des tiers qui les achètent dans un but autre que la revente.

(2) Lorsque, à la date où un arrêté est pris en vertu des articles 10.5 ou 10.61, un concessionnaire possède encore des matériels achetés d’une entreprise visée par cet arrêté, celle-ci est tenue, sans délai :

a) soit de fournir au concessionnaire, aux frais de l’entreprise, les éléments et les pièces nécessaires pour corriger le défaut ou la non-conformité des matériels, aux conditions précisées dans l’arrêté;

b) soit de racheter les matériels au concessionnaire, au prix payé par ce dernier, de lui rembourser les frais de transport et de lui verser une indemnité équivalente, au minimum, à un pour cent du prix payé par le concessionnaire par mois, calculée au prorata depuis la date de la prise de l’arrêté jusqu’à la date du rachat.

(3) Si l’entreprise fournit les éléments et les pièces conformément à l’alinéa (2)a) :

a) le concessionnaire les installe dans les matériels sans délai après qu’il les a reçus;

b) l’entreprise indemnise le concessionnaire du coût de l’installation et lui verse une indemnité équivalente, au minimum, à un pour cent du prix payé par le concessionnaire pour les matériels par mois, calculée au prorata depuis la date de la prise de l’arrêté jusqu’à la date de réception par le concessionnaire des éléments et des pièces. »

L’idée de cette modification découle d’une question que le sénateur Eggleton a posée la semaine dernière au représentant de la Corporation des associations de détaillants d’automobiles. Dans un souci d’harmonisation, il m’a semblé que c’est essentiellement ce que le projet de loi cherche à faire, à bien des égards.

With the American approach, it empowers the minister, and only the minister, to make these payments. It's a fair way to do things because that's the kind of thing that the American dealers are able to get.

Now these payments aren't triggered at all if the recall is a voluntary one that an automobile manufacturer makes. It's only triggered when there is a recall mandated by the minister. So it flows from the minister's powers, which is what the bill is all about.

Senator Eggleton: I take it this is really the same as the U.S. provision.

Senator Greene: Yes. In effect it is the same, although the overall powers of the Secretary of Commerce are slightly different than the overall powers of the Minister of Transport, but the effect is the same.

Senator Harder: I want to express concerns about the amendment. If I need help, I think the committee might want to ask the officials.

In anticipation, I met with the dealers' association, and I thought it made a lot of sense. I have just had a meeting with the minister as well as the officials to help me better understand the concerns about the amendment. I thought I would share them with the committee. If more details are desirable, I think we should pause to at least have the officials give us an understanding.

The Canadian legislation is framed somewhat differently than the U.S. legislation. The Canadian legislation is all about vehicle safety. The American legislation is actually about the relationship between dealers and consumers. The Canadian relationship is about safety and getting cars that are unsafe off the road, and the relationship is with the manufacturers. The balance between the manufacturers, the dealers and the regulator or the minister in our regime is somewhat different.

Therefore, the minister is of the view that what he is putting in place is strengthening the recall provisions and the obligations of the manufacturers, and that the bill does provide, with the amendments, sufficient authority for the minister to achieve that safety objective. In Canada, the practice has been that the relationship between the dealers and the manufacturers is under their contractual relationship and is therefore not part of the minister's responsibility. In other words, the minister is, as a result of the safety preoccupation, dealing with the manufacturers directly and is ordering the manufacturers to take action to ensure the safety of vehicles.

The American analogy would be right if we had the same regime, but we don't have that regime. We have a safety focus in our regime, not a consumer and dealer relationship. Therefore, the minister would oppose the amendment as presented. I think it's important for senators to be aware of that and why.

La méthode américaine permet au ministre, et seulement au ministre d'effectuer des versements. C'est une façon juste de procéder parce que c'est le genre de chose que les concessionnaires américains peuvent obtenir.

Par contre, il n'y a aucun paiement si le rappel du fabricant d'automobiles est volontaire. Les fonds ne sont versés que si le rappel est demandé par le ministre. Il est donc question des pouvoirs du ministre, ce sur quoi porte le projet de loi.

Le sénateur Eggleton : J'en comprends donc que c'est vraiment la même chose que la disposition américaine.

Le sénateur Greene : C'est exact. C'est essentiellement la même chose, bien que l'ensemble des pouvoirs du secrétaire au Commerce soient légèrement différents que ceux du ministre des Transports. Quoi qu'il en soit, l'effet est le même.

Le sénateur Harder : J'aimerais exprimer mes réserves au sujet de l'amendement. Si j'ai besoin d'aide, le comité pourrait s'adresser aux fonctionnaires.

En prévision de la séance d'aujourd'hui, j'ai rencontré le représentant de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, et j'ai trouvé que c'était très logique. Je viens de rencontrer le ministre et ses collaborateurs pour m'aider à mieux comprendre les préoccupations au sujet de l'amendement. J'ai cru bon de les faire connaître au comité. S'il est préférable d'avoir plus de détails, je pense que nous devons nous arrêter au moins pour demander aux fonctionnaires de nous aider à comprendre.

La formulation de la législation canadienne est légèrement différente de celle des États-Unis. Les dispositions canadiennes portent sur la sécurité automobile, alors que la législation américaine concerne la relation entre les concessionnaires et les consommateurs. Au Canada, on veille à la sécurité, et on retire de la route les voitures qui ne sont pas sécuritaires; la relation vise plutôt les fabricants. Dans notre régime, l'équilibre entre les fabricants, les concessionnaires et l'organisme de réglementation ou le ministre est quelque peu différent.

Le ministre a donc l'impression d'être en train de renforcer les dispositions sur le rappel et les obligations des fabricants, et que le projet de loi et ses amendements lui confèrent un pouvoir suffisant pour atteindre cet objectif en matière de sécurité. Au Canada, la coutume veut que les relations entre les concessionnaires et les fabricants relèvent de leur contrat, et non pas de la responsabilité du ministre. En d'autres termes, en raison de préoccupations en matière de sécurité, le ministre s'adresse directement aux fabricants et leur ordonne de prendre des mesures pour assurer la sécurité des véhicules.

L'analogie avec les États-Unis fonctionnerait si nous avions le même régime, mais ce n'est pas le cas. Notre système est axé sur la sécurité, et non pas sur la relation entre le consommateur et le concessionnaire. Le ministre s'opposerait donc à l'amendement tel qu'il est présenté. Je pense qu'il est important que les sénateurs en soient conscients et sachent pourquoi.

It's entirely logical, in my view, for the Canadian regime to have a different framework but to strengthen the tools the minister has for safety compliance. That's what the bill seeks to do. It is all about safety.

Senator Black: I have a question for Senator Harder, but I want to understand Senator Greene.

You indicated that the proposed amendment would not relate to voluntary recalls, just mandatory recalls. I'm not sure I understand that difference and how it would impact this.

Senator Greene: There is a difference between the two because when the minister becomes involved in the process, it's a major change in Canada from what has been before. The dealers' association in particular has made the point very well that the intrusion of the minister into the process requires an arrangement in order for it to be compensated.

Under a voluntary approach, which has been the case and which still may be the case — and I think it's likely going to be the case more often than the minister being involved — the free enterprise relationship between the two are preserved.

Senator Black: So the amendment only applies then to mandatory recall.

Senator Greene: Only those. It's those recalls that the minister would have put into motion.

Senator Black: Got it. Very well.

Senator Eggleton: I just want to say what Senator Harder has said, we have already heard that because we had the minister here. We had the officials here. I questioned both of them. As far as I'm concerned, they haven't given us satisfactory answers as to why we shouldn't put this provision in as put forward by Senator Greene. I think it is fair.

There is a cost involved with all of these recalls. The recalls are required because of the defects in the manufacturing. Not all dealerships are small business, but some of them are, and they should not be stuck with the carrying costs, having to hold an inventory for some period of time. That's recognized in the United States.

You say that the safety provision here is what is important. But it's also important in the United States. This is what the recall is all about.

So I think it's a reasonable proposition and I intend to support it. I have heard from officials. We have had them here. They already talked to us.

Senator Mercer: The fundamental issue here is this doesn't affect the safety issue at all, but what this does is to protect the small retailer. Our job is also to protect the people in remote and

Il est selon moi tout à fait logique que le régime canadien ait un cadre différent, mais il faut renforcer les outils dont dispose le ministre pour assurer la sécurité. Voilà l'objectif du projet de loi, qui porte sur la sécurité.

Le sénateur Black : J'ai une question à poser au sénateur Harder, mais je veux aussi comprendre les propos du sénateur Greene.

Vous avez dit que la modification proposée ne s'applique pas aux rappels volontaires, mais seulement aux rappels obligatoires. Je ne suis pas certain de comprendre la différence, ainsi que son incidence.

Le sénateur Greene : Il y a bel et bien une différence, car si le ministre intervient dans le processus, il s'agit d'un changement majeur par rapport à ce qui se faisait auparavant au pays. Plus particulièrement, le représentant de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles a très bien indiqué que l'ingérence du ministre dans le processus nécessite une entente d'indemnisation.

Dans le cas d'un rappel volontaire, qui était la norme et qui pourrait toujours l'être — je pense que les rappels seront plus souvent faits de manière volontaire que suivant l'ordre du ministre —, la relation de libre entreprise est préservée entre les deux parties.

Le sénateur Black : La modification ne s'applique donc qu'au rappel obligatoire.

Le sénateur Greene : C'est exact. C'est ce type de rappel que le ministre devra commander.

Le sénateur Black : Je comprends. Très bien.

Le sénateur Eggleton : Je voudrais simplement préciser que nous avons déjà entendu ce que le sénateur Harder a dit, étant donné que le ministre est venu nous parler, et ses collaborateurs aussi. Je leur ai tous posé des questions. Je trouve qu'ils ne nous ont pas donné de raison satisfaisante de ne pas inclure cette disposition au projet de loi, comme le sénateur Greene en fait la proposition. Je pense que la disposition est raisonnable.

Tous ces rappels entraînent des coûts. Les rappels sont nécessaires en cas de défauts de fabrication. Tous les concessionnaires ne sont pas des petites entreprises, mais certains le sont, et ils ne devraient pas devoir composer avec les coûts afférents à la tenue d'un inventaire pendant un certain temps. Les États-Unis le reconnaissent.

Vous dites que ce qui compte ici, c'est la disposition sur la sécurité. Mais ce volet est important aux yeux des États-Unis aussi. C'est d'ailleurs la raison d'être d'un rappel.

Je pense donc que la proposition est raisonnable, et j'ai l'intention de l'appuyer. J'ai entendu les explications des représentants du ministère lorsqu'ils sont venus témoigner. Ils nous ont déjà parlé.

Le sénateur Mercer : L'enjeu fondamental ici, c'est que la disposition n'a pas la moindre incidence sur la sécurité, mais qu'elle vise à protéger les petits détaillants. Notre travail consiste

rural communities where there is one dealer, who is not the owner of multiple dealerships, as we see in the bigger cities. They are important businesses in those small communities. In some small communities, if the car dealership closes, it closes the small village that they might be in. We know that in Eastern Canada. You know it in rural Quebec. You know it in rural Ontario and rural Western Canada.

This protects the dealer. I think it's a worthwhile protection to put in. The dealer is a stand-alone dealer. This is his business. He or she is protected by this. It doesn't cost the government a nickel. I don't know why the government would object to this. This doesn't cost the government anything. It is a protection put in there to protect the small businessman, and particularly in small and remote communities.

All across this country, or in Senator Lang's territory, small business is important. The whole place is built on small business other than the big mines. In the community where I live, small business is the heart and soul of the community, except in big cities like Halifax.

I think this is a good amendment and I'm going to support it.

Senator Runciman: I support the amendment as well. I don't see this as in any way, shape or form jeopardizing the intent of the legislation in terms of safety. There is another element here too that could in some instance have a positive impact in terms of safety because I think it puts pressure on the manufacturers to move quickly with respect to this before it falls into the minister's hands. If the minister is compelled to get engaged, then they are obligated under this amendment. So I think that there is a safety element here, but it's a positive one from my perspective.

Senator Lang: I would have one question. If you don't accept this amendment for this legislation, in deference to Senator Harder, where would you put this amendment? Obviously I don't think there is other legislation that it would apply to.

Senator Harder: If I could respond to that, under clause 9, proposed section 10.5, the minister can order a company to correct the defect and the minister can order the manufacturer to cover the cost of that remedy. These provisions I'm led to believe can be directed to including dealers in that regard.

Senator Eggleton: That's not the cause. That's a separate issue. That's what this is doing.

The Chair: Anybody else?

[Translation]

Senator Boisvenu: I have a quick question for Senator Greene. Does your amendment, senator, correspond in part to clause 10.61 of Bill C-62, according to which, practically speaking, if there is a defect or a recall, repairs must be made before the sale, while it is being proposed today that the word

aussi à protéger les gens des collectivités éloignées et rurales qui abritent un concessionnaire indépendant, qui ne possède pas plusieurs adresses comme c'est souvent le cas dans les grandes villes. Ces entreprises sont importantes pour les petites collectivités. Dans certains cas, la fermeture du concessionnaire peut même entraîner la mort du petit village dans lequel il se trouve. Nous le savons que c'est le cas dans l'Est du Canada, ainsi que dans les régions rurales du Québec, de l'Ontario et de l'Ouest canadien.

La disposition protège le concessionnaire. Je pense qu'il vaut la peine de l'inclure au projet de loi. Le concessionnaire est indépendant. L'entreprise appartient au propriétaire et est protégée par cette disposition. Cela ne coûte pas le moindre sou au gouvernement. Je ne sais pas pourquoi le gouvernement s'y opposerait étant donné que la mesure ne lui coûte rien. Il s'agit d'une protection à l'intention des petites entreprises, et plus particulièrement de celles des petites collectivités éloignées.

Les petites entreprises sont importantes partout au pays, ou dans le territoire du sénateur Lang. L'ensemble de la région repose sur les petites entreprises, à l'exception des grandes mines. Dans ma région, les petites entreprises sont le cœur et l'âme de la collectivité, sauf dans les grandes villes comme Halifax.

Je pense que c'est un amendement valable, et je vais l'appuyer.

Le sénateur Runciman : J'appuie moi aussi l'amendement. Je ne vois absolument pas en quoi la proposition trahirait l'intention du projet de loi en matière de sécurité. Un autre élément pourrait avoir une incidence positive sur la sécurité dans certains cas, car je trouve que la disposition incite les fabricants à agir rapidement avant que le ministre ne s'en occupe. Si le ministre est obligé d'intervenir, les concessionnaires seront tenus de lui obéir en vertu de cet amendement. Je pense donc qu'il y a un élément de sécurité ici, et je trouve que c'est une bonne chose.

Le sénateur Lang : J'aimerais poser une question. Si vous n'acceptez pas cet amendement dans le cadre du projet de loi, par respect pour le sénateur Harder, où allez-vous introduire la modification? Je ne pense évidemment pas qu'elle convienne à d'autres lois.

Le sénateur Harder : Permettez-moi de répondre. En vertu de l'article 9 et de l'article 10.5 proposé, le ministre peut ordonner à toute entreprise de corriger un défaut, et il peut ordonner au fabricant d'assumer les coûts de la réparation. Je suis porté à croire que ces dispositions pourraient viser les concessionnaires.

Le sénateur Eggleton : Ce n'est pas le point. L'enjeu est distinct. C'est justement ce que fait la disposition.

