



Third Session
Fortieth Parliament, 2010

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**Transport and
Communications**

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Wednesday, May 12, 2010 (in camera)

Tuesday, June 1, 2010

Wednesday, June 2, 2010

Issue No. 3

Fifth meeting on:

The emerging issues related to its communications
mandate — wireless sector

and

First and second (final) meetings on:

Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act
and the Canadian Environment Protection Act 1999

INCLUDING:

THE SECOND REPORT OF THE COMMITTEE
(Special study budget 2010-2011 — Wireless sector)

THE THIRD REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-5)

APPEARING:

The Honourable John Baird, P.C., M.P.,
Minister of Transport, Infrastructure
and Communities

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
quarantième législature, 2010

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

**Transports et des
communications**

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Le mercredi 12 mai 2010 (à huis clos)

Le mardi 1^{er} juin 2010

Le mercredi 2 juin 2010

Fascicule n° 3

Cinquième réunion concernant :

Les enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine
des communications — le secteur du sans-fil

et

Première et deuxième (dernière) réunions concernant :

Le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité
automobile et la Loi canadienne sur la protection de
l'environnement (1999)

Y COMPRIS :

LE DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget pour étude spéciale 2010-2011 — Secteur du sans-fil)

LE TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi S-5)

COMPARAÎT :

L'honorable John Baird, C.P., député,
ministre des Transports, de l'Infrastructure et
des Collectivités

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Leo Housakos, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(or Tardif)	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Comeau)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator MacDonald replaced the Honourable Senator Comeau (*June 3, 2010*).

The Honourable Senator Frum replaced the Honourable Senator Meighen (*June 3, 2010*).

The Honourable Senator Comeau replaced the Honourable Senator MacDonald (*June 2, 2010*).

The Honourable Senator Meighen replaced the Honourable Senator Frum (*June 2, 2010*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Kochhar (*May 31, 2010*).

The Honourable Senator Kochhar replaced the Honourable Senator Plett (*May 31, 2010*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Leo Housakos

et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(ou Tardif)	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Comeau)	

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur MacDonald a remplacé l'honorable sénateur Comeau (*le 3 juin 2010*).

L'honorable sénateur Frum a remplacé l'honorable sénateur Meighen (*le 3 juin 2010*).

L'honorable sénateur Comeau a remplacé l'honorable sénateur MacDonald (*le 2 juin 2010*).

L'honorable sénateur Meighen a remplacé l'honorable sénateur Frum (*le 2 juin 2010*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Kochhar (*le 31 mai 2010*).

L'honorable sénateur Kochhar a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 31 mai 2010*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, May 12, 2010:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald, seconded by the Honourable Senator Duffy, for the second reading of Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act, 1999.

After debate,

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

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Johnson, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 12 mai 2010 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald, appuyée par l'honorable sénateur Duffy, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

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

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Johnson, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, May 12, 2010
(6)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met in camera this day at 12:04 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Fox, P.C., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant, Plett and Zimmer (12).

In attendance: Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 16, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to its communications mandate — wireless sector. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee considered a draft budget.

At 12:06 p.m., the committee suspended.

At 12:07 p.m., the committee resumed in public.

It was agreed that the following special study budget application (wireless sector) for the fiscal year ending March 31, 2011 be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

Summary of Expenditures	
Professional and other services	\$ 16,300
Transportation and Communications	—
All other expenditures	<u>1,070</u>
TOTAL	\$ 17,370

At 12:10 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, June 1, 2010
(7)

[English]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, Johnson, Martin, Mercer, Merchant, Plett and Zimmer (10).

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 12 mai 2010
(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 12 h 4, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Fox, C.P., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant, Plett et Zimmer (12).

Également présent : Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine des communications — le secteur du sans-fil. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 92(2)e) du Règlement, le comité examine l'ébauche d'un budget.

À 12 h 6, la séance est suspendue.

À 12 h 7, le comité reprend ses travaux en séance publique.

Il est convenu que la demande de budget (étude spéciale sur le secteur du sans-fil) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 soit approuvée et présentée au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

Résumé des dépenses	
Services professionnels et autres	16 300 \$
Transport et communications	—
Autres dépenses	<u>1 070 \$</u>
TOTAL	17 370 \$

À 12 h 10, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 1^{er} juin 2010
(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, Johnson, Martin, Mercer, Merchant, Plett et Zimmer (10).

In attendance: Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee began its study on Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act 1999.

APPEARING:

The Honourable John Baird, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES:

Transport Canada:

Kash Ram, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation;

Kim Benjamin, Director, Road Safety Programs.

Environment Canada:

John Moffet, Director General, Legislative and Regulatory Affairs;

Josée Lavergne, Manager, Air Pollutant Regulatory Development Section, Transportation Division.

Mr. Baird made statement and, together with Mr. Ram, answered questions.

At 9:55 a.m., the committee suspended.

At 9:56 a.m., the committee resumed.

Mr. Moffet answered questions.

At 10:01 a.m., pursuant to rule 92(2)(f), the committee resumed in camera to consider a draft report.

It was agreed that the committee acquire a domain name for the release of the wireless report.

The chair informed members of the decision by the Subcommittee on Agenda and Procedure to award a contract for the production of a video and development of a website for the release of the wireless report.

At 10:18 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

Également présents : Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité entreprend l'examen du projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

COMPARAÎT :

L'honorable John Baird, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Kash Ram, directeur général, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile;

Kim Benjamin, directrice, Programmes de sécurité routière.

Environnement Canada :

John Moffet, directeur général, Affaires législatives et réglementaires

Josée Lavergne, gestionnaire, Section de l'élaboration des règlements sur les polluants atmosphériques, Division du transport.

M. Baird fait une déclaration, puis avec l'aide de M. Ram, répond aux questions.

À 9 h 55, la séance est suspendue.

À 9 h 56, la séance reprend.

M. Moffet répond aux questions.

À 10 h 1, conformément à l'article 92(2)(f) du Règlement, le comité se réunit à huis clos pour examiner un projet de rapport.

Il est convenu que le comité fasse l'acquisition d'un nom de domaine pour la diffusion du rapport sur le secteur du sans-fil.

Le président informe les membres de la décision du Sous-comité du programme et de la procédure d'accorder un contrat pour la création d'une vidéo et d'un site web en vue de la diffusion du rapport sur le secteur du sans-fil.

À 10 h 18, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, June 2, 2010
(8)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 6:48 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Comeau, Dawson, Fox, P.C., Housakos, Martin, Meighen, Mercer, Merchant, Plett and Zimmer (11).

In attendance: Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act 1999.

WITNESSES:

Canadian Association of Vehicle of Importers:

Dale Leier, Managing Director.

Canadian Vehicle Manufacturers' Association:

Mark Nantais, President.

The chair made opening statements.

Mr. Leier and Mr. Nantais each made a presentation and answered questions.

At 7:20 p.m., the committee suspended.

At 7:45 p.m., the committee resumed in room 2, Victoria Building.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act, 1999.

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 1, which contains the short title, carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry.

OTTAWA, le mercredi 2 juin 2010
(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 48, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Comeau, Dawson, Fox, C.P., Housakos, Martin, Meighen, Mercer, Merchant, Plett et Zimmer (11).

Également présents : Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son examen du projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

TÉMOINS :

Canadian Association of Vehicle Importers :

Dale Leier, directeur général.

Association canadienne des constructeurs de véhicules :

Mark Nantais, président.

Le président ouvre la séance.

MM. Leier et Nantais font une déclaration, puis répondent aux questions.

À 19 h 20, la séance est suspendue.

À 19 h 45, la séance reprend dans la pièce 2 de l'édifice Victoria.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

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

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi.

It was agreed, that the chair report the bill to the Senate without amendments.

At 7:46 p.m., the committee suspended.

At 7:47 p.m., pursuant to rule 92(2)(f), the committee proceeded in camera to consider a draft report.

It was agreed that the committee adopt the draft report and that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final text of report.

It was agreed that the chair be empowered to approve the website and graphic design of the final report.

At 8:13 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

Il est convenu que le président fasse rapport du projet de loi au Sénat, sans amendement.

À 19 h 46, la séance est suspendue.

À 19 h 47, conformément à l'article 92(2)(f) du Règlement, la séance reprend à huis clos pour examiner un projet de rapport.

Il est convenu que le comité adopte le projet de rapport et que le Sous-comité du programme et de la procédure en approuve la version finale.

Il est convenu que le président soit autorisé à approuver le site web et la conception graphique du rapport final.

À 20 h 13, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Thursday, May 27, 2010

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

SECOND REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on March 16, 2010 to examine and report on emerging issues related to its communications mandate and on the wireless sector, respectfully requests funds for the fiscal year ending March 31, 2011 and requests, for the purpose of such study, that it be empowered to engage the services of such counsel, technical, clerical and other personnel as may be necessary.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

RAPPORTS DU COMITÉ

Le jeudi 27 mai 2010

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre comité a été autorisé par le Sénat mardi 16 mars 2010 à examiner, pour en faire rapport, les nouveaux enjeux liés à son mandat en matière de communications et au secteur du sans-fil, demande respectueusement des fonds pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 et demande qu'il soit, aux fins de ses travaux, autorisé à embaucher tout conseiller juridique et personnel technique, de bureau ou autre dont il pourrait avoir besoin.

Conformément au chapitre 3:06, article 2(1)c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

**SPECIAL STUDY ON CURRENT ON EMERGING
ISSUES RELATED TO ITS COMMUNICATIONS
MANDATE — WIRELESS SECTOR**

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2011**

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, March 16, 2010:

The Honourable Senator Housakos moved, seconded by the Honourable Senator Greene:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on emerging issues related to its communications mandate and on the wireless sector, including issues such as access to high-speed Internet, the supply of bandwidth, the nation-building role of wireless, the pace of the adoption of innovations, the financial aspects associated with possible changes to the sector, and Canada's development of the sector in comparison to the performance in other countries;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the Second Session of the Fortieth Parliament be referred to the committee; and

That the committee report to the Senate from time to time, with a final report no later than June 22, 2010 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

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

Le greffier du Sénat,
Gary W. O'Brien
Clerk of the Senate

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

**EXAMEN DES ENJEUX ÉMERGENTS LIÉS À SON
MANDAT DANS LE DOMAINE DES
COMMUNICATIONS — LE SECTEUR DU SANS-FIL**

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS 2011**

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 16 mars 2010 :

L'honorable sénateur Housakos propose, appuyé par l'honorable sénateur Greene,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, les nouveaux enjeux liés à son mandat en matière de communications et au secteur du sans-fil, notamment l'accès à Internet haute vitesse, la fourniture de largeur de bande, le rôle du sans-fil dans l'édification de la nation, le rythme d'adoption des innovations, les aspects financiers liés aux changements possibles dans ce secteur, ainsi que le développement de ce secteur au Canada comparativement au développement à l'étranger;

Que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité sur ce sujet depuis le début de la deuxième session de la quarantième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité fasse périodiquement rapport de la question au Sénat, avec présentation d'un rapport final au plus tard le 22 juin 2010, et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 16,300
Transportation and Communications	0
All Other Expenditures	<u>1,070</u>
TOTAL	\$ 17,370

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	16 300 \$
Transports et communications	0
Autres dépenses	<u>1 070</u>
TOTAL	17 370 \$

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Wednesday, May 12, 2010.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le mercredi 12 mai 2010.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date

Dennis Dawson
Chair, Standing Senate Committee on
Transport and Communications

Date

Dennis Dawson
Président du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications

Date

David Tkachuk
Chair, Standing Committee on Internal
Economy, Budgets and Administration

Date

David Tkachuk
Président du Comité permanent de la régie
interne, des budgets et de l'administration

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

**SPECIAL STUDY ON CURRENT ON EMERGING ISSUES RELATED TO ITS
COMMUNICATIONS MANDATE — WIRELESS SECTOR**

**EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2011**

GENERAL EXPENSES

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Graphic Designer — <i>sole-sourcing</i> (0303)	5,500	
2. Video package production — <i>sole-sourcing</i> (0304)	3,000	
3. Website — <i>sole sourcing</i> (0303)	7,800	
Sub-total		\$16,300

ALL OTHER EXPENDITURES

OTHER

1. Purchase of domain name (0276)	70	
2. Miscellaneous expenses (0798)	1 000	
Sub-total		\$1,070

Total of General Expenses **\$17,370**

Grand Total **\$17,370**

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk,
Committees Directorate

Date

Nicole Proulx, Director of Finance

Date

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

**EXAMEN DES ENJEUX ÉMERGENTS LIÉS À SON MANDAT DANS LE DOMAINE DES COMMUNICATIONS —
LE SECTEUR DU SANS-FIL**

**EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2011**

DÉPENSES GÉNÉRALES

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1. Graphiste — <i>fournisseur exécutif</i> (0303)	5 500	
2. Production vidéo — fournisseur exécutif (0304)	3 000	
3. Achat d'un site Web — fournisseur exécutif (0303)	7 800	
Sous-total		16 300 \$

AUTRES DÉPENSES

AUTRES

1. Achat d'un nom de domaine enregistré (0276)	70	
3. Frais divers (0798)	1 000	
Sous-total		1 070 \$

Total des dépenses générales **17 370 \$**

Grand Total **17 370 \$**

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale,
Direction des comités

Date

Nicole Proulx, directrice des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, May 27, 2010

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Transport and Communications for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2011 for the purpose of its special study on current on emerging issues related to its communications mandate — wireless sector, as authorized by the Senate on Tuesday, March 16, 2010. The said budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 16,300
Transportation and Communications	0
All Other Expenditures	<u>1,070</u>
Total	\$ 17,370

Respectfully submitted,

Le président,

DAVID TKACHUK

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 27 mai 2010

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 aux fins de leur étude spéciale sur l'Examen des enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine des communications — le secteur sans-fil, tel qu'autorisé par le Sénat le mardi 16 mars 2010. Ledit budget se lit comme suit:

Services professionnels et autres	16 300 \$
Transports et communications	0
Autres dépenses	<u>1 070</u>
Total	17 370 \$

Respectueusement soumis,

Thursday, June 3, 2010

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

THIRD REPORT

Your committee, to which was referred Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environment Protection Act, 1999, has, in obedience to the order of reference of Wednesday, May 12, 2010, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

Le jeudi 3 juin 2010

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

TROISIÈME RAPPORT

Votre comité auquel a été renvoyé le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 12 mai 2010, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 1, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m. to study Bill S-5, an Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act, 1999.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable Senators, I would now like to call to order this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. Thank you for being here today. This morning, we will begin our study of Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act, 1999, that is before our committee.