Le président : Est-ce que quelqu'un d'autre veut intervenir?

[Français]

Le sénateur Boisvenu : J'aurais rapidement une question pour le sénateur Greene. Votre amendement, sénateur, correspond-il en partie à l'article 10.61 du projet de loi C-62, selon lequel, sur le plan pratique, s'il y a une défectuosité ou un rappel, les réparations doivent être faites avant la mise en vente, alors que

“before” be replaced with the word “after”? For the protection of both the dealer and the consumer, clause 9 of the present bill states that the repairs must be made after, while Bill C-62 says that the repairs must be made before the sale. Is that what you are saying?

[English]

Senator Greene: I'm sorry, but I'm just trying to find what you're reading.

Senator Boisvenu: I can read it for you, if you want.

Senator Greene: Yes.

Senator Boisvenu: The minister may by order require a company to ensure that any defect or non-compliance in a vehicle or equipment is correct before the vehicle is offered for sale.

Senator Greene: Yes.

[Translation]

Senator Boisvenu: In today's amendment, yes, it is “after.”

Senator Greene: Yes.

Senator Boisvenu: So it has to be done before.

[English]

Senator Greene: I believe it's entirely consistent.

[Translation]

Senator Boisvenu: That is very important.

[English]

Senator Greene: Then it's retail. That's right, in that gap.

Senator Mercer: Question.

The Chair: That's the end of the debate.

Honourable senators, is it your pleasure to adopt the motion and amendment?

Some Hon. Senators: Agreed.

Senator Harder: On division.

The Chair: I declare the motion adopted.

Shall clause 9 carry as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 10 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Agreed.

ce que l'on propose aujourd'hui, c'est de remplacer le mot « avant » par le mot « après »? Sur le plan de la protection, aussi bien du concessionnaire que du consommateur, l'article 9 du présent projet de loi indique qu'il faut faire la réparation après, alors que le projet de loi C-62 indique de faire la réparation avant la vente. Est-ce bien ce que vous dites?

[Traduction]

Le sénateur Greene : Veuillez m'excuser, mais j'essaie simplement de trouver ce que vous êtes en train de lire.

Le sénateur Boisvenu : Je peux vous lire le passage, si vous le voulez.

Le sénateur Greene : D'accord.

Le sénateur Boisvenu : « Le ministre peut, par arrêté, exiger qu'une entreprise s'assure que tout défaut ou toute non-conformité des matériels soit corrigé avant que ceux-ci ne soient offerts en vente. »

Le sénateur Greene : Je vois.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Dans l'amendement d'aujourd'hui, c'est, « after ».

Le sénateur Greene : Oui.

Le sénateur Boisvenu : Donc, il faut que cela se fasse avant.

[Traduction]

Le sénateur Greene : Je pense que c'est tout à fait conforme.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : C'est très important.

[Traduction]

Le sénateur Greene : Il s'agit donc du détaillant. C'est vrai dans cet écart.

Le sénateur Mercer : J'ai une question.

Le président : La discussion est terminée.

Mesdames et messieurs, vous plaît-il d'adopter la motion et l'amendement?

Des voix : D'accord.

Le sénateur Harder : Avec dissidence.

Le président : Je déclare la motion adoptée.

L'article 9 modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 10 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 11 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

- The Chair:** Shall clause 12 carry?
Hon. Senators: Agreed.
- The Chair:** Shall clause 13 carry?
Hon. Senators: Agreed.
- The Chair:** Shall clause 14 carry?
Hon. Senators: Agreed.
- The Chair:** Shall clause 15 carry?
Hon. Senators: Agreed.
- The Chair:** Shall clause 16 carry?
Hon. Senators: Agreed.
- The Chair:** Shall clause 17 carry?
Hon. Senators: Agreed.
- The Chair:** Shall clause 18 carry?
Hon. Senators: Agreed.
- The Chair:** Shall clause 19 carry?
Hon. Senators: Agreed.
- The Chair:** Shall clause 1, which contains a short title, carry?
Hon. Senators: Agreed.
- The Chair:** Shall the title carry?
Hon. Senators: Agreed.
- The Chair:** Shall the bill as amended carry?
Hon. Senators: Agreed.
- The Chair:** Does the committee wish to consider appending observations to the report?
Hon. Senators: No.
- The Chair:** It is agreed that I report this bill as amended to the Senate.
Hon. Senators: Agreed.
- The Chair:** That's it. The bill is carried as amended.
(The committee adjourned.)
- Le président :** L'article 12 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
- Le président :** L'article 13 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
- Le président :** L'article 14 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
- Le président :** L'article 15 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
- Le président :** L'article 16 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
- Le président :** L'article 17 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
- Le président :** L'article 18 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
- Le président :** L'article 19 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
- Le président :** L'article 1, qui contient un titre abrégé, est-il adopté?
Des voix : D'accord.
- Le président :** Le titre est-il adopté?
Des voix : D'accord.
- Le président :** Le projet de loi modifié est-il adopté?
Des voix : D'accord.
- Le président :** Les membres du comité souhaitent-ils annexer des observations au rapport?
Des voix : Non.
- Le président :** Il est convenu que je fasse rapport du projet de loi modifié au Sénat.
Des voix : D'accord.
- Le président :** C'est tout. Le projet de loi modifié est adopté.
(La séance est levée.)



SENATE | SÉNAT
CANADA

PIPELINES FOR OIL:

PROTECTING OUR
ECONOMY,
RESPECTING OUR
ENVIRONMENT

**Interim Report of the Standing Senate Committee
on Transport and Communications**

The Honourable Dennis Dawson, Chair

The Honourable Michael L. MacDonald, Deputy Chair

December 2016

For more information, please contact us:

by email: trcm@sen.parl.gc.ca

by phone toll-free: 1 800 267-7362

*by mail: The Standing Senate Committee on Transport and Communications, Senate, Ottawa,
Ontario, Canada, K1A 0A4*

This report can be downloaded at:

www.senate-senat.ca/trcm.asp

The Senate of Canada is on Twitter: [@SenateCA](https://twitter.com/SenateCA), follow the committee using the hashtag
#TRCM

Ce rapport est également offert en français.

TABLE OF CONTENTS

TABLE OF CONTENTS	I
MEMBERS	II
ORDER OF REFERENCE.....	III
PREFACE.....	V
REPORT HIGHLIGHTS	1
RECOMMENDATIONS.....	4
INTRODUCTION	6
PART 1: IMPORTANCE OF PIPELINES AND THE OIL AND GAS INDUSTRY TO CANADA.....	8
PART 2: SOCIAL LICENCE, THE PUBLIC INTEREST AND INVESTOR CONFIDENCE IN REGULATORY PROCESS	10
A. “Social Licence”: an Increasingly Used, but Amorphous Concept.....	10
B. Investor Confidence in Regulatory Processes	10
PART 3: A CRUDE OIL TRANSPORT STRATEGY.....	12
A. Leadership	12
B. Sharing the Benefits of Pipelines with Indigenous Peoples	12
C. Modernization of Regulatory Processes.....	14
D. Proposal to Extend the Energy East Pipeline	15
E. Federal-Provincial Cooperation.....	16
F. Improving Public Knowledge.....	17
G. Recommendations from the Commissioner of the Environment and Sustainable Development	17
H. Transport of Crude Oil by Tanker	18
CONCLUSION	19
WITNESSES	VI

MEMBERS



The Honourable Senator Dennis
Dawson, Chair



The Honourable Senator Michael
MacDonald, Deputy Chair



The Honourable Senator
Doug Black



The Honourable Senator
Pierre-Hugues Boisvenu



The Honourable Senator
Norman E. Doyle



The Honourable Senator
Art Eggleton, P.C.



The Honourable Senator
Stephen Greene



The Honourable Senator
Elaine McCoy



The Honourable Senator
Terry Mercer



The Honourable Senator
Donald Plett



The Honourable Senator
Bob Runciman



The Honourable Senator
Betty Unger

Ex officio members of the committee:

The Honourable Senators Claude Carignan, P.C. (or
Yonah Martin) and
Peter Harder, P.C. (or Diane Bellemare)

Other Senators who have participated from time to time in this study:

The Honourable Senators Andreychuk, Manning,
Mitchell, Mockler, Neufeld, Ngo, Poirier, Pratte,
Tannas and Smith

Staff Members:

Daniel Charbonneau, Barbara Reynolds and Victor Senna, Clerks of the Committee

Jed Chong and Nicole Sweeney, Analysts, Parliamentary Information and Research Service,
Library of Parliament

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, March 9, 2016:

The Honourable Senator Dawson moved, seconded by the Honourable Senator Moore:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada;

That the committee also examine how to share the risks and benefits as broadly as possible throughout the country; and

That the committee report to the Senate no later than June 30, 2016, and that it retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Charles Robert

Clerk of the Senate

Extract from the *Journals of the Senate*, Monday, June 20, 2016:

The Honourable Senator MacDonald moved, seconded by the Honourable Senator Martin:

That, notwithstanding the order of the Senate adopted on Wednesday, March 9, 2016, the date for the final report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications in relation to its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada be extended from June 30, 2016 to November 17, 2016.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Charles Robert

Clerk of the Senate

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, November 1, 2016:

The Honourable Senator MacDonald moved, seconded by the Honourable Senator Mockler:

That, notwithstanding the order of the Senate adopted on Monday, June 20, 2016, the date for the final report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications in relation to its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada be extended from November 17, 2016 to March 31, 2017.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Charles Robert

Clerk of the Senate

“The world as we have created it is a process of our thinking.
It cannot be changed without changing our thinking.”
— Albert Einstein

Petroleum pipelines, like highways, railways and power line corridors, are long established in Canada. They are instrumental to the quality of life and the standard of living we enjoy in Canada today. Pipelines have no equal when it comes to the safe, reliable and cost-efficient movement of petroleum over long distances. They are critically important to the creation of wealth in Canada and their use and development are in the public interest and the greater good of all Canadians.

In early 2016 the Standing Senate Committee on Transport and Communications decided to undertake a study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the east and west coasts. Since the start of our hearings in April, the committee has heard from 110 witnesses representing a wide cross section of stakeholders including industry and business leaders, First Nations, government officials, academics and environmental groups. In addition, the committee travelled to both the east and west coasts holding public hearings and undertaking fact-finding visits to refineries and ports.

On behalf of the committee members, we would like to express our thanks and appreciation to the committee’s staff for their work. In particular we would like to thank Jed Chong and Nicole Sweeney, analysts from the Library of Parliament, Daniel Charbonneau, Barbara Reynolds and Victor Senna, committee clerks, and Lyne Héroux and Lori Meldrum, administrative assistants.

Given the critical role of pipelines to Canada’s economic well-being, we are making seven recommendations to the Government. We believe that these recommendations will help form a strategy to improve public confidence and break the paralysis preventing the construction of pipelines in Canada.

The Honourable Dennis Dawson
Chair

The Honourable Michael L. MacDonald
Deputy Chair

REPORT HIGHLIGHTS

Canada has the world's third-largest proven oil reserves, but insufficient energy infrastructure has left the country dependent on foreign oil producers and limited to selling domestic product at a steep discount to a glutted American market.

A dated and insufficiently inclusive approvals process has thwarted attempts to ensure Canadians across the country benefit from the economic potential of the Western oil patch.

Canada is consequently foregoing billions of dollars in revenue and tens of thousands of jobs while importing oil from foreign countries, some with dubious human rights and environmental records.

A strategy to facilitate the transport of crude oil to Canada's east and west coasts is clearly an economic imperative.

The Senate Committee on Transport and Communications has spent months speaking with experts in Ottawa and undertaking fact-finding missions across Canada to formulate a strategy that is effective, democratic, and economically and environmentally responsible.

The Committee believes expanding Canada's pipeline infrastructure is the optimal approach. For this to take place, a more inclusive, fact-based and apolitical regulatory regime must be put in place.

Environmental concerns should play a more significant role. Advocates for the environment must be welcomed into the approvals process so that regulators can make wise decisions about where and how Canada's pipeline infrastructure should grow.

Indigenous communities must also be more closely involved. The federal government already has a constitutional duty to consult Indigenous peoples in matters like these but this duty is discharged independently of the regulatory process.

There is much to gain from a more inclusive and fact-based approach.

The Committee has heard that **pipeline operations added \$11.5 billion to Canada's gross domestic product (GDP) in 2015 alone, in addition to sustaining 34,000 full-time jobs and generating \$2.9 billion in labour income.**

Officials from Natural Resources Canada have estimated the Trans Mountain Expansion and the proposed Energy East Pipeline Project would generate almost **\$78 billion in additional GDP**. Other witnesses said failure to build pipelines would have no impact on global oil demand and would reduce the royalty revenues used by governments to deliver essential public services.

Establishing a clear and fair process for the necessary expansion of Canada's energy infrastructure will help the country realize these opportunities.

KEY RECOMMENDATIONS

Modernizing the National Energy Board (NEB) is an important first step toward increasing public confidence in the regulatory process.

While the Board's current mandate is simply to assess whether or not a specific project is in the public interest, based on technical aspects of the project, the Committee believes there is some room to broaden the Board's mandate to include environmental matters within the scope of pipeline construction and to improve communication and consultation with people and groups most likely to be affected.

Moreover, the fact that Board decisions are subject to final approval from the Governor in Council (the Governor General, acting on the advice of Cabinet) erodes the Board's authority and virtually ensures the approvals process is highly politicized.

The Committee recommends Natural Resources Canada modernize the National Energy Board by methods that include:

- **Broadening the Board's mandate to ensure effective communication and consultation with stakeholders, and**
- **Removing the Governor in Council's automatic final approval (Board decisions would instead be subject to appeal to the Governor in Council).**

To improve relations with Indigenous peoples and enhance their involvement in the process **the Committee also recommends integrating information gathered during the Crown's duty to consult Indigenous peoples into the Board's process, and that the Governor in Council use its authority to appoint permanently an Indigenous peoples' representative to the Board.**

During its study, the Committee heard testimony about specific pipeline proposals like TransCanada's Energy East Pipeline Project, which would bring western crude oil to refineries in Eastern Canada.

In light of the potential economic, environmental and logistical attributes, **the Committee recommends that the National Energy Board, as part of its hearings on the proposed Energy East project, examine the Strait of Canso area in Nova Scotia as an alternative end point.**

In the event of an oil spill, authorities must be well prepared to reclaim the environment. Despite a world-class marine safety regime, the Committee believes more could be done to increase the Canadian Coast Guard's capacity to deal with oil spills.

The Committee recommends that Fisheries and Oceans Canada ensure that the Oceans Protection Plan includes enhancements to the Canadian Coast Guard, including an expansion of resources and bases of operations for the purpose of tanker spill mitigation and prevention.

NEXT STEPS

Pipeline paralysis is no longer an option. The federal government has an obligation to make use of the country's abundant resources so that all Canadians can benefit.

The Committee's report shows how the government can restore legitimacy to the pipeline approval process. Senators will continue to advocate for an energy strategy that is more inclusive, fact-based and effective.

RECOMMENDATIONS

Recommendation 1

The Committee recommends that Natural Resources Canada, in collaboration with Indigenous peoples, industry and academia, develop and update annually a working document of best practices in building partnerships with Indigenous communities in the natural resources sector.

Recommendation 2

The Committee recommends that the Governor in Council use its authority to make appointments under the National Energy Board Act to appoint permanently an Indigenous peoples' representative to the National Energy Board. The representative should be chosen in consultation with Indigenous communities.