[*English*]

This constitutes the beginning of our examination of this bill and will set the stage for our work over the next few meetings.

This morning, we are pleased to welcome before the committee The Honourable John Baird, Minister of Transport, Infrastructure and Communities. Accompanying the minister are his officials, Mr. Kash Ram, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation; and Kim Benjamin, Director, Road Safety Programs.

Colleagues, as we only have a half an hour with the minister, I would appreciate your cooperation in keeping your questions succinct.

Mr. Baird, I invite you to make some opening remarks, after which there will be questions from senators.

[*Translation*]

Hon. John Baird, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities: Thank you very much, Mr. Chair. I am very happy to be here with you today.

[*English*]

I can either make some opening remarks or we can move into questions.

The Chair: Please proceed with opening remarks.

Mr. Baird: I am pleased to be here today to talk about Bill S-5. This is a bill to allow Canada to meet its requirements under the North American Free Trade Agreement concerning the trade of vehicles. Both the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act need to be amended. In 1992, NAFTA was signed. The goal was to eliminate trade investment barriers between our three countries. This agreement came into effect on January 1, 1994, laying the foundations for strong economic growth and prosperity for all three countries.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 1^{er} juin 2010

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, pour étudier le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Ce matin, nous allons débiter notre étude sur le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), dont notre comité a été saisi.

[*Traduction*]

Nous commençons aujourd'hui notre examen de ce projet de loi et nous planterons le décor pour nos prochaines réunions.

C'est avec plaisir que nous accueillons ce matin l'honorable John Baird, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Deux de ses collaborateurs accompagnent le ministre : M. Kash Ram, directeur général, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile; et M. Kim Benjamin, directeur des programmes de la sécurité routière.

Chers collègues, puisque le ministre n'a qu'une demi-heure à nous consacrer, je vous serais reconnaissant de poser des questions succinctes.

Monsieur Baird, je vous invite à faire une déclaration, après quoi les sénateurs vous poseront des questions.

[*Français*]

L'honorable John Baird, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un grand plaisir d'être ici avec vous aujourd'hui.

[*Traduction*]

Je peux faire une déclaration ou nous pouvons passer tout de suite aux questions.

Le président : Veuillez faire une déclaration.

M. Baird : Je suis ravi d'être avec vous aujourd'hui pour échanger sur le projet de loi S-5. Ce projet de loi permettra au Canada de respecter ses obligations, aux termes de l'Accord de libre-échange nord-américain, concernant le commerce des véhicules. Il est temps de modifier la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. La signature de l'ALENA remonte à 1992. On voulait alors éliminer les obstacles au commerce et aux investissements entre nos trois pays. L'accord, qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994, jetait les bases d'une forte croissance économique et de la prospérité pour les trois pays.

Since that time, NAFTA has demonstrated how free trade increases wealth and competitiveness, delivering real benefits to families, workers, manufacturers and consumers. The automotive provision of NAFTA came into force January 1, 2009. This provision requires each country to accept the importation of used vehicles from the other two.

The Motor Vehicle Safety Act regulates the safety of vehicles allowed into the Canadian fleet. It specifically regulates the manufacturing and importation of motor vehicles and motor vehicle equipment, namely tires and car seats, to reduce the risk of death and injury to property damage and to the environment. Currently, imported vehicles older than 15 years may be imported from any country and are not required to meet safety or emission standards. However, for vehicles less than 15 years old, the Motor Vehicle Safety Act currently only allows for the importation of used vehicles from the United States.

The proposed changes will require that used vehicles less than 15 years old be permitted to be imported to Canada from Mexico. To meet this goal, there are three proposed changes with respect to our act. Bill S-5 is proposing an amendment to the definition of "vehicle" to harmonize the definitions between the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act. Subsection 7(2) of the Motor Vehicle Safety Act will be amended to include the importation of used vehicles from Mexico, in addition to the current provision which allows the importation of U.S. used vehicles. There is also a condition stipulated in the proposed revision to the Motor Vehicle Safety Act to clarify and establish a time period by which the vehicle must be modified, inspected and certified before it is licensed to be used in Canada.

It is important to note that neither the NAFTA requirements nor the proposed amendments in our bill affect the importation of new vehicles or vehicles that are 15 or more years of age. Furthermore, a regulator of imported vehicles must inspect all vehicles. Only vehicles that meet Canadian vehicle standards will be accepted into our fleet.

Since the coming into force date of NAFTA, the January 1, 2009, date has passed, so there is an urgent need to amend both the Motor Vehicle Safety Act and the CEPA so that we become fully compliant with NAFTA. The benefits of the proposed amendment to the two acts are: Canada will be able to meet its NAFTA obligations and be compliant with NAFTA, and it will permit us to be subject to trade challenges or penalties; by opening the borders with respect to trade with Mexico, the Canada public will have a wider selection of vehicles to choose from.

Depuis, l'ALENA a montré comment le libre-échange contribue à la hausse du niveau de vie et augmente la compétitivité, apportant de réels avantages aux familles, aux travailleurs, aux fabricants et aux consommateurs. La disposition de l'ALENA visant le secteur automobile est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2009. En vertu de cette disposition, chaque pays doit accepter l'importation de véhicules usagés des deux autres pays.

La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles régleme la sécurité des véhicules permis dans le parc canadien. Elle régleme plus particulièrement la fabrication et l'importation de véhicules automobiles et d'équipement pour véhicules automobiles, notamment les pneus et les ensembles de retenue pour enfants, dans le but de réduire les risques de perte de vie, de blessure et de dommage aux biens et à l'environnement. À l'heure actuelle, les véhicules de plus de 15 ans peuvent être importés de n'importe quel pays et ne sont pas tenus de respecter les normes relatives à la sécurité ou aux émissions. Toutefois, dans le cas des véhicules de moins de 15 ans, la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles ne permet que l'importation de véhicules usagés des États-Unis.

Grâce aux modifications proposées, l'importation au Canada de véhicules usagés de moins de 15 ans en provenance du Mexique sera permise. À cet égard, il est proposé d'apporter trois modifications à notre loi. Le projet de loi S-5 propose de modifier la définition de « véhicule » afin d'harmoniser les définitions contenues dans la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Le paragraphe 7(2) de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles sera modifié afin d'y ajouter l'importation de véhicules usagés du Mexique, en plus de l'importation de véhicules usagés des États-Unis, que permet la disposition actuelle. La révision proposée de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles prescrit aussi une condition afin de préciser et de fixer un délai pour la modification, l'inspection et la certification d'un véhicule avant qu'il puisse être immatriculé au Canada.