Recommendation 3

The Committee recommends that Natural Resources Canada modernize the National Energy Board (NEB) regulatory process by:

- removing the Governor in Council's (i.e. Cabinet's) automatic final approval of pipeline projects, thus empowering the NEB to act in Canada's national interests on pipeline decisions. These NEB decisions would be subject to appeal to the Governor in Council, similar to some licensing decisions by the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission;
- ensuring that Canadians have multiple ways of participating in the NEB process, including, for example, online participation;
- broadening the NEB's mandate to include greenhouse gas emissions and other environmental matters that are within the scope of pipeline construction;
- broadening the NEB's mandate to ensure effective communication and consultation with stakeholders; and
- having the federal government conduct its consultation with First Nations at the same time as the NEB's review of a pipeline project, and feeding the results of that consultation into the NEB process before the Board's final decision on a project.

Recommendation 4

The Committee recommends that the National Energy Board, as part of its hearings on the proposed Energy East project, examine the Strait of Canso area as an alternative end point of the pipeline.

Recommendation 5

The Committee recommends that Natural Resources Canada focus on improving public knowledge about regulatory processes, the economic importance of the oil and gas sector, and its impact on Indigenous peoples and the environment.

Recommendation 6

The Committee recommends that Fisheries and Oceans Canada ensure that the Oceans Protection Plan includes enhancements to the Canadian Coast Guard, including an expansion of resources and bases of operations for the purposes of oil tanker spill mitigation and prevention.

Recommendation 7

The Committee recommends that the Government of Canada continue its research into the behaviour of various types of oil in water and how aquatic ecosystems can be better reclaimed after an oil spill, as outlined in the Oceans Protection Plan.

INTRODUCTION

In spite of Canada being home to the world's third-largest proven oil reserves, under-developed pipeline infrastructure means that eastern refineries rely on foreign oil and 97% of crude oil exports in 2014 went to one destination: the United States. Canada's main customer has also become increasingly self-sufficient in oil production.

While rail and pipelines both deliver oil safely to its destination 99.99% of the time, pipelines are considered the safest and most economical way of transporting crude oil. Yet, in recent years a nationally divisive debate about whether or not this natural resource should even be developed has created a paralysis in decision-making about pipelines in Canada.

This essential, **nation-building** infrastructure is under developed not for a lack of a regulatory licence, but because of a lack of consensus as to whether or not these pipelines are in the public interest, due to concerns about environmental issues and the engagement of Indigenous peoples. As a result, Canadian oil is selling at a discount, meaning that Canada is not receiving the full value of this resource. Furthermore, regulatory uncertainty around pipelines has eroded investor confidence.

Given the critical role of pipelines to Canada's economic well-being, the Standing Senate Committee on Transport and Communications ("the Committee") decided to undertake a study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the east and west coasts of Canada.

Part 1 of the report emphasizes the importance of pipelines and the oil and gas industry to Canada. Part 2 of the report focuses on social licence, the public interest and investor confidence in regulatory processes. Part 3 of the report presents recommendations on a crude oil transport strategy. While the Committee heard witnesses from the rail sector, the study focuses on the transport of crude oil by pipeline and tanker.

PART 1: IMPORTANCE OF PIPELINES AND THE OIL AND GAS INDUSTRY TO CANADA

The Committee heard from some pipeline opponents who discussed their concerns about the safety of pipelines and their environmental impact. Nevertheless, the Committee believes that the benefits of pipelines and the oil and gas industry outweigh these risks.

For example, Chris Bloomer, President and Chief Executive Officer of the Canadian Energy Pipeline Association told the Committee that, in 2015, pipeline operations added \$11.5 billion to Canada's gross domestic product (GDP), sustained 34,000 full-time jobs and generated \$2.9 billion in labour income. Over the next 30 years, Mr. Bloomer suggests that pipeline operations will contribute \$175 billion to Canada's GDP.

New pipelines would help improve existing markets and develop new ones for Canada's crude oil. According to a representative from the Quebec Employers Council, a lack of new pipelines costs the Canadian economy billions of dollars annually.

Pipeline proposals that are currently under consideration, according to many witnesses, would provide tens of thousands of jobs and tens of billions of dollars in private investment to the Canadian economy. According to officials from Natural Resources Canada (NRCan), **the Trans Mountain Expansion project and the proposed Energy East project would generate \$77.6 billion in additional GDP for the Canadian economy.**

The benefits of these proposals would be shared across Canada. For example, David MacLean, Vice-President of Communications and Policy at the Alberta Enterprise Group, told the Committee that with respect to the proposed Energy East pipeline, Ontario would see the largest share of employment benefits, followed by Quebec, New Brunswick and Alberta. Mr. MacLean also noted that British Columbia would receive 24% of the employment benefits and 12% of the fiscal benefits from the proposed expansion of the Trans Mountain pipeline.

In terms of existing activity in this industry, witnesses noted that the Alberta oil and gas sector sources some of its goods, services and labour from other parts of the country, including eastern Canada. Witnesses also mentioned that tax revenues from the oil and gas sector in Alberta form part of the province's contribution to the federal Equalization Program.

In addition to its energy uses, oil is used to produce many products such as plastics and clothing. Witnesses told the Committee that the International Energy Agency expects global oil demand to increase through to 2040. Failure to build pipelines in Canada would not have an impact on this global demand.

A pipeline to eastern Canada would, according to many witnesses, improve energy security by reducing the dependence of Canadian refineries on imports, some of which come from countries

PIPELINES FOR OIL: PROTECTING OUR ECONOMY, RESPECTING OUR ENVIRONMENT

with poor environmental and human rights records. A witness from the Saint John Region Chamber of Commerce noted that Canada imports **\$26 billion of oil per year**.

The Canadian oil industry has been hit hard by the recent drop in oil prices. For example, Alex Ferguson, Vice President of Policy and Performance at the Canadian Association of Petroleum Producers told the Committee about record-setting drops in capital investment and employment in the oil and gas sector. According to Yvan Grenier, Director General of the Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec, there has also been a decline in the construction sector as a result of the downturn in the oil and gas sector.

Many witnesses noted that not building pipelines would be a missed economic opportunity with an impact on Canada's current and future economic development: job growth would stall and governments would have less revenue to deliver public services. The missed economic opportunity would have an impact on future generations, as noted by witnesses from the Young Pipeliners Association of Canada.

A lack of new pipelines may also increase reliance on rail, even though pipelines are considered the safer, more economical and more environmentally friendly way of transporting crude oil. The potential to reduce the use of rail to transport crude oil, particularly in light of the tragedy in Lac-Mégantic, Quebec, is one of the advantages of pipelines.

Failure to act soon on pipeline development will drive away capital investment. As explained by Ross McKittrick, Energy Chair at the Frontier Centre for Public Policy, "time is not on the government's side on this issue," a point echoed by witnesses from the Edmonton Economic Development Corporation and the Edmonton Chamber of Commerce.

PART 2: SOCIAL LICENCE, THE PUBLIC INTEREST AND INVESTOR CONFIDENCE IN REGULATORY PROCESS

A. “SOCIAL LICENCE”: AN INCREASINGLY USED, BUT AMORPHOUS CONCEPT

According to Monica Gattinger, an Associate Professor in the School of Political Studies at the University of Ottawa, the “social licence” concept has its origins in the mining sector as the “social licence to operate,” which has been applied to individual mining companies and their operations respecting specific projects. In the energy sector, however, she explained that “social licence” has been applied in a broader manner to the entire decision-making process.

Indeed, many witnesses criticized the broad, amorphous nature of social licence. For example, these witnesses noted that the term is poorly defined and undemocratic.

As explained by Dave Core, President and Chief Executive Officer of the Canadian Association of Energy and Pipeline Landowner Associations (CAEPLA), “Ultimately, social licence is a political construct and we need to depoliticize pipelines.”

Given the criticisms of social licence, the Committee believes that it is more constructive to focus on the idea of “public interest.” As explained by Gaétan Caron, former National Energy Board (NEB) chair and current Executive Fellow at the University of Calgary’s School of Public Policy, “Public interest presumes that there is a greater good to be achieved by taking some actions, acknowledging that some people will be inconvenienced by such actions or very opposed to them and vocal about their position.”

B. INVESTOR CONFIDENCE IN REGULATORY PROCESSES

As explained by Scott McEachern, a member of the Board of Directors at the Edmonton Chamber of Commerce, “Investors too need to have confidence in the process.” A brief from the Quebec Employers Council further explains that regulatory processes should also be predictable, simple and effective. Witnesses told the Committee that in the current climate, industry and its investors face a great deal of uncertainty and confusion. Investors need to be confident that a pipeline can be built after obtaining the appropriate licences, without the regulatory process changing part way through.

The Committee also heard from government and industry representatives about efforts underway to improve public confidence. For example, NRCan officials discussed the government’s efforts to modernize the NEB and environmental assessment processes.

Regarding industry initiatives, the Committee was impressed with the environmental and safety regimes in place and the efforts implemented to improve public confidence during its site visits to Enbridge’s Edmonton Terminal and the Irving Oil Refinery in Saint John, as well as the

Mulgrave Marine Terminal and the NuStar Terminal in the Strait of Canso area. For example, Irving Oil discussed its partnership with the New England Aquarium, which allowed the company to move its shipping lanes in the Bay of Fundy and eliminate collisions with whales. The Committee was also impressed by the work of Kelcie Miller-Anderson, an entrepreneur who testified about the innovative technology that her company, MycoRemedy, is developing, which would remediate oil sands tailings using fungi-based techniques.

PART 3: A CRUDE OIL TRANSPORT STRATEGY

A. LEADERSHIP

A recurring theme in witness testimony was that the federal government should play a leadership role in making pipeline projects a reality. Indeed, the federal government has jurisdiction over interprovincial and international pipelines and the transportation of dangerous goods for all modes of transport. The Committee believes that implementing the recommendations outlined below will require the federal government to play a leadership role in setting the context and building consensus on why pipeline development is important.

B. SHARING THE BENEFITS OF PIPELINES WITH INDIGENOUS PEOPLES

Ken Coates, Senior Fellow in Aboriginal and Northern Canadian Issues at the Macdonald-Laurier Institute noted that Canada's Indigenous peoples have often not received their fair share of benefits from resource development. Many witnesses spoke about the importance of engaging Indigenous peoples as partners in natural resource development. The Committee believes that engaging Indigenous peoples as partners who share in the benefits of pipeline projects – ideally, as some witnesses pointed out, through equity shares in projects – is critical to the success of a crude oil transport strategy.

It is also important, as noted by some witnesses, not to make generalizations about Indigenous peoples' views on pipelines; although some First Nations are fundamentally opposed to crude oil pipelines crossing their territory, others are willing to form partnerships. As explained by Craig Makinaw, Alberta Regional Chief in the Assembly of First Nations, "First Nations are neither always for nor always against [resource] development." Jennifer Copage, Consultation Coordinator for the Sipekne'katik First Nation also explained that consulting First Nations is not the same as consulting other stakeholders.

Starting to build those partnerships early, well in advance of the regulatory process and the start of construction, is crucial. James Michael, Solicitor for the Sipekne'katik First Nation, made a distinction between consultation and notification, noting that once shovels are in the ground, meaningful consultation cannot occur. As explained by Robert Metcs, Chief Negotiator and Chief Executive Officer of Havlik Metcs Limited, First Nations Limited Partnership, "[E]arly engagement with First Nations on a commercial basis can both reduce project risk and lead to the creation of significant economic value that can be shared equitably amongst all the participants." Adequate time to prepare is an important part of this consultation, as explained by Ontario Regional Chief Isadore Day, from the Chiefs of Ontario.

There are numerous examples of natural resource projects where partnerships with Indigenous peoples have successfully been developed, though many of these examples are from sectors other than pipeline development. According to Mr. Coates from the Macdonald-Laurier Institute,

“There are more than 400 collaboration agreements in the mining sector alone and even more in the forestry sector.”

The Committee also heard other examples from Generating for Seven Generations, the First Nations Limited Partnership and Chemco Electric. Most of these projects attribute some of their success to early engagement with First Nations. Ontario Regional Chief, Isadore Day, also told the Committee that the Chiefs of Ontario plan on developing a set of best practices to give First Nations guidelines for engaging with the NEB.

In the view of the Committee, a lot could be learned from these examples of successful partnerships, which will be crucial in ensuring that Canada’s Indigenous peoples share in the benefits of crude oil transportation. Mr. Caron from the University of Calgary suggested that the key to forming partnerships with Indigenous peoples “is to implement well-known but sometimes poorly implemented best practices.” Therefore,

The Committee recommends that Natural Resources Canada, in collaboration with Indigenous peoples, industry and academia, develop and update annually a working document of best practices in building partnerships with Indigenous communities in the natural resources sector. [Recommendation 1]

Such a document could be used by the NEB, project proponents, Indigenous peoples and other government departments.

National Chief Perry Bellegarde, from the Assembly of First Nations (AFN), suggested that an Indigenous person be included as a member of the NEB. AFN’s Newfoundland and Nova Scotia Regional Chief, Morley Googoo, explained that including Indigenous representation on the Board would give First Nations confidence that the NEB has considered their input. As a sign of partnership with Indigenous peoples, therefore:

The Committee recommends that the Governor in Council use its authority to make appointments under the National Energy Board Act to appoint permanently an Indigenous peoples’ representative to the National Energy Board. The representative should be chosen in consultation with Indigenous communities. [Recommendation 2]

C. MODERNIZATION OF REGULATORY PROCESSES

NEB officials acknowledged that the Board's original legislation dates back to the late 1950s and early 1960s, and welcomed the ongoing NEB modernization review. The Committee believes that modernizing the NEB process to account for concerns about public and investor confidence will be a key part of a national crude oil transport strategy.

Many witnesses suggested that the regulatory process needs to be fair, based upon the best-available evidence, informative and transparent. As noted above, investors also need to be confident that the regulatory process will not change partway through a review, and that they can proceed with a project once they have the required regulatory licences.

Mr. Ross from Borden Ladner Gervais LLP explained that the deferment to the Governor in Council (i.e., Cabinet) for the final decision on pipeline projects could create the impression that the NEB process is politicized.

Witnesses also noted the importance of participation in the NEB process as a factor in ensuring public confidence, suggesting that the process should be open to more individuals and groups. Currently, as explained by NEB officials, participation in the NEB process is limited to anyone who is directly affected by the project application and anyone who has relevant information or expertise to share.

The Committee heard from many witnesses that the NEB is not mandated to deal with the broad policy issues – such as climate change, renewable energy and the participation of Indigenous peoples in natural resource development – that are often raised in its hearings. These witnesses explained that the NEB process focuses on assessing whether or not a specific project is in the public interest, based on various technical aspects of that project, such as its safety and economic viability.

Pipeline companies, as witnesses explained to the Committee, need to spend more time visiting the communities along the route of proposed projects. Witnesses told the Committee that engaging communities and other stakeholders well before the regulatory process will help build local trust for a project. Michel Leblanc, President and Chief Executive Officer of the Board of Trade of Metropolitan Montreal, suggested that pipeline companies may also have to invest in local projects taking place in these communities.

Witnesses also highlighted the importance of the federal government's constitutional duty to consult Indigenous peoples. Some witnesses, such as Alberta Regional Chief Makinaw and Yale Belanger, Professor in the Department of Political Science at the University of Lethbridge, expressed concerns about the disconnect between the NEB process and the federal government's duty to consult. Mr. Caron, a former NEB chair, noted that the NEB, as a regulator independent from government, cannot undertake the Crown's legal duty to consult.

The Committee believes that the NEB should be modernized to take these various concerns into account. Therefore,

The Committee recommends that Natural Resources Canada modernize the National Energy Board (NEB) regulatory process by:

- **removing the Governor in Council's (i.e. Cabinet's) automatic final approval of pipeline projects, thus empowering the NEB to act in Canada's national interests on pipeline decisions. These NEB decisions would be subject to appeal to the Governor in Council, similar to some licensing decisions by the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission;**
- **ensuring that Canadians have multiple ways of participating in the NEB process, including, for example, online participation;**
- **broadening the NEB's mandate to include greenhouse gas emissions and other environmental matters that are within the scope of pipeline construction;**
- **broadening the NEB's mandate to ensure effective communication and consultation with stakeholders; and**
- **having the federal government conduct its consultation with First Nations at the same time as the NEB's review of a pipeline project, and feeding the results of that consultation into the NEB process before the Board's final decision on a project. [Recommendation 3]**

The Committee expects that modernizing the NEB will give its officials the means to act in Canada's national interest, above the day-to-day politics of activists and elected officials.

D. PROPOSAL TO EXTEND THE ENERGY EAST PIPELINE

The Committee is also concerned about the lack of participation of stakeholders from Nova Scotia in the NEB's hearings for the proposed Energy East project. During its site visits and hearings in Nova Scotia, the Committee heard concerns that any increased activity on the Bay of Fundy would affect both New Brunswick and Nova Scotia.

The Committee heard a proposal from Michael Priaro from the Association of Professional Engineers and Geoscientists of Alberta, to extend the proposed Energy East pipeline to the Strait

of Canso area in Nova Scotia.¹ The Committee conducted site visits to the Mulgrave Marine Terminal and the NuStar Energy Terminal in the Strait of Canso area, where representatives from both companies outlined the economic, environmental and logistical advantages of the port. In short, these advantages include ensuring that Nova Scotia shares in the benefits of this pipeline, reducing the impact of increased traffic on the environmentally-sensitive Bay of Fundy and providing a shorter route to overseas markets. The Committee is concerned that the NEB has not had an occasion to weigh the costs and benefits of this proposal.

Nova Scotia's Minister of Energy and the Leader of the Official Opposition also support the proposal. A representative from TransCanada acknowledged that there has been some interest among stakeholders in Nova Scotia for the extension. Therefore,

The Committee recommends that the National Energy Board, as part of its hearings on the proposed Energy East project, examine the Strait of Canso area as an alternative end point of the pipeline. [Recommendation 4]

E. FEDERAL-PROVINCIAL COOPERATION

The importance of cooperation between federal and provincial governments was noted by many witnesses. According to Ms. McClenaghan from the Canadian Environmental Law Association, existing federal and provincial environmental assessment regimes already allow for accords or cooperation agreements for regulatory processes.

The Committee believes that better federal/provincial cooperation will result in more timely and efficient regulatory processes.

¹ A copy of the proposal is available as a witness brief on the Committee's website: Mike Priaro, [The Case for the Canso NS Superport as the Energy East Pipeline Terminus](#), 16 April 2015.

F. IMPROVING PUBLIC KNOWLEDGE

Witnesses told the Committee that the federal government can play a role in improving public knowledge about the regulatory process, the importance of the oil and gas sector to the Canadian economy and successful partnerships between Indigenous peoples and natural resource companies. Officials from New Brunswick Energy and Resource Development explained that improving public knowledge would give people a certain level of foundational knowledge to better understand projects and processes. Therefore,

The Committee recommends that Natural Resources Canada focus on improving public knowledge about regulatory processes, the economic importance of the oil and gas sector, and its impact on Indigenous peoples and the environment. [Recommendation 5]

Although the Committee's recommendation focuses on the federal government, witnesses also noted that industry can also play a role in educating the public in this regard.

Vivian Krause, a writer who appeared before the Committee as an individual, suggested that industry and government need to do a better job of refuting false and negative information about the oil and gas industry.

Ms. Krause also raised concerns about the availability of public information about the sources of foreign money used by anti-pipeline activists. The Committee observes that this topic merits further study.

G. RECOMMENDATIONS FROM THE COMMISSIONER OF THE ENVIRONMENT AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT

The Committee heard testimony from Julie Gelfand, the Commissioner of the Environment and Sustainable Development in the Office of the Auditor General of Canada about the recommendations for the NEB from her office's Fall 2015 report on the oversight of federally regulated pipelines.² Among other things, the Commissioner's recommendations touched upon tracking compliance with pipeline approval conditions, public access to information about company compliance with those conditions and the recruitment and retention of key NEB staff. The Committee notes that the NEB sent a letter to Commissioner Gelfand stating that they have completed 18 of the 22 recommendations, with the remaining four scheduled for completion by 31 December 2016.³ The Committee believes that implementing the Commissioner's

² Office of the Auditor General of Canada, "[Report 2—Oversight of Federally Regulated Pipelines](#)," *2015 Fall Reports of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development*.

³ National Energy Board, "[Letter to the Office of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development](#)."

recommendations will be extremely helpful in improving public confidence, and commends the NEB's work to date.

H. TRANSPORT OF CRUDE OIL BY TANKER

According to Richard Wiefelspuett, Executive Director of the Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping, Canadians know the economic importance of marine shipping, but believe that it must occur in a safe and sustainable manner. Mr. Wiefelspuett, along with witnesses from the Shipping Federation of Canada and the Atlantic Pilotage Authority, voiced concerns with the capacity of the Canadian Coast Guard to enforce regulations and respond to an emergency, both in terms of personnel and equipment.

Heather D. Dettman, a Research Scientist with NRCan, discussed her work comparing the behaviour of conventional and diluted bitumen (dilbit) in test tanks over a period of eight days. Her research shows that at lower temperatures (15°C), the conventional crude oil became trapped in the sediment at the bottom of the tank while dilbit stayed on the surface of the water, where it is easier to recover. However, in tests at higher temperatures (26°C), the dilbit started to disperse into the water and be caught in the sediment.

In the event of an oil spill, authorities must be prepared to reclaim the environment. Canada possesses a world-class marine safety regime, but the Committee believes that more work could be done to push our standard of excellence in terms of both the Canadian Coast Guard's capacity and knowledge about oil spills.

The Committee acknowledges the recently-announced Oceans Protection Plan, which appears to address some of these issues raised by witnesses. Therefore,

The Committee recommends that Fisheries and Oceans Canada ensure that the Oceans Protection Plan includes enhancements to the Canadian Coast Guard, including an expansion of resources and bases of operations for the purposes of oil tanker spill mitigation and prevention. [Recommendation 6]

The Committee recommends that the Government of Canada continue its research into the behaviour of various types of oil in water and how aquatic ecosystems can be better reclaimed after an oil spill, as outlined in the Oceans Protection Plan. [Recommendation 7]

CONCLUSION

In undertaking this study, the Standing Senate Committee on Transport and Communications sought to understand the paralysis preventing the development of new crude oil pipelines in Canada, and to develop a strategy to break that paralysis.

Pipelines have gone undeveloped not for a lack of a regulatory licence, but because of a lack of consensus as to whether or not these pipelines are in the public interest. Nevertheless, some Canadians need assurance that there is a transparent, robust regulatory system in place to oversee pipeline development.

The Committee believes that new pipelines will act as a lifeline to the Canadian economy, which has been hard hit in the oil and gas sector. Pipelines to the east and west coasts will ensure that Canadian oil producers get the full value of this resource on world markets, reduce refineries' dependence on oil imports and improve public safety.

The Committee has made recommendations to Natural Resources Canada, Transport Canada, and Fisheries and Oceans Canada. The Committee believes that these recommendations will help form a strategy to improve public confidence and break the paralysis preventing the construction of pipelines in Canada.

WITNESSES

MycoRemedy	Kelcie Miller-Anderson, Founder	November 16, 2016
As an Individual	Gaétan Caron, Executive Fellow, School of Public Policy, University of Calgary	November 16, 2016
Canadian Association of Energy and Pipeline Landowner Association	Dave Core, President and Chief Executive Officer	November 16, 2016
Friends of Musquash Inc.	David H. Thompson, Acting Chairperson	November 2, 2016
Citizens Coalition for Clean Air	Gordon Dalzell, Chairperson	November 2, 2016
Red Head Anthony's Cove Preservation Association	Lynaya Astephen	November 2, 2016
As an Individual	Paula Tippet	November 2, 2016
As an Individual	Vivian Krause, Writer	November 1, 2016
Chiefs of Ontario	Isadore Day, Ontario Regional Chief	October 25, 2016
Government of Nova, Legislative Assembly of Nova Scotia	The Honourable Jamie Baillie, Member of the Legislative Assembly (Cumberland South) and Leader of the Opposition,	October 21, 2016
Nova Scotia Department of Energy	The Honourable Michel P. Samson, Minister of Energy Kim Himmelman, Director, Regulatory and Strategic Policy	October 21, 2016
Ecology Action Centre	Stephen Thomas, Energy Campaign Coordinator	October 21, 2016
Sipekne'katik	James Michael, Solicitor Jennifer Copage, Consultation Coordinator	October 21, 2016
Assembly of First Nations	Regional Chief Morley Googoo, Newfoundland and Nova Scotia	October 21, 2016
Atlantic Pilotage Authority Canada	Captain Sean Griffiths, Chief Executive Officer	October 21, 2016
Kwilmu'kw Maw-klusuaqn Negotiation Office	Melissa Nevin, Consultation Researcher, Mi'kmaq Rights Initiative Twila Gaudet, Consultation Liaison Officer, Mi'kmaq Rights Initiative	October 21, 2016
Conservation Council of New Brunswick	Lois Corbett, Executive Director Matt Abbott, Marine Program Coordinator	October 19, 2016
Maliseet Grand Council	Ron Tremblay, Grand Chief of Wolastoq Alma Brooks	October 19, 2016
TransCanada	Christian Matossian, Manager, Indigenous Relations, Energy East Patrick Lacroix, Manager, Stakeholder Relations New Brunswick, Energy East	October 19, 2016
Saint John Region Chamber of Commerce	Dick Daigle, Chairman David Duplisea, Chief Executive Officer	October 19, 2016
Government of New Brunswick, Legislative Assembly of New Brunswick	Bruce Fitch, Member of the Legislative Assembly (Riverview), Interim Leader of the Opposition Greg Lutes, Chief of Staff, Office of the Official Opposition	October 19, 2016
New Brunswick Energy and Resource Development	Bill Breckenridge, Assistant Deputy Minister	October 19, 2016
New Brunswick Energy and Resource Development	Holly Stewart, Project Executive Sacha Patino, Senior Advisor	October 19, 2016
Fédération des chambres de commerce du Québec	Stéphane Forget, President and Chief Executive Officer David Laureti, Director, Strategy and Economic Affairs	October 17, 2016
Board of Trade of Metropolitan Montreal	Michel Leblanc, President and Chief Executive Officer Michelle LLambias Meunier, Director, Corporate Affairs and Community Relations	October 17, 2016

Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec	Jean-Yves Gauthier, Vice President Yvan Grenier, Director General	October 17, 2016
Shipping Federation of Canada	Sonia Simard, Director, Legislative and Environmental Affairs	October 17, 2016
Quebec Employers Council's	Yves-Thomas Dorval, President and Chief Executive Officer	October 17, 2016
Chemco Ltd.	Todd Halina, Chief Operating Officer	October 4, 2016
Frontier Centre for Public Policy	Ross McKittrick, Energy Chair	September 27, 2016
International Union of Operating Engineers	Patrick Campbell, International Representative	September 22, 2016
District of Kitimat	His Worship Phil Germuth, Mayor	September 22, 2016
Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping	Richard Wiefelspuett, Executive Director	September 22, 2016
First Nations Limited Partnership	Alexandra Ballard, General Manager and Communications and Partnership Development Director, Havlik Metcs Limited Robert Metcs, Chief Negotiator and Chief Executive Officer, Havlik Metcs Limited	September 22, 2016
Government of British Columbia, British Columbia Legislative Assembly	George Heyman, Member of the Legislative Assembly (Vancouver-Fairview)	September 22, 2016
Generating for Seven Generations	Len Wilson, Partner and Managing Director Matt Vickers, Chief Executive Officer Ward Kemerer, Chairman	September 22, 2016
Government of Alberta, Legislative Assembly of Alberta	Bill Bewick, Director of Policy Wildrose Caucus, Legislative Assembly of Alberta Prasad Panda, Member of the Legislative Assembly (Calgary-Foothills)	September 21, 2016
Canadian Energy Research Institute	Allan Fogwill, President and Chief Executive Officer	September 21, 2016
As an Individual	Michael Priaro, Professional Engineer, Association of Professional Engineers and Geoscientists of Alberta	September 21, 2016
Young Pipeliners Association of Canada	Tran Mah-Paulson, President and Chief Executive Officer, Central Executive Committee Kevin Tsang, Board Member (Vice President), Central Executive Committee Peter Tanchak, Board Member (Vice President), Central Executive Committee	September 21, 2016
Alberta Chambers of Commerce	Ken Kobly, President and Chief Executive Officer	September 21, 2016
National Energy Board	Sandy Lapointe, Executive Vice President, Regulatory Shelley Milutinovic, Chief Economist Robert Steedman, Chief Environment Officer Josée Touchette, Chief Operating Officer Peter Watson, Chair and Chief Executive Officer	September 21, 2016
Kinder Morgan Canada Inc.	Peter Forrester, Senior Director, Legal and Aboriginal Affairs	September 21, 2016
Calgary Chamber of Commerce	Justin Smith, Director of Policy, Research and Government Relations	September 21, 2016