Il importe de noter que ni les exigences de l'ALENA ni les modifications proposées à notre loi n'ont une incidence sur l'importation de nouveaux véhicules ou de véhicules qui ont 15 ans ou plus. En outre, un organisme de réglementation des véhicules importés doit inspecter tous les véhicules. Seuls les véhicules qui respectent les normes des véhicules automobiles du Canada seront acceptés dans notre parc.

Étant donné que la date d'entrée en vigueur des dispositions de l'ALENA, c'est-à-dire le 1^{er} janvier 2009, est déjà passée, il est urgent de modifier la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et la LCPE pour que le Canada respecte pleinement ses obligations en vertu de l'ALENA. Parmi les avantages des modifications proposées à ces deux lois, mentionnons que le Canada sera en mesure de respecter ses obligations aux termes de l'ALENA et de se conformer à l'accord, et qu'il évitera ainsi d'avoir à faire face à des contestations commerciales et des sanctions; en ouvrant les frontières au commerce avec le Mexique, la population canadienne pourra choisir parmi une plus vaste sélection de véhicules.

I do not believe there is a line waiting list of Canadians lining up to buy these vehicles. However, we want to be in compliance with NAFTA. I and my colleagues from the department are at your disposal to answer questions.

Senator Housakos: Could you outline the differences, in terms of environmental requirements, between Mexico, Canada and the United States now on used cars, so that when cars are being traded among the three countries, we know of them? Are there major differences right now in the various environmental acts?

Mr. Baird: There are two areas. One is vehicle safety standards and the other is environmental. I will ask my colleague to respond.

Kash Ram, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, Transport Canada: Canada that requires that vehicles sold in Canada or imported into Canada meet vehicle safety standards. For example, passenger cars have to meet 40 standards and this applies to vehicles sold in Canada or imported into Canada.

There are separate environmental requirements, which I would refer to my colleagues from Environment Canada. That is important from the perspective of safeguarding Canadians, both in terms of physical safety as well as the health and environmental impacts.

Mr. Baird: We obviously want environmental and safety standards to be compliant, which may require modification, for example, something like day running lights. In Ontario, whenever you have to get a new registration, you have to have the vehicle safety checked and there is an existing regime there. Both on the environmental side and safety side, they would have to be compliant.

Some of the standards are lower in the other countries. We have a high set of standards. Increasingly, though, they are coming into sync. On the environment side, we are harmonizing our standards with the United States so that vehicles are particular to those manufactured here. I have a personal car and a work car. My personal car was made in Lansing, Michigan, and work car was made in Oshawa. The cars go back and forth, sometimes a dozen times, so there are benefits to harmonization.

Senator Cochrane: Where will these standards be “fixed;” will it be in Mexico, when they come into Canada or before they come into Canada?

Mr. Baird: It is their choice. I suspect most modifications would be done in Canada, though.

Mr. Ram: It would be their choice. Once they are modified, they have to be inspected in Canada.

Senator Cochrane: Will they be modified in Mexico or Canada?

Je ne crois pas qu'il y ait une liste d'attente pour acheter ces véhicules au Canada. Toutefois, nous voulons nous conformer à l'ALENA. Mes collègues du ministère et moi-même répondront volontiers à vos questions.

Le sénateur Housakos : Pourriez-vous nous donner un aperçu des différences actuelles entre le Mexique, le Canada et les États-Unis en ce qui a trait aux exigences environnementales imposées aux voitures usagées, afin que nous sachions à quoi sont assujetties les voitures qui sont échangées entre les trois pays? Y a-t-il actuellement de profondes différences entre les diverses lois sur l'environnement?

M. Baird : Il y a deux domaines : les normes de sécurité et les normes environnementales. J'invite mon collègue à répondre.

M. Kash Ram, directeur général, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Transports Canada : Le Canada exige que les véhicules vendus ou importés au Canada satisfassent aux normes de sécurité des véhicules. Par exemple, les automobiles doivent respecter 40 normes, qu'il s'agisse des véhicules vendus ou importés au Canada.

Il existe aussi des obligations distinctes en matière d'environnement, sur lesquelles mes collègues d'Environnement Canada pourront vous renseigner. Ces exigences sont importantes pour la sécurité physique et la santé de la population canadienne ainsi que pour la prévention des incidences environnementales.

M. Baird : Nous voulons évidemment que les normes en matière d'environnement et de sécurité soient conformes, ce qui pourrait exiger des modifications, par exemple l'obligation d'ajouter des phares de jour. En Ontario, il faut procéder à une vérification de sécurité pour obtenir une nouvelle immatriculation; il y a déjà un régime en place dans cette province. Que ce soit sur le plan de l'environnement ou de la sécurité, les véhicules doivent être conformes.

Certaines des normes sont moins rigoureuses dans les deux autres pays. Nous avons des normes exigeantes. Toutefois elles sont de plus en plus harmonisées. En ce qui a trait à l'environnement, nous harmonisons nos normes avec celles des États-Unis afin que les véhicules soient conformes dans les deux pays. J'ai une voiture personnelle et une autre pour mes activités professionnelles. La première a été fabriquée à Lansing, au Michigan, tandis que l'autre a été fabriquée à Oshawa. Les voitures traversent la frontière, parfois une douzaine de fois, de sorte que l'harmonisation a ses avantages.

Le sénateur Cochrane : Où va-t-on apporter les correctifs pour répondre aux normes? Est-ce que ce sera au Mexique, lorsque les véhicules arrivent au Canada ou encore avant qu'ils entrent au Canada?

M. Baird : C'est leur choix. Je soupçonne cependant que la plupart des modifications seront faites au Canada.

M. Ram : Ce serait à eux de choisir. Une fois modifiés, les véhicules doivent être inspectés au Canada.

Le sénateur Cochrane : Seront-ils modifiés au Mexique ou au Canada?

Mr. Baird: It is their choice. I suspect most will be done in Canada because most people would be more familiar with Canadian standards.

Senator Cochrane: Therefore, you can buy a car and bring it over and modify it here. As long as it meets the standards, it will be okay.

Mr. Baird: If it required modifications. Some may not.

Mr. Ram: It is important that it be capable of being modified before it is let through the border.

Mr. Baird: Let me use an example. A Canadian businesswoman has her own car and works in Mexico. She comes back to Canada and wants to bring it with her. That is the sort of anecdotal story I hear from Canadians around the world. It is not so much that they choose to go to Mexico and buy a vehicle; they just want the flexibility to bring the car back, particularly if it is a specialty car or a sports car or something that is particularly important model to them.

For example, I talked to a Canadian who was working in the United Arab Emirates and he has a Mercedes. The market for a Mercedes in the UAE has collapsed, so he could not sell it if he wanted to, so he wants to bring it back here. In that case, he has major problems.

Senator Cochrane: Would that apply here?

Mr. Baird: In that case, it would not need to be modified; it would meet our standards for Mercedes.

Senator Plett: The arrangement would be very similar to what we have with the United States, would it not? I bought a vehicle this last weekend in Oklahoma that was built Canada. Some modifications had to be done, and I was given the choice of having it done there or here. Mexico would not be any different, would it?

Mr. Baird: No.

Senator Mercer: If Senator Plett is buying cars in Oklahoma, the Manitoba Motor Dealers Association will be very disappointed.