Alberta Alaska Rail Development Corporation	John Falcetta, President Ainjil Hunt, Aboriginal Engagement Carol Anne Hilton, Aboriginal Engagement	September 19, 2016
The Usand Group	Blaine Knott, Regional Representative	September 19, 2016
Alberta's Industrial Heartland Association	Pam Cholak, Director of Stakeholder Relations Her Worship Gale Katchur, Vice-Chair and Mayor, City of Fort Saskatchewan Lori Mills, Energy Liaison, Strathcona County	September 19, 2016
Capital Region Board	Malcolm Bruce, Chief Executive Officer Neal Sarnecki, Regional Project Manager	September 19, 2016
City of Red Deer	Her Worship Tara Veer, Mayor	September 19, 2016
Natural Resources Canada	Heather D. Dettman, Research Scientist, CanmetENERGY	September 19, 2016
Alberta Enterprise Group	David MacLean, Vice-President of Communications and Policy	September 19, 2016
Edmonton Chamber of Commerce	James Merkosky, Vice-Chair of the Board of Directors Scott McEachern, Member of the Board of Directors	September 19, 2016
Edmonton Economic Development Corporation	Adam Sweet, Senior Advisor to the President	September 19, 2016
Assembly of First Nations	Perry Bellegarde, National Chief Craig Makinaw, Alberta Regional Chief William David, Senior Policy Analyst, National Chief's Office	June 14, 2016
As an Individual	Monica Gattinger, Associate Professor, School of Political Studies, University of Ottawa	June 14, 2016
Natural Resources Canada	Lisanne Bazinet, Deputy Director, Pipelines Gas and LNG Division, Petroleum Resources Branch Timothy Gardiner, Director General, Strategic Projects Secretariat, Major Projects Management Office Terence Hubbard, Director General, Petroleum Resources Branch	June 7, 2016
Transport Canada	Laureen Kinney, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Brigitte Diogo, Director General, Rail Safety Benoit Turcotte, Director, Regulatory Affairs Branch, Transport Dangerous Goods	June 7, 2016
Macdonald-Laurier Institute	Ken Coates, Senior Fellow in Aboriginal and Northern Canadian Issues	June 1, 2016
Safe Rail Communities	Eleni Helen Vassilakos, Co-founder Patricia Yeun Yee Lai, Co-founder	May 18, 2016
Teamsters Canada	Phil Benson, Lobbyist	May 17, 2016
Office of the Auditor General of Canada	Julie Gelfand, Commissioner of the Environment and Sustainable Development Kimberley Leach, Principal	May 17, 2016
As an Individual	Bruce Campbell, Visiting Fellow, Faculty of Law, University of Ottawa	May 11, 2016
Canadian Environmental Law Association	Theresa McClenaghan, Executive Director and Counsel	May 11, 2016
Canadian Association of Petroleum Producers	Alex Ferguson, Vice President, Policy and Performance	May 10, 2016
Railway Association of Canada	Michael Bourque, President and Chief Executive Officer	May 4, 2016
Canadian Pacific Railway	Glen Wilson, Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs	May 4, 2016
Canadian Energy Pipeline Association	Chris Bloomer, President and Chief Executive Officer	May 3, 2016
Borden Ladner Gervais LLP	Alan Ross, Partner	April 20, 2016
C.D. Howe Institute	Benjamin Dachis, Associate Director, Research	April 19, 2016
Fraser Institute	Kenneth Green, Senior Director of Natural Resource Studies	April 19, 2016
As Individuals	Geoffrey Hale, Professor, Department of Political	April 13, 2016

	Science, University of Lethbridge Yale Belanger, Professor, Department of Political Science, University of Lethbridge	
As an Individual	Mike Cleland, Senior Fellow, Institute for Science, Society and Policy, University of Ottawa	April 12, 2016
Macdonald-Laurier Institute	Sean Speer, Senior Fellow	April 12, 2016

Note: Briefs submitted to the committee can be found at www.senate-senat.ca/trcm.asp



SÉNAT | SENATE
CANADA

LES PIPELINES POUR LE PÉTROLE :

PROTÉGER NOTRE
ÉCONOMIE,
RESPECTER NOTRE
ENVIRONNEMENT

Rapport provisoire du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications

L'honorable Dennis Dawson, Président

L'honorable Michael L. MacDonald, Vice-président

Décembre 2016

Pour plus d'information, prière de communiquer avec nous :

par courriel : trcm@sen.parl.gc.ca

par téléphone sans frais : 1 800 267-7362

*par la poste : Comité sénatorial permanent des transports et communications, Sénat, Ottawa
(Ontario), Canada K1A 0A4*

Le rapport peut être téléchargé à l'adresse suivante :

www.senate-senat.ca/trcm.asp

Le Sénat du Canada est présent sur Twitter : [@SenatCA](https://twitter.com/SenatCA), suivez le comité à l'aide du mot-clé
diésé #TRCM

This report is also available in English.

TABLE DES MATIÈRES	I
MEMBRES	II
ORDRE DE RENVOI.....	III
PRÉFACE.....	V
GRANDES LIGNES DU RAPPORT.....	1
RECOMMANDATIONS.....	4
INTRODUCTION	6
PARTIE 1 : L'IMPORTANCE DES PIPELINES ET DE L'INDUSTRIE PÉTROLIÈRE ET GAZIÈRE POUR LE CANADA.....	8
PARTIE 2 : L'ADHÉSION SOCIALE, L'INTÉRÊT PUBLIC ET LA CONFIANCE DES INVESTISSEURS DANS LES PROCESSUS RÉGLEMENTAIRES.....	10
A. « L'ADHÉSION SOCIALE » : UNE NOTION FLOUE, MAIS DE PLUS EN PLUS UTILISÉE.....	10
B. CONFIANCE DES INVESTISSEURS DANS LES PROCESSUS RÉGLEMENTAIRES.....	10
PARTIE 3 : UNE STRATÉGIE DE TRANSPORT DU PÉTROLE BRUT	12
A. UN RÔLE DE PREMIER PLAN	12
B. LE PARTAGE DES RETOMBÉES DES PIPELINES AVEC LES POPULATIONS AUTOCHTONES	12
C. LA MODERNISATION DES PROCESSUS RÉGLEMENTAIRES	14
D. PROJET DE PROLONGEMENT DE L'OLÉODUC ÉNERGIE EST	16
E. COLLABORATION FÉDÉRALE-PROVINCIALE	16
F. AMÉLIORER LES CONNAISSANCES DU PUBLIC	17
G. RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSAIRE À L'ENVIRONNEMENT ET AU DÉVELOPPEMENT DURABLE.....	17
H. TRANSPORT DU PÉTROLE BRUT PAR PÉTROLIER.....	18
CONCLUSION	19
TÉMOINS.....	VI

MEMBRES



L'honorable sénateur Dennis Dawson, président



L'honorable sénateur Michael MacDonald, vice-président



L'honorable sénateur Doug Black



L'honorable sénateur Pierre-Hugues Boisvenu



L'honorable sénateur Norman E. Doyle



L'honorable sénateur Art Eggleton, C.P.



L'honorable sénateur Stephen Greene



L'honorable sénatrice Elaine McCoy



L'honorable sénateur Terry Mercer



L'honorable sénateur Donald Plett



L'honorable sénateur Bob Runciman



L'honorable sénatrice Betty Unger

Membres d'office du Comité :

Les honorables sénateurs Claude Carignan, C.P. (ou Yonah Martin) et Peter Harder, C.P. (ou Diane Bellemare)

Autres sénateurs ayant participé, de temps à autre, aux travaux :

Les honorables sénateurs Andreychuk, Manning, Mitchell, Mockler, Neufeld, Ngo, Poirier, Pratte, Tannas et Smith

Membres du personnel :

Daniel Charbonneau, Barbara Reynolds et Victor Senna, greffiers du Comité
Jed Chong et Nicole Sweeney, analystes du Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 9 mars 2016 :

L'honorable sénateur Dawson propose, appuyé par l'honorable sénateur Moore,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier, pour en faire rapport, l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada;

Que le comité étudie aussi comment répartir de manière optimale les risques et les bénéfices dans tout le pays;

Que le comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 30 juin 2016 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions pendant 180 jours après le dépôt de son rapport final.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Charles Robert
Greffier du Sénat

Extrait des *Journaux du Sénat* du lundi 20 juin 2016 :

L'honorable sénateur MacDonald propose, appuyé par l'honorable sénatrice Martin,

Que, nonobstant l'ordre du Sénat adopté le mercredi 9 mars 2016, la date du rapport final du Comité sénatorial permanent des transports et des communications relativement à son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada soit reportée du 30 juin 2016 au 17 novembre 2016.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Charles Robert
Greffier du Sénat

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 1^{er} novembre 2016 :

L'honorable sénateur MacDonald propose, appuyé par l'honorable sénateur Mockler,

Que, nonobstant l'ordre du Sénat adopté le lundi 20 juin 2016, la date du rapport final du Comité sénatorial permanent des transports et des communications relativement à son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada soit reportée du 17 novembre 2016 au 31 mars 2017.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Charles Robert
Greffier du Sénat

« Le monde que nous avons créé est un produit de notre pensée.
Il ne peut être modifié sans changer notre façon de penser. »

— Albert Einstein

Les oléoducs, comme les autoroutes, les voies ferrées et les lignes de transport d'électricité, font partie de notre quotidien depuis longtemps. Ce sont des moyens d'assurer la qualité et le niveau de vie dont nous bénéficions au Canada aujourd'hui. Les pipelines n'ont pas leur égal quand il s'agit de transporter du pétrole sur de longues distances de façon sûre, fiable et économique. Ils sont extrêmement importants pour la création de richesse au Canada et leur emploi, comme leur développement, est dans l'intérêt public et le plus grand bien de tous les Canadiens.

Au début 2016, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a décidé d'entreprendre une étude en vue de l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes atlantique et pacifique du Canada. Depuis le début de ses audiences, en avril, le Comité a entendu 110 témoins représentant un vaste éventail des parties intéressées et, notamment, des dirigeants de l'industrie et du commerce, des Premières nations, des représentants de gouvernement, des universitaires et des groupes environnementalistes. De plus, le Comité s'est rendu tant sur la côte atlantique que sur la côte pacifique y tenir des audiences et y visiter des raffineries et des ports.

Nous souhaiterions, au nom des membres du Comité, exprimer tous nos remerciements et toute notre gratitude au personnel du Comité pour son travail. Nous souhaiterions tout particulièrement remercier Jed Chong et Nicole Sweeney, analystes de la Bibliothèque du Parlement, Daniel Charbonneau, Barbara Reynolds et Victor Senna, greffiers du Comité, ainsi que Lyne Héroux et Lori Meldrum, adjointes administratives.

Étant donné le rôle critique que jouent les pipelines dans le bien-être économique du Canada, nous formulons au gouvernement sept recommandations. Nous croyons que ces recommandations peuvent contribuer à l'élaboration d'une stratégie visant à améliorer la confiance du public et à mettre fin à la paralysie qui empêche la construction de pipelines au Canada.

L'honorable Dennis Dawson
Président

L'honorable Michael L. MacDonald
Vice-président

GRANDES LIGNES DU RAPPORT

Le Canada se classe au troisième rang mondial pour ce qui est des réserves prouvées de pétrole. Or, l'infrastructure énergétique étant insuffisante, le pays dépend des producteurs de pétrole étrangers et doit se contenter de vendre sa production nettement en deçà de sa valeur nationale au marché américain saturé.

Un processus d'approbation désuet et trop peu inclusif a bloqué les tentatives qui aurait fait en sorte que les Canadiens du pays tout entier tirent parti des retombées économiques du secteur pétrolier de l'Ouest.

Le Canada se prive par conséquent de milliards de dollars de recettes et de dizaines de milliers d'emplois, en plus d'importer du pétrole de pays étrangers dont certains affichent un bilan contestable en matière d'environnement et de respect des droits de la personne.

De toute évidence, une stratégie visant à faciliter le transport du pétrole brut vers les côtes atlantique et pacifique du Canada est une nécessité économique.

Le Comité sénatorial des transports et des communications a passé des mois à discuter avec des spécialistes à Ottawa et à effectuer des missions d'étude aux quatre coins du Canada afin d'élaborer une stratégie qui soit efficace, démocratique et responsable sur les plans économique et environnemental.

Le Comité est d'avis qu'élargir l'infrastructure de pipelines du Canada est l'approche optimale. Pour ce faire, il faut mettre en place un régime réglementaire apolitique, plus inclusif et fondé sur des faits.

Les préoccupations environnementales devraient se voir accorder plus de place. Les défenseurs de l'environnement doivent être invités à participer au processus d'approbation afin que les organismes de réglementation puisse prendre de sages décisions lorsqu'il s'agit de savoir où et comment le réseau de pipelines du Canada doit se développer.

Les communautés autochtones doivent également participer plus étroitement au processus d'approbation. Le gouvernement fédéral a, de fait, le devoir constitutionnel de consulter les populations autochtones sur de tels enjeux, mais ce devoir est rempli indépendamment du processus réglementaire.

Nous avons beaucoup à gagner d'une approche plus inclusive et fondée sur les faits.

Le Comité a été informé que l'exploitation des pipelines a ajouté 11,5 milliards de dollars au produit intérieur brut (PIB) du Canada en 2015 seulement, en plus de maintenir 34 000 emplois à temps plein et de générer 2,9 milliards de dollars en revenus de travail.

Des fonctionnaires de Ressources naturelles Canada ont estimé que l'agrandissement du réseau de Trans Mountain et le projet de pipeline proposé d'Énergie Est généreraient presque **78 milliards de dollars en PIB supplémentaire**. D'autres témoins ont affirmé que le fait de ne pas construire de pipelines n'aurait aucune incidence sur cette demande mondiale de pétrole et réduirait les recettes en redevances dont l'État a besoin pour fournir les services publics essentiels.

DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER NOTRE ENVIRONNEMENT

Un processus clair et équitable sur l'élargissement nécessaire de l'infrastructure énergétique du Canada aiderait le pays à concrétiser ces opportunités.

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

La modernisation de l'Office national de l'énergie (ONE) est une première mesure importante qui contribuera à renforcer la confiance du public dans le processus réglementaire.

Le mandat actuel de l'Office consiste simplement à évaluer si un projet donné est dans l'intérêt public, à partir de divers aspects techniques du projet. Le Comité croit qu'il est possible d'élargir ce mandat pour que l'Office tienne compte des questions environnementales relatives à la construction des pipelines, et d'améliorer les processus de communication et de consultation qui sont mis en place à l'intention des particuliers et des groupes les plus susceptibles d'être touchés.

De plus, le fait que les décisions de l'Office soient assujetties à l'approbation finale du gouverneur en conseil (le gouverneur général, agissant sur l'avis du Cabinet) amoindrit l'autorité de l'Office et fait en sorte que le processus d'approbation est hautement politisé.

Le Comité recommande que Ressources naturelles Canada modernise l'Office national de l'énergie, notamment :

- **en élargissant le mandat de l'Office afin qu'il permette une consultation efficace des parties concernées et une bonne communication avec elles;**
- **en retirant au gouverneur en conseil le pouvoir de l'approbation définitive automatique (les décisions de l'Office feraient plutôt l'objet d'appels au gouverneur en conseil).**

Pour améliorer les relations avec les populations autochtones et faire participer davantage ces dernières au processus, **le Comité recommande également que les contributions que la Couronne aura obtenues des Autochtones en s'acquittant de son obligation de consulter soient intégrées au processus de l'Office et que le gouverneur en conseil use de son pouvoir pour nommer de façon permanente un représentant autochtone à l'Office.**

Au cours de son étude, le Comité a entendu un témoignage sur des projets précis de pipeline, dont le projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada, qui permettrait d'acheminer le pétrole brut de l'Ouest vers des raffineries dans l'Est du Canada.

Compte tenu des caractéristiques potentielles des pipelines sur les plans économique, environnemental et logistique, **le Comité recommande que l'Office national de l'énergie, dans le cadre de ses audiences sur le projet Énergie Est, examine le détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse, comme une autre possibilité de terminal.**

Dans l'éventualité d'un déversement de pétrole, les autorités doivent être bien préparées à assumer la restauration de l'environnement. Bien que le Canada soit doté d'un régime de sécurité maritime de classe mondiale, le Comité croit qu'il pourrait en faire plus pour renforcer les capacités de la Garde côtière canadienne à gérer les déversements de pétrole.

DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER NOTRE ENVIRONNEMENT

Le Comité recommande que Pêches et Océans Canada veille à ce que le Plan de protection des océans prévoie le renforcement des capacités de la Garde côtière canadienne, en augmentant notamment ses ressources et ses bases d'opérations aux fins de prévention et d'atténuation des effets des déversements de pétrole.

LA SUITE DES CHOSES

La paralysie qui touche les pipelines n'est plus une option. Le gouvernement fédéral a l'obligation de tirer parti des abondantes ressources de notre pays au profit de tous les Canadiens.

Le rapport du Comité montre comment le gouvernement peut redonner de la légitimité au processus d'approbation des pipelines. Les sénateurs continueront de défendre une stratégie d'énergie qui est plus inclusive, qui s'appuie sur les faits et qui est efficace.

Recommandation 1

Le Comité recommande que Ressources naturelles Canada, en collaboration avec les populations autochtones, l'industrie et les milieux universitaires, crée et tienne à jour un document de travail des pratiques exemplaires relatives à l'établissement de partenariats avec les communautés autochtones dans le secteur des ressources naturelles.

Recommandation 2

Le Comité recommande que le gouverneur en conseil utilise son pouvoir de faire des nominations en vertu de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* afin de nommer de façon permanente un représentant autochtone à l'Office national de l'énergie. Le représentant devrait être choisi en collaboration avec les communautés autochtones.

Recommandation 3

Le Comité recommande que Ressources naturelles Canada modernise le processus réglementaire de l'Office national de l'énergie (ONE) :

- en retirant au gouverneur en conseil (c.-à-d. au Cabinet) la responsabilité automatique de l'approbation finale des projets de pipelines, habilitant ainsi l'ONE à agir dans l'intérêt national du Canada en ce qui concerne les décisions visant les pipelines. Les décisions prises par l'ONE seraient susceptibles d'appel au gouverneur en conseil, comme certaines décisions sur les permis d'exploitation du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes;
- en s'assurant que les Canadiens disposent de divers moyens de participer au processus de l'ONE, notamment en ligne;
- en élargissant le mandat de l'ONE de façon à ce qu'il inclue les émissions de gaz à effet de serre et d'autres aspects environnementaux qui s'inscrivent dans la portée de la construction de pipelines;
- en élargissant le mandat de l'ONE de façon à garantir une communication efficace avec les parties intéressées et la consultation de ces dernières;
- en faisant en sorte que le gouvernement fédéral mène ses consultations auprès des Premières nations en même temps que l'examen d'un pipeline par l'ONE, et en tenant compte des résultats des consultations dans le processus de l'ONE avant que l'Office ne rende sa décision finale sur le projet.

Recommandation 4

Le Comité recommande que l'Office national de l'énergie, dans le cadre de ses audiences sur le projet Énergie Est, examine le détroit de Canso comme une autre possibilité de terminal.

Recommandation 5

Le Comité recommande que Ressources naturelles Canada s'attache à sensibiliser le public aux processus réglementaires, à l'importance économique du secteur pétrolier et gazier et à ses répercussions pour les Premières nations et l'environnement.

Recommandation 6

Le Comité recommande que Pêches et Océans Canada s'assure que le Plan de protection des océans inclue des mesures de renforcement des capacités de la Garde côtière canadienne, y compris l'augmentation de ses ressources et ses bases d'opérations aux fins de prévention et d'atténuation des effets des déversements de pétrole.

Recommandation 7

Le Comité recommande que le gouvernement du Canada poursuive ses recherches sur le comportement de divers types de pétrole dans l'eau et les façons de mieux restaurer les systèmes aquatiques après un déversement de pétrole, comme indiqué dans le Plan de protection des océans.

INTRODUCTION

Le Canada se classe au troisième rang mondial pour ce qui est des réserves prouvées de pétrole, mais, en raison de l'infrastructure de pipelines qui y est sous-développée, les raffineries de l'Est du pays dépendent du pétrole étranger et 97 % des exportations de pétrole brut en 2014 ont été acheminées vers une seule destination : les États-Unis. Or, le principal client du Canada est de plus en plus autosuffisant en pétrole.

Si le pétrole est expédié à destination en toute sécurité par train et par pipeline 99,99 % du temps, les pipelines sont considérés comme le moyen le plus sûr et le plus économique de transporter du pétrole brut. Pourtant, au cours des dernières années, un débat sur la question de savoir si on doit même exploiter cette ressource naturelle divise le pays et paralyse le processus de décisions sur les pipelines au Canada.

Cette infrastructure essentielle, **qui contribue à bâtir notre pays**, est sous-développée, et ce n'est pas à défaut des permis réglementaires requis, mais plutôt à défaut d'un consensus quant au fait que ces pipelines soient ou non dans l'intérêt public, et ce, en raison des craintes environnementales et de la mobilisation des populations autochtones. Le Canada vend donc son pétrole au rabais, ce qui veut dire qu'il ne reçoit pas la pleine valeur de cette ressource. Qui plus est, l'incertitude entourant la réglementation des pipelines a érodé la confiance des investisseurs.

Compte tenu du rôle essentiel des pipelines pour le bien-être économique du Canada, le Comité permanent des transports et des communications (le Comité) a décidé d'entreprendre une étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes atlantique et pacifique du Canada.

La première partie du rapport met l'accent sur l'importance des pipelines et de l'industrie pétrolière et gazière pour le Canada. La deuxième partie porte sur l'adhésion sociale, l'intérêt public et la confiance des investisseurs dans les processus réglementaires. Enfin, la troisième partie présente des recommandations sur une stratégie du transport du pétrole brut. Le Comité a entendu des témoins du secteur ferroviaire, mais il concentre son étude sur l'acheminement du pétrole brut par pipeline et pétrolier.

DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER
NOTRE ENVIRONNEMENT

DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER NOTRE ENVIRONNEMENT

PARTIE 1 : L'IMPORTANCE DES PIPELINES ET DE L'INDUSTRIE PÉTROLIÈRE ET GAZIÈRE POUR LE CANADA

Le Comité a entendu des opposants aux pipelines, qui ont parlé des risques que ce mode de transport pose pour la sécurité et l'environnement. Or, le Comité estime que les avantages des pipelines et de l'industrie pétrolière et gazière dépassent ces risques.

Par exemple, Chris Bloomer, président et chef de la direction de l'Association canadienne des pipelines d'énergie, a dit au Comité que, en 2015, l'exploitation des pipelines avait ajouté 11,5 milliards de dollars au produit intérieur brut (PIB) du Canada, permis de maintenir 34 000 emplois à temps plein et généré 2,9 milliards de dollars en revenus de travail. M. Bloomer estime qu'au cours des 30 prochaines années, l'exploitation de pipelines apportera 175 milliards de dollars au PIB du Canada.

De nouveaux pipelines permettraient d'améliorer les marchés actuels du pétrole brut au Canada et d'en créer de nouveaux. Selon un représentant du Conseil du patronat du Québec, l'absence de nouveaux pipelines prive l'économie canadienne de milliards de dollars annuellement.

Selon de nombreux témoins, les projets de pipelines actuellement à l'étude créeraient des dizaines de milliers d'emplois et injecteraient des dizaines de milliards de dollars en investissements privés dans l'économie canadienne. D'après des fonctionnaires de Ressources naturelles Canada (RNCan), **le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain et le projet proposé par Énergie Est apporteraient 77,6 milliards de dollars supplémentaires au PIB national.**

Le Canada tout entier tirerait parti des avantages de ces projets. Par exemple, David MacLean, vice-président des communications et des politiques de l'Alberta Enterprise Group, a dit au Comité que l'Ontario bénéficierait de la plus grande partie des avantages liés à l'emploi du projet d'oléoduc Énergie Est, suivie du Québec, du Nouveau-Brunswick et de l'Alberta. M. MacLean a également mentionné que la Colombie-Britannique bénéficierait de 24 % des avantages liés à l'emploi et de 12 % des retombées financières du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain.

Pour ce qui est de l'activité existante dans ce secteur, des témoins ont fait observer que certains biens, services et travailleurs du secteur pétrolier et gazier de l'Alberta proviennent d'autres régions du pays, notamment de l'Est du Canada. Des témoins ont également mentionné que les recettes fiscales générées par le secteur pétrolier et gazier de l'Alberta font partie de la contribution de la province au programme fédéral de péréquation.

En plus de servir à produire de l'énergie, le pétrole entre dans la fabrication de nombreux produits comme les plastiques et les vêtements. Des témoins ont dit au Comité que l'Agence internationale de l'énergie s'attend à ce que la demande mondiale en pétrole augmente d'ici

DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER NOTRE ENVIRONNEMENT

2040. Le fait de ne pas construire de pipelines au Canada n'aurait aucune incidence sur la demande mondiale.

Selon de nombreux témoins, un pipeline vers l'Est du Canada contribuerait à améliorer la sécurité énergétique tout en réduisant la dépendance des raffineries canadiennes aux importations, dont une partie vient de pays ayant un piètre bilan en matière d'environnement et de respect des droits de la personne. Un témoin de la Chambre de commerce de la région de Saint-Jean a souligné que **le Canada importe 26 milliards de dollars de pétrole chaque année.**

L'industrie pétrolière canadienne a été durement touchée par la récente chute du prix du baril de pétrole. Par exemple, Alex Ferguson, vice-président, Politiques et rendement, de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, a fait état devant le Comité de la baisse sans précédent des investissements en capital et des emplois dans le secteur pétrolier et gazier. Selon Yvan Grenier, directeur général de l'Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec, le secteur de la construction a également connu des baisses à la suite du ralentissement du secteur pétrolier et gazier.

De nombreux témoins ont dit que le fait de ne pas construire de pipelines priverait le Canada de retombées économiques. Le rendement économique actuel et futur du pays s'en ressentirait : la croissance de l'emploi stagnerait et les gouvernements disposeraient de moins de revenus pour offrir des services publics. Comme l'ont fait remarquer les témoins de la Young Pipeliners Association of Canada, la perte de retombées économiques nuirait aux générations futures.

L'absence de nouveaux pipelines pourrait également accroître la dépendance aux trains, et ce, même si les pipelines sont considérés comme le mode de transport du pétrole brut le plus sûr, le plus économique et le plus respectueux de l'environnement. Le recours moindre aux trains pour transporter le pétrole brut est l'un des avantages associés aux pipelines, surtout depuis la tragédie de Lac-Mégantic, au Québec.

Le fait de tarder à construire des pipelines éloigne les investissements de capitaux. Comme l'a expliqué Ross McKittrick, titulaire de la chaire de recherche en énergie au Frontier Centre for Public Policy, « le temps n'est pas à l'avantage du gouvernement dans cet enjeu », ce à quoi ont fait écho des témoins de l'Edmonton Economic Development Corporation et de la Chambre de commerce d'Edmonton.

PARTIE 2 : L'ADHÉSION SOCIALE, L'INTÉRÊT PUBLIC ET LA CONFIANCE DES INVESTISSEURS DANS LES PROCESSUS RÉGLEMENTAIRES

A. « L'ADHÉSION SOCIALE » : UNE NOTION FLOUE, MAIS DE PLUS EN PLUS UTILISÉE

Selon Monica Gattinger, professeure agrégée à l'École d'études politiques de l'Université d'Ottawa, la notion d' « adhésion sociale » vient de celle d' « adhésion sociale d'exploiter la ressource » appliquée dans le secteur minier à des sociétés minières et à leurs activités dans le cadre de projets précis. Mme Gattinger explique que, dans le secteur de l'énergie toutefois, la notion d' « adhésion sociale » est appliquée d'une manière plus globale à tout le processus décisionnel.

De fait, de nombreux témoins ont critiqué le caractère général et flou de la notion d' « adhésion sociale ». Certains témoins, par exemple, ont souligné que la notion est mal définie et non démocratique.

Comme l'a expliqué Dave Core, président et chef de la direction de la Canadian Association of Energy and Pipeline Landowner Associations (CAEPLA) : « En dernier ressort, l'adhésion sociale est un concept politique, et nous devons dépolitiser les pipelines. [traduction] »

Étant donné les critiques formulées à l'égard de l'adhésion sociale, le Comité est d'avis qu'il serait plus constructif de mettre l'accent sur la notion d' « intérêt public ». Comme l'a expliqué Gaétan Caron, ancien président de l'Office national de l'énergie (ONE) et actuellement membre exécutif de l'École de politique publique de l'Université de Calgary : « L'intérêt public suppose qu'un plus grand bien puisse être achevé en prenant des mesures particulières, tout en sachant que certaines personnes seront incommodées par ces mesures ou très opposées à ces dernières et virulentes à leur égard [traduction] ».

B. CONFIANCE DES INVESTISSEURS DANS LES PROCESSUS RÉGLEMENTAIRES

Comme l'a expliqué Scott McEachern, membre du conseil d'administration de la Chambre de commerce d'Edmonton, « [l]es investisseurs aussi doivent croire au processus ». Dans son mémoire, le Conseil du patronat du Québec explique par ailleurs que les processus réglementaires doivent également être prévisibles, simples et efficaces. Des témoins ont dit au Comité que, dans le contexte actuel, beaucoup d'incertitude et de confusion règne dans l'industrie et parmi les investisseurs. Les investisseurs doivent avoir l'assurance qu'un pipeline peut être construit après l'obtention des permis requis et que le processus réglementaire ne changera pas en cours de route.

Le Comité a également entendu des représentants du gouvernement et de l'industrie parler des efforts déployés actuellement pour accroître la confiance du public. Par exemple, des

DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER NOTRE ENVIRONNEMENT

fonctionnaires de RNCan ont fait état des efforts du gouvernement pour moderniser l'ONE et les processus d'évaluation environnementale.

En ce qui concerne les initiatives de l'industrie, le Comité, lors de ses visites au terminal d'Edmonton d'Enbridge et à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, ainsi qu'au terminal marin Mulgrave et au terminal NuStar dans le détroit de Canso, a été impressionné par les régimes de sécurité et de protection de l'environnement établis ainsi que par les initiatives mises en œuvre pour accroître la confiance du public. Par exemple, Irving Oil a parlé de son partenariat avec le New England Aquarium, qui lui a permis de déplacer ses couloirs de navigation dans la baie de Fundy afin d'éliminer les collisions avec les baleines. Le Comité a également été impressionné par les travaux de Kelcie Miller-Anderson, une entrepreneure qui a livré un témoignage sur la technologie innovatrice que son entreprise, MycoRemedy, est en train de mettre au point et qui permettrait d'assainir les résidus des sables bitumineux grâce à des techniques à base de champignons.

PARTIE 3 : UNE STRATÉGIE DE TRANSPORT DU PÉTROLE BRUT

A. UN RÔLE DE PREMIER PLAN

Un thème qui est revenu souvent dans les témoignages reçus par le Comité concerne le rôle de premier plan que devrait jouer le gouvernement fédéral dans la réalisation des projets de pipelines. En effet, les pipelines interprovinciaux et internationaux ainsi que le transport des matières dangereuses par tous les modes de transport relèvent du gouvernement fédéral. Le Comité est d'avis que la mise en œuvre des recommandations énoncées plus loin obligera le gouvernement fédéral à jouer un rôle de premier plan dans l'établissement du contexte sur l'importance de la construction de pipelines et l'obtention d'un consensus à cet égard.

B. LE PARTAGE DES RETOMBÉES DES PIPELINES AVEC LES POPULATIONS AUTOCHTONES

Ken Coates, collaborateur émérite dans les dossiers des Autochtones et du Nord canadien à l'Institut Macdonald-Laurier, a fait remarquer que les Autochtones ne reçoivent pas souvent leur juste part des retombées de l'exploitation des ressources naturelles. De nombreux témoins ont parlé de l'importance de mobiliser les populations autochtones en tant que partenaires. Le Comité croit que de faire bénéficier les Autochtones des retombées des projets de pipelines – idéalement, comme certains témoins l'ont souligné, par l'entremise d'actions de participation dans les projets – est indispensable à la réussite d'une stratégie de transport du pétrole brut.