Thank you for your presentation, minister. As you know, I do not have a major objection to the bill. However, I am a little confused by the fact that you talked about an urgent need to pass this bill. Did the President of Mexico raise this matter with the Prime Minister in his meetings last week?

Mr. Baird: It was not at the top of the agenda.

Senator Mercer: The urgency of it is not as urgent as other trade irritants might be between Mexico and Canada.

Mr. Baird: We would like it to pass expeditiously. At the same time, we want the Senate to do its proper due diligence.

M. Baird : C'est à eux de choisir. J'estime que la plupart des modifications seront faites au Canada parce que la plupart des gens y connaissent mieux les normes canadiennes.

Le sénateur Cochrane : C'est donc dire que vous pouvez acheter une auto, l'importer et la modifier ici. Pour autant qu'elle satisfasse aux normes, il n'y aura pas de problème.

M. Baird : Si elle devait exiger des modifications. Ce n'est pas toujours le cas.

M. Ram : Il importe de s'assurer qu'elle puisse être modifiée avant de la laisser franchir la frontière.

M. Baird : Prenons un exemple : une femme d'affaires canadienne possède sa propre voiture et travaille au Mexique. Elle rentre au Canada et veut rapporter sa voiture. C'est le type d'histoire que me content des Canadiens partout dans le monde. Ce n'est pas tellement qu'ils choisissent d'aller au Mexique et d'y acheter un véhicule; ils veulent seulement pouvoir rapporter l'auto, surtout s'il s'agit d'un véhicule hors série, d'une voiture sport ou d'un modèle qui leur importe particulièrement.

Par exemple, j'ai parlé avec un Canadien qui travaillait aux Émirats arabes unis et qui possédait une Mercedes. Le marché des Mercedes aux Émirats s'est effondré, de sorte qu'il lui serait impossible de la vendre; il veut donc la rapporter ici. C'est là qu'il se heurte à d'importants problèmes.

Le sénateur Cochrane : Les modifications s'appliqueraient-elles ici?

M. Baird : Dans ce cas précis, la voiture n'aurait pas à être modifiée; elle satisferait à nos normes concernant les Mercedes.

Le sénateur Plett : Cela ressemblerait beaucoup à l'arrangement que nous avons avec les États-Unis, n'est-ce pas? La fin de semaine dernière, j'ai acheté une auto en Oklahoma, qui avait été construite au Canada. Il fallait y apporter certaines modifications et on m'a offert le choix de les faire faire là-bas ou ici. Ce ne serait pas différent au Mexique, n'est-ce pas?

M. Baird : Non.

Le sénateur Mercer : Si le sénateur Plett achète des voitures en Oklahoma, la Manitoba Motor Dealers Association sera très déçue.

Merci pour votre exposé, monsieur le ministre. Comme vous le savez, je ne m'oppose pas fondamentalement à ce projet de loi. Toutefois, je me demande pourquoi vous avez dit qu'il fallait l'adopter de toute urgence. Le président du Mexique a-t-il abordé cette question avec le premier ministre lors de leur rencontre la semaine dernière?

M. Baird : Ce n'était pas une priorité.

Le sénateur Mercer : L'urgence n'est pas du même ordre que dans le cas des autres différends commerciaux entre le Mexique et le Canada.

M. Baird : Nous aimerions procéder sans tarder. Par ailleurs, nous voulons que le Sénat respecte ses principes de diligence raisonnable.

Senator Mercer: We will do that. In my review of the documents provided by officials, I have a difficult time understanding why we are rushing to pass this bill at this time.

Mr. Baird: We are showing a degree of good faith by not throwing it into an omnibus bill, which allows you the ability to give it due consideration. When I heard that you were the Liberal senator working on it, I said: Let us do that for Senator Mercer.

Senator Mercer: I found only one person who is anxious to import a vehicle from Mexico.

Mr. Baird: Is it Senator Dawson?

Senator Mercer: There will not be a great deal of import volume but Transport Canada has received inquiries specifically from the Imported Vehicle Owners Association of Canada requesting that we move quickly on the bill. Do you have any idea why they want us to move quickly? Is volume backed up?

Mr. Baird: I do not think any of us expect a significant volume. You might find that Canadians who reside in Mexico for part of the year want to bring a car back to Canada. I suspect the movement will be mostly one way because of the road salt used in Canada and the resulting problems it causes to car bodies.

Senator Mercer: We are most concerned with the environmental issues. As I recall, environmental protection standards in Mexico seem to be pretty loosey goosey.

Mr. Baird: I would say that they are not as robust.

Senator Mercer: That is why you are the minister. Based on information received from Mexico, there are only two vehicular safety standards: one for crane recovery vehicles — tow trucks — and one for mini buses with a capacity of 16 to 30 passengers. Mexican officials indicated that they rely on conformation to the safety standards in the country of origin. I suspect that the majority of vehicles in Mexico would be built outside Mexico, although it has an auto sector.

Mr. Baird: It would also speak to a financial interest if the vehicle required major modifications. It would be incredibly costly and, therefore, not in one's financial interest to import a vehicle. I suspect that we will see this measure used mostly with luxury vehicles, sports cars or antique cars that people want to import for personal use.

Senator Mercer: There is an industry of used vehicles, in particular older and antique vehicles, from inland southern United States where there is no salt used on the roads. Are the regulations identical or similar? If I were to go Charlotte, North

Le sénateur Mercer : C'est ce que nous entendons faire. En examinant les documents préparés par les fonctionnaires, je n'arrive pas vraiment à comprendre pourquoi nous nous hâtons d'adopter ce projet de loi à ce moment-ci.

M. Baird : Nous faisons preuve de bonne volonté en ne l'intégrant pas à un projet de loi omnibus, ce qui vous permet de lui accorder l'attention qu'il mérite. Lorsqu'on m'a dit que vous étiez le sénateur libéral chargé de cette question, j'ai dit : faisons ça pour le sénateur Mercer.

Le sénateur Mercer : Je n'ai trouvé qu'une personne qui avait hâte d'importer un véhicule du Mexique.

M. Baird : Est-ce le sénateur Dawson?

Le sénateur Mercer : On n'importera pas un grand nombre de véhicules, mais Transports Canada a reçu des demandes à ce sujet de l'Imported Vehicle Owners Association of Canada, qui souhaiterait que nous adoptions ce projet de loi sans tarder. Savez-vous pourquoi elle souhaite que nous procédions aussi rapidement? Y a-t-il des véhicules en attente?

M. Baird : Je crois que personne parmi nous ne prévoit un volume d'importation considérable. Il se pourrait que des Canadiens qui habitent au Mexique durant une partie de l'année souhaitent rapporter une automobile au Canada. Je soupçonne que la circulation se fera surtout à sens unique en raison du sel de voirie utilisé au Canada et des dommages qu'il cause aux carrosseries des automobiles.

Le sénateur Mercer : Les problèmes environnementaux nous préoccupent au plus haut point. Si je me souviens bien, les normes de protection de l'environnement semblent être une vraie passoire au Mexique.

M. Baird : Je dirais qu'elles ne sont pas aussi rigoureuses.

Le sénateur Mercer : Voilà pourquoi c'est vous le ministre. Selon des renseignements en provenance du Mexique, il n'y existe que deux normes sur la sécurité des véhicules : une pour les dépanneuses munies d'une grue et une autre pour les minibus pouvant accueillir de 16 à 30 passagers. Les responsables mexicains ont indiqué qu'ils s'en remettent à la conformité aux normes de sécurité dans le pays d'origine. Je présume que la majorité des véhicules en circulation au Mexique ont été construits à l'extérieur du pays, bien que le Mexique possède un secteur automobile.

M. Baird : Il y aurait aussi des intérêts financiers en jeu si le véhicule exigeait des modifications en profondeur. Cela coûterait incroyablement cher et, par conséquent, il n'y aurait aucun intérêt, sur le plan financier, à importer un véhicule. J'estime que cette mesure interviendra surtout dans le cas des véhicules de luxe, des voitures de sport et des voitures d'époque que les gens souhaitent importer à des fins personnelles.

Le sénateur Mercer : Il existe une industrie des véhicules d'occasion, particulièrement les plus vieux véhicules et les véhicules d'époque des régions intérieures du Sud des États-Unis, où l'on n'utilise pas de sel de voirie. Les règlements sont-ils

Carolina tomorrow to buy a '57 Chevy for import to Canada, would the regulations imposed on me be the same as those imposed if I were to buy the vehicle in Baja, Mexico?

Mr. Baird: This bill deals with cars under the age of 15 years. Cars older than 15 years are already covered.

Senator Mercer: Let us make the car 10 years old in my scenario.

Mr. Baird: When you import a car into Canada from anywhere it must meet Canadian environmental and safety standards.

Senator Johnson: Does this bill represent a choice in terms of meeting our free trade obligations?

Mr. Baird: This was negotiated as part of NAFTA and is one of the last things to come into force. I would say it is a modest part of NAFTA.

Senator Johnson: Can you tell me how many used vehicles are imported into Canada each year from the United States, Mexico and other countries?

Mr. Baird: No cars under 15 years old are imported from Mexico because that is not allowed. Mr. Ram, do you have the numbers?

Mr. Ram: The vast majority of imported cars come from the U.S. and they are under 15 years old.

Mr. Baird: Senator Mercer's scenario is apt for someone wanting to buy a Cadillac or a sports car. The parents of a good friend of mine lived in Mexico, where they had two cars. The father passed away and the mother is returning to Canada. She might want to bring the cars back to Canada. There are Canadian retirement communities in Mexico.

Senator Johnson: That makes sense.

Senator Merchant: Canadian provinces licence vehicles. Is there any difference in standards between the provinces and territories or are they uniform?

Mr. Baird: They are not uniform at all. All provinces have different standards and regulations. In Ontario, a vehicle has to submit to an emissions test every three years under the Drive Clean Program. I took my car for emission testing the other day. It is different from province to province. The federal government sets the standards for new vehicles and for the importation of vehicles while the provinces set the standards for vehicles after they leave the lot. Is that safe to say, Mr. Ram?

Mr. Ram: It is indeed. The provinces set the standards for vehicles that are sold, when there is any change in ownership. The road worthiness of the vehicle falls under provincial and territorial jurisdiction. They have widely varying standards for determining things such as whether the brakes are in good condition, the tires have enough tread left on them and so on.

identiques ou semblables? Si je devais me rendre demain à Charlotte, en Caroline du Nord, pour y acheter une Chevrolet 1957 et l'importer au Canada, les règlements qu'on m'imposerait seraient-ils les mêmes que si je devais acheter le véhicule à Baja, au Mexique?

M. Baird : Ce projet de loi porte sur les automobiles de moins de 15 ans. Il existe déjà des règlements pour les autos de plus de 15 ans.

Le sénateur Mercer : Disons que l'automobile de mon scénario a 10 ans.

M. Baird : Lorsque vous importez une automobile au Canada, peu importe d'où elle vient, elle doit satisfaire aux normes canadiennes en matière d'environnement et de sécurité.

Le sénateur Johnson : Ce projet de loi représente-t-il un choix pour respecter nos obligations en matière de libre-échange?

M. Baird : Cette question a fait l'objet de négociations dans le cadre de l'ALENA; il s'agit d'une des dernières dispositions à entrer en vigueur. Je dirais qu'il s'agit d'un élément de moindre importance de l'ALENA.

Le sénateur Johnson : Pouvez-vous me dire combien de véhicules d'occasion on importe au Canada chaque année en provenance des États-Unis, du Mexique et d'autres pays?

M. Baird : Aucune voiture de moins de 15 ans n'est importée du Mexique parce que cela est interdit. Monsieur Ram, avez-vous les chiffres?

M. Ram : La très grande majorité des automobiles importées viennent des États-Unis et ont moins de 15 ans.

M. Baird : Le scénario du sénateur Mercer s'applique à quelqu'un qui veut acheter une Cadillac ou une voiture de sport. Les parents d'un de mes bons amis habitaient au Mexique, où ils avaient deux voitures. Le père est décédé et la mère revient au Canada. Elle pourrait vouloir rapporter les voitures au Canada. Il existe des collectivités de retraités canadiens au Mexique.

Le sénateur Johnson : C'est logique.

Le sénateur Merchant : Les provinces canadiennes immatriculent les véhicules. Y a-t-il des normes différentes d'une province et d'un territoire à l'autre, ou sont-elles uniformes?

M. Baird : Elles sont loin d'être uniformes. Toutes les provinces appliquent des normes et des règlements différents. En Ontario, un véhicule doit subir une vérification des émissions tous les trois ans dans le cadre du programme Air pur. J'ai fait vérifier les émissions de mon véhicule l'autre jour. Cela diffère d'une province à l'autre. Le gouvernement fédéral fixe les normes pour les nouveaux véhicules et pour l'importation de véhicules, tandis que les provinces fixent les normes relatives aux véhicules une fois que l'acheteur en a pris possession. Est-ce que je me trompe, monsieur Ram?

M. Ram : Pas du tout. Les provinces établissent les normes pour les véhicules qui sont vendus, lorsqu'il y a un changement de propriétaire. Le bon état du véhicule relève des compétences des provinces et des territoires, qui appliquent des normes fort différentes pour déterminer des choses telles que le bon état des freins, l'usure des pneus et ainsi de suite.

Regarding vehicles imported into Canada, there are two stages: First, is the federal requirement to ensure the vehicle meets its new-car standards and the second is the provincial and territorial standards of road worthiness and mechanical fitness.

Mr. Baird: For example, in Ontario you could not transfer ownership of a vehicle that has a cracked windshield.

Senator Merchant: Would it be difficult to get the provinces on board?

Mr. Baird: It would not be a matter of getting them on board. The importer of a car less than 15 years old is required to follow the rules. It costs \$25 to transfer the ownership and requires a certified safety check.

Senator Mercer: Minister, the subject has come up about the safety standards imposed by the provinces. There are varying standards from province to province. I own a car in Nova Scotia and my wife has a car registered in Ontario, so I am familiar with the various regulations. Nova Scotia has had vehicle safety regulations in place for more than 40 years whereby vehicles need to be inspected yearly for safety purposes. Ontario has its emission control tests that need to be done every three years. While we have you here today, have you or your department given any consideration to trying to harmonize provincial and territorial regulations across the country, given the mobility of our population?