Il importe par ailleurs, comme l'ont observé des témoins, de ne pas faire de généralisations concernant les points de vue des Autochtones sur les pipelines. En effet, si certaines Premières nations s'opposent fondamentalement à ce que des pipelines transportant du pétrole brut traversent leur territoire, d'autres sont disposées à former des partenariats. Comme l'a expliqué Craig Makinaw, chef régional de l'Alberta de l'Assemblée des Premières nations : « Les Premières nations ne sont ni toujours pour ni toujours contre l'exploitation [des ressources]. » Jennifer Copage, coordonnatrice des activités de consultation pour la Première nation Sipekne'katik, a aussi expliqué que la consultation des Premières nations diffère de la consultation d'autres parties intéressées.

Il est essentiel de commencer à établir ces partenariats tôt au cours du processus, c'est-à-dire bien avant le processus réglementaire et le début de la construction. James Michael, avocat pour la Première Nation Sipekne'katik, a fait une distinction entre la consultation et la notification, faisant remarquer qu'une véritable consultation ne peut avoir lieu une fois les travaux entamés. Comme l'a expliqué Robert Metcs, négociateur en chef et chef de la direction de Havlik Metcs Limited, First Nations Limited Partnership : « [U]n engagement précoce et commercial auprès des Premières nations peut réduire les risques associés à un projet et mener à la création d'une importante valeur économique, qui pourra être partagée équitablement entre tous les participants. »

DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER NOTRE ENVIRONNEMENT

Il est important, dans le cadre des consultations, d'accorder un temps de préparation suffisant, comme l'a mentionné le chef régional de l'Ontario, Isadore Day, de Chiefs of Ontario.

Les exemples de projets d'exploitation des ressources naturelles pour lesquels des partenariats fructueux ont été créés avec les Autochtones sont nombreux, mais surtout dans des secteurs autres que la construction de pipelines. Selon M. Coates, de l'Institut Macdonald-Laurier, « [o]n compte plus de 400 ententes de collaboration dans le seul secteur minier, et encore plus dans le secteur forestier ».

Le Comité a également entendu d'autres exemples de Generating for Seven Generations, First Nations Limited Partnership et Chemco Electric. La réussite de la plupart de ces projets est en partie attribuable à la mobilisation rapide des Premières nations. Le chef régional de l'Ontario, Isadore Day, a également mentionné au Comité que Chiefs of Ontario prévoit de créer une liste de pratiques exemplaires afin de donner aux Premières nations une orientation pour nouer le dialogue avec l'ONE.

De l'avis du Comité, on pourrait apprendre beaucoup de ces exemples de partenariats réussis, qui seront essentiels pour faire en sorte que les Autochtones tirent parti des retombées du transport du pétrole brut. M. Caron, de l'Université de Calgary, a dit que la solution pour former des partenariats avec les Autochtones « est d'appliquer des pratiques exemplaires bien connues, mais parfois inadéquatement mises en œuvre [traduction] ». Par conséquent :

Le Comité recommande que Ressources naturelles Canada, en collaboration avec les populations autochtones, l'industrie et les milieux universitaires, crée et tienne à jour un document de travail des pratiques exemplaires relatives à l'établissement de partenariats avec les communautés autochtones dans le secteur des ressources naturelles. [Recommandation 1]

Un tel document pourrait être utilisé par l'ONE, les promoteurs de projets, les populations autochtones et des ministères.

Le chef national de l'Assemblée des Premières Nations (APN), Perry Bellegarde, a suggéré qu'un Autochtone fasse partie de l'ONE. Le chef régional de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse de l'APN, Morley Googoo, a expliqué qu'une représentation des Autochtones au sein de l'Office donnerait l'assurance aux Premières nations que l'ONE tient compte de leur opinion. Par conséquent, en signe de partenariat avec les populations autochtones :

Le Comité recommande que le gouverneur en conseil utilise son pouvoir de faire des nominations en vertu de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* afin de nommer de façon permanente un représentant autochtone à l'Office national de l'énergie. Le représentant devrait être choisi en collaboration avec les communautés autochtones. [Recommandation 2]

C. LA MODERNISATION DES PROCESSUS RÉGLEMENTAIRES

Les représentants de l'ONE, qui ont reconnu que la loi initiale sur l'Office date de la fin des années 1950 et du début des années 1960, accueillent favorablement l'examen de modernisation de l'ONE qui est en cours. Le Comité est d'avis que la modernisation du processus de l'ONE, afin qu'il tienne compte des inquiétudes relatives à la confiance du public et des investisseurs, devra faire partie intégrante d'une stratégie nationale de transport du pétrole brut.

De nombreux témoins ont dit que le processus réglementaire doit être équitable, fondé sur les meilleures données disponibles, informatif et transparent. Comme il est mentionné plus haut, les investisseurs doivent avoir l'assurance que le processus réglementaire ne changera pas en cours de route à l'issue d'un processus d'examen et qu'ils peuvent entreprendre un projet dès l'obtention des permis réglementaires requis.

M. Ross, de Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L., a expliqué que le fait de confier au gouverneur en conseil (c.-à-d. au Cabinet) la décision des projets de pipelines pourrait donner l'impression que le processus de l'ONE est politisé.

Des témoins ont également souligné l'importance de la participation au processus de l'ONE pour assurer la confiance du public, faisant valoir que le processus devrait être ouvert à plus de particuliers et de groupes. À l'heure actuelle, comme l'ont expliqué des représentants de l'ONE, la participation au processus de l'ONE est réservée à ceux qui sont directement touchés par la demande visant le projet et à ceux qui ont des renseignements pertinents ou une expertise à partager.

De nombreux témoins ont dit au Comité que l'ONE n'a pas le mandat de traiter des grands enjeux de politique – dont les changements climatiques, l'énergie renouvelable et la participation des populations autochtones à l'exploitation des ressources naturelles – qui sont souvent soulevés dans ses audiences. Ces témoins ont expliqué que le processus de l'ONE vise à évaluer si un projet en particulier est dans l'intérêt public, à partir de divers aspects techniques du projet tels que la sécurité et la viabilité économique.

Les exploitants de pipelines, comme des témoins l'ont expliqué au Comité, doivent consacrer plus de temps à visiter les localités qui se trouvent le long de la route des projets proposés. Des témoins ont dit au Comité que le fait de mobiliser les populations locales et les autres parties intéressées bien avant le processus réglementaire contribuera à gagner la confiance de la population locale à l'égard d'un projet. Michel Leblanc, président et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, a fait valoir que les entreprises exploitant des pipelines pourraient également devoir investir dans des projets locaux.

Des témoins ont également souligné l'importance de l'obligation qu'a le gouvernement fédéral de consulter les populations autochtones. Certains témoins, dont M. Makinaw, chef régional de

DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER NOTRE ENVIRONNEMENT

l'Alberta, et Yale Belanger, professeur au département de science politique de l'Université de Lethbridge, se sont dits inquiets du clivage qui existe entre le processus de consultation de l'ONE et l'obligation qu'a le gouvernement de consulter. M. Caron, ancien président de l'ONE, a fait remarquer que l'Office, en tant qu'organisme de réglementation indépendant du gouvernement, ne peut s'acquitter de l'obligation juridique de la Couronne de consulter les populations autochtones.

Le Comité est d'avis que la modernisation de l'ONE devrait tenir compte de ces diverses préoccupations. Par conséquent :

Le Comité recommande que Ressources naturelles Canada modernise le processus réglementaire de l'Office national de l'énergie (ONE) :

- **en retirant au gouverneur en conseil (c.-à-d. au Cabinet) la responsabilité automatique de l'approbation finale des projets de pipelines, habilitant ainsi l'ONE à agir dans l'intérêt national du Canada en ce qui concerne les décisions visant les pipelines. Les décisions prises par l'ONE seraient susceptibles d'appel au gouverneur en conseil, comme certaines décisions sur les permis d'exploitation du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes;**
- **en s'assurant que les Canadiens disposent de divers moyens de participer au processus de l'ONE, notamment en ligne;**
- **en élargissant le mandat de l'ONE de façon à ce qu'il inclue les émissions de gaz à effet de serre et d'autres aspects environnementaux qui s'inscrivent dans la portée de la construction de pipelines;**
- **en élargissant le mandat de l'ONE de façon à garantir une communication efficace avec les parties intéressées et la consultation de ces dernières;**
- **en faisant en sorte que le gouvernement fédéral mène ses consultations auprès des Premières nations en même temps que l'examen d'un pipeline par l'ONE, et en tenant compte des résultats des consultations dans le processus de l'ONE avant que l'Office ne rende sa décision finale sur le projet.**
[Recommandation 3]

Le Comité s'attend à ce que la modernisation de l'ONE donne à ses représentants les moyens d'agir dans l'intérêt du Canada, au-delà des politiques du moment des militants et des représentants élus.

D. PROJET DE PROLONGEMENT DE L'OLÉODUC ÉNERGIE EST

Le Comité s'inquiète également du manque de participation des parties intéressées de la Nouvelle-Écosse aux audiences de l'ONE sur le projet Énergie Est. Lors de ses visites sur place et de ses audiences en Nouvelle-Écosse, le Comité a entendu des inquiétudes quant à l'incidence que pourrait avoir au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse un accroissement de l'activité dans la baie de Fundy.

Le Comité a entendu une proposition de Michael Priaro de l'Association of Professional Engineers and Geoscientists of Alberta, qui consiste à prolonger le projet d'oléoduc Énergie Est jusqu'au détroit de Canso en Nouvelle-Écosse¹. Le Comité s'est rendu au Terminal marin Mulgrave et au Terminal de NuStar dans le détroit de Canso, où des représentants des deux entreprises ont parlé des avantages économiques, environnementaux et logistiques du port. Ces avantages consistent, en résumé, à s'assurer que la Nouvelle-Écosse ait sa part des retombées de ce pipeline, à réduire les répercussions d'un trafic accru dans une baie de Fundy environnementalement sensible et à offrir un itinéraire plus court vers les marchés d'outre-mer. Le Comité s'inquiète du fait que l'ONE n'ait pas eu l'occasion d'évaluer les coûts et les avantages d'une telle proposition.

Le ministre de l'Énergie et chef de l'Opposition officielle de la Nouvelle-Écosse appuie également la proposition. Un représentant de TransCanada a reconnu que certaines parties intéressées en Nouvelle-Écosse se sont dites en faveur du prolongement de l'oléoduc. Le Comité est d'avis que cette proposition mérite d'être examinée plus en profondeur par l'ONE. Par conséquent :

Le Comité recommande que l'Office national de l'énergie, dans le cadre de ses audiences sur le projet Énergie Est, examine le détroit de Canso comme une autre possibilité de terminal. [Recommandation 4]

E. COLLABORATION FÉDÉRALE-PROVINCIALE

De nombreux témoins ont souligné l'importance de la collaboration fédérale-provinciale. Selon Mme McClenaghan, de l'Association canadienne du droit de l'environnement, les régimes environnementaux fédéral et provinciaux en vigueur permettent déjà des accords ou des ententes de collaboration dans le domaine des processus réglementaires.

Le Comité est d'avis qu'une meilleure collaboration entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux rendra les processus réglementaires plus opportuns et plus efficaces.

¹ Une copie du mémoire du témoin est accessible sur le site Web du Comité : Mike Priaro, [Bien-fondé du superport de Canso \(N.-É.\) en tant que terminal pour l'oléoduc Énergie Est](#), 16 avril 2015.

DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER NOTRE ENVIRONNEMENT

F. AMÉLIORER LES CONNAISSANCES DU PUBLIC

Des témoins ont dit au Comité que le gouvernement fédéral peut jouer un rôle pour sensibiliser le public au processus réglementaire, à l'importance du secteur pétrolier et gazier pour l'économie canadienne et aux partenariats fructueux entre les populations autochtones et les sociétés exploitantes de ressources naturelles. Des fonctionnaires du ministère du Développement de l'énergie et des ressources du Nouveau-Brunswick ont expliqué que l'amélioration des connaissances du public en matière d'énergie permettrait au public de mieux comprendre les projets et les processus. Par conséquent :

Le Comité recommande que Ressources naturelles Canada s'attache à sensibiliser le public aux processus réglementaires, à l'importance économique du secteur pétrolier et gazier et à ses répercussions pour les Premières nations et l'environnement. [Recommandation 5]

La recommandation du Comité vise le gouvernement fédéral, mais des témoins ont également souligné que l'industrie peut jouer un rôle dans l'éducation du public à cet égard.

Vivian Krause, auteure qui a comparu devant le Comité à titre personnel, a fait valoir que l'industrie et le gouvernement doivent faire davantage pour réfuter les informations négatives et erronées qui circulent sur l'industrie pétrolière et gazière.

Mme Krause s'est également inquiétée du manque d'information publique sur les sources de fonds étrangers utilisés par les activistes anti-pipelines. Le Comité juge que ce sujet mérite d'être étudié plus en détail.

G. RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSAIRE À L'ENVIRONNEMENT ET AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Comité a entendu le témoignage de Julie Gelfand, commissaire à l'environnement et au développement durable au Bureau du vérificateur général du Canada, au sujet des recommandations à l'intention de l'ONE contenues dans le rapport de l'automne 2015 de son bureau sur la surveillance des pipelines de compétence fédérale². Les recommandations de la commissaire avaient notamment trait au suivi de la conformité aux conditions d'approbation des projets de pipelines, à l'accès du public à l'information sur la conformité des compagnies à ces conditions ainsi qu'au recrutement et au maintien en poste du personnel clé de l'ONE. Le Comité souligne que l'ONE a envoyé une lettre à la commissaire Gelfand dans laquelle l'Office indique avoir mis en œuvre 18 des 22 recommandations, les quatre restantes devant être mises en œuvre d'ici le 31 décembre 2016³. Le Comité est d'avis que la mise en œuvre des recommandations de la

² Bureau du vérificateur général du Canada, [Rapport 2 — La surveillance des pipelines de compétence fédérale](#), Automne 2015 – Rapports de la commissaire à l'environnement et au développement durable.

³ Office national de l'énergie, [Lettre à la commissaire à l'environnement et au développement durable](#).

DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER NOTRE ENVIRONNEMENT

commissaire sera extrêmement utile pour accroître la confiance du public et félicite l'ONE des efforts qu'il a accomplis jusqu'ici.

H. TRANSPORT DU PÉTROLE BRUT PAR PÉTROLIER

Selon Richard Wiefelspuett, directeur général du Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping, les Canadiens sont conscients de l'importance économique du transport maritime, mais croient qu'il doit se faire d'une façon sûre et durable. M. Wiefelspuett et des témoins de l'Administration de pilotage de l'Atlantique ont exprimé des craintes quant à la capacité de la Garde côtière canadienne d'appliquer la réglementation et d'intervenir en cas d'urgence, tant sur le plan du personnel que de l'équipement.

Heather D. Dettman, chercheuse scientifique à RNCAN, a parlé de ses recherches dans lesquelles elle compare, sur une période de huit jours, le comportement du brut conventionnel et du bitume dilué (dilbit) dans des réservoirs. Ses recherches montrent que, à de basses températures (15 °C), le brut conventionnel était piégé dans les sédiments au fond du réservoir, alors que le dilbit flottait à la surface de l'eau, où il est plus facile de le récupérer. Toutefois, à de hautes températures (26 °C), le dilbit commençait à se disperser dans l'eau et à se mélanger aux sédiments.