Mr. Baird: There has been considerable discussion at meetings of Canadian Council of Ministers of Transport but the provinces are often loath to give up jurisdiction. There are times when it would be in the national interest for simplicity. At the same time, there are different realities in different parts of the country. In New Brunswick, highways seem to be sacrosanct and are a huge priority for successive governments in New Brunswick. In the GTA of Ontario, public transit is a huge priority. We have tried to do some work on this, but it is challenging.

Senator Mercer: I would not want you to impose anything. Rather, I would suggest working together toward common standards to allow greater ease of movement for Canadians from one province to another.

Mr. Baird: I am particularly concerned about emissions standards, which is an environmental issue that falls under my department, but Minister Prentice has taken the political lead on it. It would be crazy to have 13 different emission standards in Canada. For auto manufacturers, it is hard enough to meet the Canadian standards versus those in the U.S. For example, a car going to P.E.I. would have to meet a standard different from one going to Saskatchewan. That is why we are keen to have a strong national emission standard that could be matched or harmonized with the United States. When I say "harmonized," I hope it would be harmonized up rather than down.

En ce qui a trait aux véhicules importés au Canada, il y a deux étapes : tout d'abord, il y a l'exigence fédérale visant à garantir que le véhicule est conforme aux normes relatives aux nouveaux véhicules, et ensuite les normes provinciales et territoriales sur le bon état des véhicules et leur condition mécanique.

M. Baird : Par exemple, en Ontario vous ne pouvez transférer la propriété d'un véhicule dont le pare-brise est fissuré.

Le sénateur Merchant : Serait-il difficile d'obtenir l'adhésion des provinces?

M. Baird : Il ne s'agit pas de les convaincre. L'importateur d'une voiture de moins de 15 ans est tenu de se conformer aux règlements. Il en coûte 25 \$ pour transférer la propriété et il faut faire effectuer une inspection de sécurité par un inspecteur agréé.

Le sénateur Mercer : Monsieur le ministre, on a soulevé la question des normes de sécurité imposées par les provinces. Elles varient d'une province à l'autre. Je possède une voiture en Nouvelle-Écosse et mon épouse a une voiture immatriculée en Ontario, de sorte que je connais les divers règlements. La Nouvelle-Écosse a adopté des règlements sur la sécurité automobile il y a plus de 40 ans, en vertu desquels les véhicules doivent subir une vérification de la sécurité chaque année. L'Ontario impose une vérification des émissions tous les trois ans. Pendant que vous êtes là, est-ce que vous ou vos collaborateurs avez songé à tenter d'harmoniser les règlements provinciaux et territoriaux à l'échelle du pays, étant donné la mobilité de notre population?

M. Baird : Il y a eu de nombreuses discussions lors de réunions du conseil canadien des ministres des Transports, mais les provinces répugnent souvent à céder leurs compétences. Parfois, l'intérêt national serait mieux servi par la simplicité. Par ailleurs, la situation diffère d'une région du pays à l'autre. Au Nouveau-Brunswick, les routes semblent être sacro-saintes; elles sont une grande priorité, peu importe le parti au pouvoir dans la province. Dans la RGT, en Ontario, c'est le transport en commun qui est la grande priorité. Nous avons tenté d'intervenir dans ces dossiers, mais c'est tout un défi.

Le sénateur Mercer : Je ne voudrais pas que vous imposiez quoi que ce soit. Je vous propose plutôt de vous concerter pour en arriver à des normes uniformes afin de faciliter le déplacement des Canadiens d'une province à l'autre.

M. Baird : Les normes d'émission des véhicules, un dossier environnemental qui relève de mon ministère, me préoccupent particulièrement, mais le ministre Prentice a pris les choses en main sur le plan politique. Il serait insensé d'avoir 13 normes d'émission différentes au Canada. Les constructeurs d'automobiles ont déjà assez de difficulté à respecter les normes canadiennes, qui diffèrent de celles des États-Unis. Par exemple, une voiture immatriculée à l'Île-du-Prince-Édouard aurait à satisfaire à des normes différentes de celles d'une voiture immatriculée en Saskatchewan. C'est pourquoi nous tenons à adopter une norme d'émission nationale qui pourrait être harmonisée avec celles des États-Unis, ou y être assortie. Lorsque je dis « harmonisée », j'espère qu'on nivellerait par le haut plutôt que par le bas.

Senator Mercer: That is up for debate regarding harmonization similar to regulations in the United States. California has more stringent emission controls than any one of the other 49 States. Everyone tries to meet the California standard.

Mr. Baird: We want to go to the dominant North American standard. Let us raise the bar for the environment. The more progressive a state is with their emission standards, there is a direct correlation in the number of jobs in the auto sector.

Senator Mercer: That is true. There are not many auto assembly jobs in California. You would have difficulty getting some of their emission standards in place in Michigan.

Mr. Baird: Some of the most progressive democratic senators from Michigan have different views from those of their counterparts in California.

The Chair: Is reciprocal legislation being passed in Mexico at the same time?

Mr. Ram: They were compliant as of the January 1, 2009 date.

The Chair: They were; we were not?

Mr. Baird: That is correct.

The Chair: Minister, thank you very much. Before asking the next three witnesses to come to the table, Senator Zimmer has a question. I did not notice him before.

Senator Zimmer: Sorry for being late, Mr. Chair. It is ironic that we are dealing with cars from Mexico. Mine comes from Germany and it would not start this morning.

Minister, it is nice to see you. Clause 3 would allow the importation of used vehicles from Mexico that are not already compliant with Canadian standards granted that the person importing makes a statement of declaration stating that the prescribed time the vehicle be made to comply with the requirements.

Can you tell me how long this prescribed time will be? Will there be one prescribed time, regardless of the number of standards that need to be met by the imported vehicle?

Mr. Baird: It will be the same as what we do for the United States.

Was there a timeline on it, Mr. Ram?

Mr. Ram: I believe it is 24 days but I cannot be certain. It would be consistent with what we have for vehicles from the U.S.

The Chair: If everyone agrees, I will free the minister and ask the witnesses from Environment Canada and Transport Canada to come to the table. If senators have further questions, we will address them to the officials.

Minister, we will be getting back to you soon. The Senate has given us a study on aviation and airports, and I expect we will want you as a witness in that process.

Le sénateur Mercer : L'harmonisation avec les règlements des États-Unis peut se discuter. La Californie applique des règlements sur les émissions plus rigoureux que les 49 autres États. Tout le monde tente de se conformer à la norme californienne.

M. Baird : Nous voulons adopter la norme qui domine en Amérique du Nord. Il est temps de placer la barre plus haut en matière d'environnement. Il existe une corrélation directe entre le caractère progressiste des normes d'émission et le nombre d'emplois créés dans le secteur automobile.

Le sénateur Mercer : Effectivement. Il n'y a pas beaucoup de monteurs d'automobiles en Californie. Il serait difficile de faire adopter certaines de leurs normes d'émission au Michigan.