Dans l'éventualité d'un déversement de pétrole, les autorités doivent être prêtes à assumer la restauration de l'environnement. Certes, le Canada est doté d'un régime de sécurité maritime de classe mondiale, mais le Comité croit que plus d'efforts pourraient être faits pour promouvoir l'excellence de la Garde côtière canadienne en ce qui concerne sa capacité et ses connaissances en matière de déversements pétroliers.

Le Comité prend acte du Plan de protection des océans récemment annoncé, qui semble traiter de certaines des inquiétudes exprimées par les témoins. Par conséquent :

Le Comité recommande que Pêches et Océans Canada s'assure que le Plan de protection des océans inclue des mesures de renforcement des capacités de la Garde côtière canadienne, y compris l'augmentation de ses ressources et ses bases d'opérations aux fins de prévention et d'atténuation des effets des déversements de pétrole [Recommandation 6]

Le Comité recommande que le gouvernement du Canada poursuive ses recherches sur le comportement de divers types de pétrole dans l'eau et les façons de mieux restaurer les systèmes aquatiques après un déversement de pétrole, comme indiqué dans le Plan de protection des océans. [Recommandation 7]

CONCLUSION

En entreprenant cette étude, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications cherchait à comprendre la paralysie qui empêche le développement de pipelines au Canada et à développer une stratégie pour y mettre fin.

Les pipelines sont sous-développés non pas à défaut des permis réglementaires requis, mais à défaut d'un consensus quant au fait que ces pipelines soient ou non dans l'intérêt public. Néanmoins, des Canadiens doivent avoir l'assurance qu'il existe un système réglementaire transparent et rigoureux pour encadrer la construction de pipelines.

Le Comité est d'avis que de nouveaux pipelines sont vitaux pour l'économie canadienne, dont le secteur pétrolier et gazier a été durement touché. Des pipelines vers les côtes est et ouest assureront aux producteurs pétroliers canadiens la pleine valeur de cette ressource dans les marchés mondiaux, réduiront la dépendance des raffineries aux importations de pétrole et amélioreront la sécurité publique.

Le Comité a fait des recommandations à Ressources naturelles Canada, à Transports Canada et à Pêches et Océans Canada. Le Comité est d'avis que ces recommandations contribueront à établir une stratégie visant à accroître la confiance du public et à mettre un terme à la paralysie qui empêche la construction de pipelines au Canada.

DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER NOTRE ENVIRONNEMENT

TÉMOINS

MycoRemedy	Kelcie Miller-Anderson, fondatrice	16 novembre 2016
À titre personnel	Gaétan Caron, membre exécutif, École de politique publique, Université de Calgary	16 novembre 2016
Canadian Association of Energy and Pipeline Landowner Association	Dave Core, président et chef de la direction	16 novembre 2016
Friends of Musquash Inc.	David H. Thompson, président intérimaire	2 novembre 2016
Citizens Coalition for Clean Air	Gordon Dalzell, président	2 novembre 2016
Red Head Anthony's Cove Preservation Association	Lynaya Astephen	2 novembre 2016
À titre personnel	Paula Tippet	2 novembre 2016
À titre personnel	Vivian Krause, rédactrice	1 novembre 2016
Chefs de l'Ontario	Isadore Day, chef régional de l'Ontario	25 octobre 2016
Gouvernement de la Nouvelle-Écosse, Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse	L'honorable Jamie Baillie, membre de l'Assemblée législative (Cumberland South), chef de l'opposition.	21 octobre 2016
Ministère de l'Énergie de la Nouvelle-Écosse	Kim Himmelman, directrice, Réglementation et politique stratégique	21 octobre 2016
Ministère de l'Énergie de la Nouvelle-Écosse	L'honorable Michel P. Samson, ministre de l'Énergie	21 octobre 2016
Centre d'action écologique	Stephen Thomas, coordonnateur de l'énergie	21 octobre 2016
Sipekne'katik	James Michael, avocat Jennifer Copage, coordonnatrice des activités de consultation	21 octobre 2016
Assemblée des Premières Nations	Chef régional Morley Googoo, Terre-Neuve et Nouvelle-Écosse	21 octobre 2016
Administration de pilotage de l'Atlantique Canada	Capitaine Sean Griffiths, directeur général	21 octobre 2016
Bureau de négociation Kwilmu'kw Maw-klusuaqn	Melissa Nevin, agente de recherche pour les consultations, Initiative des droits des Mi'kmaq Twila Gaudet, agente de liaison pour les consultations, Initiative des droits des Mi'kmaq	21 octobre 2016
Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick	Lois Corbett, directrice exécutive Matt Abbott, directeur de la conservation marine	19 octobre 2016
Grand conseil des Malécites	Ron Tremblay, grand chef de la communauté de Wolastoq Alma Brooks	19 octobre 2016
TransCanada	Christian Matossian, gestionnaire, Relations autochtones, Énergie Est Patrick Lacroix, gestionnaire, Relations avec les parties-prenantes Nouveau-Brunswick, Énergie Est	19 octobre 2016
Chambre de commerce de la région de Saint John	Dick Daigle, président David Duplisea, directeur général	19 octobre 2016
Gouvernement du Nouveau-Brunswick, Assemblée législative du Nouveau-Brunswick	Bruce Fitch, membre de l'Assemblée législative (Riverview), chef de l'opposition par intérim Greg Lutes, chef de cabinet, Bureau de l'opposition officielle	19 octobre 2016
Développement de l'énergie et des ressources du Nouveau-Brunswick	Bill Breckenridge, sous-ministre adjoint Holly Stewart, chargée de projets Sacha Patino, conseiller principal	19 octobre 2016
Fédération des chambres de commerce du Québec	Stéphane Forget, président-directeur général David Laureti, directeur, Stratégie et affaires économiques	17 octobre 2016

DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER NOTRE ENVIRONNEMENT

Chambre de commerce du Montréal métropolitain	Michel Leblanc, président et chef de la direction Michelle LLambias Meunier, directrice, Affaires corporatives et relations avec la communauté	17 octobre 2016
Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec	Jean-Yves Gauthier, vice-président, Yvan Grenier, directeur généra	17 octobre 2016
Fédération maritime du Canada	Sonia Simard, directrice, Affaires législatives et environnementales	17 octobre 2016
Conseil du patronat du Québec	Yves-Thomas Dorval, président-directeur général	17 octobre 2016
Chemco Ltd.	Todd Halina, chef de l'exploitation	4 octobre 2016
Frontier Centre for Public Policy	Ross McKittrick, titulaire de la Chaire de recherche en énergie	27 septembre 2016
International Union of Operating Engineers	Patrick Campbell, représentant international	22 septembre 2016
District de Kitimat	Son Honneur Phil Germuth, maire	22 septembre 2016
Clear Seas Centre de Transport Maritime Responsable	Richard Wiefelspuett, directeur général	22 septembre 2016
First Nations Limited Partnership	Robert Metcs, négociateur en chef et chef de la direction, Havlik Metcs Limited Alexandra Ballard, directrice générale et directrice des Communications et du Développement des partenariats, Havlik Metcs Limited	22 septembre 2016
Gouvernement de la Colombie-Britannique, Assemblée législative de la Colombie-Britannique	George Heyman, membre de l'Assemblée législative (Vancouver-Fairview)	22 septembre 2016
Generating for Seven Generations	Ward Kemerer, président Len Wilson, associé et directeur général Matt Vickers, directeur général	22 septembre 2016
Gouvernement de l'Alberta, Assemblée législative de l'Alberta	Bill Bewick, directeur des politiques, Caucus du Parti Wildrose Prasad Panda, membre de l'Assemblée législative (Calgary-Foothills)	21 septembre 2016
Institut canadien de recherche énergétique	Allan Fogwill, président-directeur général	21 septembre 2016
À titre personnel	Michael Priaro, ingénieur, Association of Professional Engineers and Geoscientists of Alberta	21 septembre 2016
Young Pipeliners Association of Canada	Tran Mah-Paulson, président-directeur général, Comité exécutif central Peter Tanchak, membre du conseil (vice-président), Comité exécutif central Kevin Tsang, membre du conseil (vice-président), Comité exécutif central	21 septembre 2016
Chambre de commerce d'Alberta	Ken Kobly, président-directeur général	21 septembre 2016
Office national de l'énergie	Peter Watson, président et premier dirigeant Sandy Lapointe, première vice-présidente, Réglementation Josée Touchette, chef des opérations Shelley Milutinovic, spécialiste en chef, Économie Robert Steedman, spécialiste en chef, Environnement	21 septembre 2016
Kinder Morgan Canada Inc.	Peter Forrester, directeur principal, Affaires juridiques et autochtones	21 septembre 2016
Chambre de commerce de Calgary	Justin Smith, directeur des politiques, de la recherche et des relations gouvernementales	21 septembre 2016
Alberta Alaska Rail Development Corporation	John Falcetta, président Ainjil Hunt, participation autochtone Carol Anne Hilton, participation autochtone	19 septembre 2016

DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER NOTRE ENVIRONNEMENT

The Usand Group	Blaine Knott, représentant régional	19 septembre 2016
Capital Region Board	Malcolm Bruce, chef de la direction Neal Sarnecki, gestionnaire de projets régionaux	19 septembre 2016
Industrial Heartland Association de l'Alberta	Son honneur Gale Katchur, vice-présidente et mairesse de la ville de Fort Saskatchewan Pam Cholak, directrice des relations avec les intervenants Lori Mills, liaison en matière d'énergie, comté de Strathcona	19 septembre 2016
Ville de Red Deer	Son honneur Tara Veer, mairesse	19 septembre 2016
Ressources naturelles Canada	Heather D. Dettman, chercheuse scientifique, CanmetÉNERGIE	19 septembre 2016
Alberta Enterprise Group	David MacLean, vice-président des communications et des politiques	19 septembre 2016
Chambre de commerce d'Edmonton	James Merkosky, vice-président du conseil d'administration Scott McEachern, membre du conseil d'administration	19 septembre 2016
Société de développement économique d'Edmonton	Adam Sweet, conseiller principal au président	19 septembre 2016
Assemblée des Premières Nations	Perry Bellegarde, chef national Craig Makinaw, chef régional de l'Alberta William David, analyste principal des politiques, Bureau du chef national	14 juin 2016
À titre personnel	Monica Gattinger, professeure agrégée, École d'études politiques, Université d'Ottawa	14 juin 2016
Ressources naturelles Canada	Timothy Gardiner, directeur général, Secrétariat des projets stratégiques, Bureau de gestion des grands projets Terence Hubbard, directeur général, Direction des ressources pétrolières Lisane Bazinet, directrice adjointe, Division des pipelines, du gaz et du GNL, Direction des ressources pétrolières	7 juin 2016
Transports Canada	Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté Benoit Turcotte, directeur, Direction des affaires réglementaires, Transport dans marchandises dangereuses Brigitte Diogo, directrice générale, Sécurité ferroviaire	7 juin 2016
Institut Macdonald-Laurier	Ken Coates, collaborateur émérite dans les dossiers des Autochtones et du Nord canadien	1 juin 2016
Safe Rail Communities	Eleni Helen Vassilakos, cofondatrice Patricia Yeun Yee Lai, cofondatrice	18 mai 2016
Teamsters Canada	Phil Benson, lobbyiste	17 mai 2016
Bureau du vérificateur général du Canada	Julie Gelfand, commissaire à l'environnement et au développement durable Kimberley Leach, directrice principale	17 mai 2016
À titre personnel	Bruce Campbell, professeur invité, Faculté de droit, Université d'Ottawa	11 mai 2016
Association canadienne du droit de l'environnement	Theresa McClenaghan, directrice générale et conseillère juridique	11 mai 2016
Association canadienne des producteurs pétroliers	Alex Ferguson, vice-président, Politiques et rendement	10 mai 2016
Association des chemins de fer du Canada	Michael Bourque, président-directeur général	4 mai 2016
Chemin de fer Canadien Pacifique	Glen Wilson, vice-président, Sécurité, environnement et réglementation	4 mai 2016

**DES PIPELINES POUR LE PÉTROLE : PROTÉGER NOTRE ÉCONOMIE, RESPECTER
NOTRE ENVIRONNEMENT**

Association canadienne de pipelines d'énergie	Chris Bloomer, président et chef de direction	3 mai 2016
Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L.	Alan Ross, associé	20 avril 2016
Institut C.D. Howe	Benjamin Dachis, directeur associé, Recherche	19 avril 2016
Institut Fraser	Kenneth Green, directeur principal des études sur les ressources naturelles	19 avril 2016
À titre personnel	Geoffrey Hale, professeur, Département de sciences politiques, Université de Lethbridge Yale Belanger, professeur, Département de sciences politiques, Université de Lethbridge	13 avril 2016
À titre personnel	Mike Cleland, agrégé supérieur de recherche, Institut de recherche sur la science, la société et la politique publique, Université d'Ottawa	12 avril 2016
Institut Macdonald-Laurier	Sean Speer, agrégé supérieur de recherche	12 avril 2016

Nota : Pour consulter les mémoires soumis au comité, rendez-vous au www.senate-senat.ca/trcm.asp

APPEARING

Tuesday, November 15, 2016

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES

Tuesday, November 15, 2016

Transport Canada:

Donald Roussel, Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security;

Kim Benjamin, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation;

Alain Langlois, General Counsel and Deputy Executive Director;

Marie-France Taschereau, Legal Counsel.

Wednesday, November 16, 2016

As an individual:

Gaétan Caron, Executive Fellow, School of Public Policy, University of Calgary.

Canadian Association of Energy and Pipeline Landowner Associations:

Dave Core, President and Chief Executive Officer (by video conference).

MycRemedy:

Kelcie Miller-Anderson, Founder (by video conference).

Tuesday, November 22, 2016

Canadian Vehicle Manufacturers' Association:

Mark A. Nantais, President.

Global Automakers of Canada:

David Adams, President.

Canadian Automobile Dealers Association:

John White, President.

Automobile Protection Association:

George Iny, Executive Director, Montreal;

John Raymond, Director, Toronto.

Canadian Automobile Association:

Ian Jack, Managing Director, Communications and Government Relations, Public Affairs.

COMPARAÎT

Le mardi 15 novembre 2016

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports.

TÉMOINS

Le mardi 15 novembre 2016

Transports Canada :

Donald Roussel, sous-ministre adjoint associé, Sécurité et Sûreté;

Kim Benjamin, directrice générale, Sécurité routière et règlements des véhicules automobiles;

Alain Langlois, avocat général et directeur exécutif associé;

Marie-France Taschereau, conseillère juridique.

Le mercredi 16 novembre 2016

À titre personnel :

Gaétan Caron, membre exécutif, École de politique publique, Université de Calgary.

Canadian Association of Energy and Pipeline Landowner Associations :

Dave Core, président et chef de la direction (par vidéoconférence).

MycRemedy :

Kelcie Miller-Anderson, fondatrice (par vidéoconférence).

Le mardi 22 novembre 2016

Association canadienne des constructeurs de véhicules :

Mark A. Nantais, président.

Constructeurs modiaux d'automobiles du Canada :

David Adams, président.

Corporation des associations de détaillants d'automobiles :

John White, président.

Association pour la protection des automobilistes :

George Iny, directeur général, Montréal;

John Raymond, directeur, Toronto.

Association canadienne des automobilistes :

Ian Jack, directeur général, Communications et relations gouvernementales des affaires publiques.