M. Baird : Certains des sénateurs démocrates les plus progressistes du Michigan et leurs homologues de la Californie divergent d'opinions à cet égard.

Le président : Est-on en voie d'adopter une loi réciproque au Mexique?

M. Ram : Les Mexicains sont en conformité depuis le 1^{er} janvier 2009.

Le président : Eux l'étaient, mais pas nous?

M. Baird : Effectivement.

Le président : Merci beaucoup, monsieur le ministre. Avant d'inviter les trois prochains témoins à prendre place à la table, le sénateur Zimmer souhaite poser une question. Je ne l'avais pas remarqué auparavant.

Le sénateur Zimmer : Veuillez excuser mon retard, monsieur le président. Il est ironique que nous traitons des autos provenant du Mexique. La mienne vient d'Allemagne et elle refusait de démarrer ce matin.

Je suis heureux que vous soyez là, monsieur le ministre. L'article 3 permettrait l'importation de véhicules usagés du Mexique qui ne sont pas déjà conformes aux normes canadiennes, à la condition que la personne procédant à l'importation produise une déclaration indiquant que dans le délai prescrit, le véhicule sera rendu conforme aux exigences.

Pouvez-vous me dire quel sera ce délai? N'y en aura-t-il qu'un seul, peu importe le nombre de normes auxquelles doit se conformer le véhicule importé?

M. Baird : Nous procéderons de la même façon que dans le cas des États-Unis.

Y a-t-il un délai, monsieur Ram?

M. Ram : Je crois que c'est 24 jours, mais je ne suis pas certain. Ce serait du même ordre que ce que nous imposons aux véhicules en provenance des États-Unis.

Le président : Si tous sont d'accord, je vais laisser partir le ministre et demander aux témoins d'Environnement Canada et de Transports Canada de prendre place. Si les sénateurs ont d'autres questions, nous les poserons à ces représentants.

Monsieur le ministre, nous vous reverrons prochainement. Le Sénat nous a confié une étude sur l'aviation et les aéroports, et je prévois que nous voudrions entendre votre témoignage à ce sujet.

Mr. Baird: I would be pleased to return at any time to discuss any issues that honourable senators deem important.

The Chair: Thank you.

I would ask Mr. Ram to stay at the table and ask Kim Benjamin, Director, Road Safety Programs for Transport Canada, and from Environment Canada; John Moffet, Director General, Legislative and Regulatory Affairs; and Josée Lavergne, Manager, Air Pollutant Regulatory Development Section, Transportation Division, to take their places at the table.

Are there any questions for the representatives of Transport Canada and Environment Canada?

Senator Zimmer: I have one question.

Regarding subsection 155(2) of CEPA, 1999, amended by clause 3, are all Canadian standards waived in the decision to allow used vehicles from Mexico into Canada, or are there certain basic standards that must be met prior to the importation and then further standards that can be met post importation?

John Moffet, Director General, Legislative and Regulatory Affairs, Environment Canada: I am not sure that I got the gist of the question. You are asking whether some standards are applicable before you can bring a car across the border?

Senator Zimmer: Yes, and some after.

Mr. Moffet: The answer to that is the same answer that Minister Baird provided regarding the safety issue; namely, the obligation is on the importer to provide a declaration that the car will be brought up to standard. Within a prescribed period of time, the car is brought up to standard and then is inspected. If the importers choose to do that before or after crossing the border, that is up to them. However, they will not be able to have the car certified until they meet all the standards.

Senator Mercer: That certification and then inspection are not done by Environment Canada or by Transport Canada but by the provincial licensing authority, is that correct?

Mr. Moffet: We actually have not worked out all the details of precisely how, who will be doing the inspections, and who will be issuing the certification.

There is a regime in place now for safety, but we do not have such a regime in place. We will be establishing that system, but we have not worked out all the details of precisely how it will work.

Senator Mercer: The provisions of this act come into force on a day or days to be fixed by order of the Governor-in-Council. We will rush through this and pass it and then it will sit on a shelf somewhere until regulations are developed to provide for this procedure. Is that correct?

Mr. Moffet: That is correct. It will not be in effect until we have the regulatory regime, the inspection regime, and the certification regime in place. We cannot put that regime in place

M. Baird : Ce sera toujours un plaisir de revenir discuter de toute question que les honorables sénateurs jugent importante.

Le président : Merci.

J'invite M. Ram à rester avec nous. J'invite Kim Benjamin, directeur des programmes de sécurité routière, Transports Canada, ainsi que John Moffet, directeur général, Affaires législatives et réglementaires, Environnement Canada, et Josée Lavergne, gestionnaire, Section de l'élaboration des règlements sur les polluants atmosphériques, Division du transport, aussi d'Environnement Canada, à prendre place à la table.

Avez-vous des questions à poser aux représentants de Transports Canada et d'Environnement Canada?

Le sénateur Zimmer : J'ai une question.

En ce qui a trait au paragraphe 155(2) de la LCPE (1999), tel que modifié par l'article 3, la décision de permettre aux véhicules usagés du Mexique d'entrer au Canada a-t-elle pour effet de suspendre toutes les normes canadiennes ou faut-il quand même respecter certaines normes de base avant l'importation tandis que d'autres normes s'appliqueront après l'importation?

John Moffet, directeur général, Affaires législatives et réglementaires, Environnement Canada : Je ne suis pas certain de saisir votre question. Vous voulez savoir si certaines normes s'appliquent avant que la voiture ne franchisse la frontière?

Le sénateur Zimmer : Oui, et d'autres après.

M. Moffet : La réponse est la même que celle que le ministre Baird a donnée concernant la sécurité, c'est-à-dire qu'il incombe à l'importateur de produire une déclaration affirmant que la voiture sera mise aux normes. Dans un délai réglementaire, la voiture est mise aux normes et ensuite inspectée. Il revient aux importateurs de décider s'ils veulent procéder avant ou après l'importation. Toutefois, ils ne pourront faire certifier l'automobile avant d'avoir satisfait à toutes les normes.

Le sénateur Mercer : La certification et ensuite l'inspection ne relèvent ni d'Environnement Canada ni de Transports Canada, mais plutôt de l'autorité provinciale chargée de l'immatriculation. Est-ce que je me trompe?

M. Moffet : En fait, nous n'avons pas encore déterminé précisément qui procédera aux inspections, ni comment, et qui délivrera le certificat.

Il y a actuellement un régime en place en matière de sécurité, mais nous n'avons pas un tel régime en place. Nous allons créer ce système, mais il reste à déterminer les modalités de son fonctionnement.

Le sénateur Mercer : Les dispositions de cette loi entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret. Nous allons adopter la loi à toute vapeur et ensuite elle sera mise aux oubliettes jusqu'à ce qu'on élabore des règlements pour l'appliquer. Est-ce bien cela?

M. Moffet : En effet. La loi n'entrera en vigueur que lorsque nous aurons mis en place le régime de réglementation, le régime d'inspection et le régime de certification. Nous ne pourrions mettre

until the Senate and the House of Commons pass the law. Once you do, we will need a certain period of time to have the administrative position in place.

Senator Mercer: I am the official spokesperson for the opposition on this bill. I have said that I will vote for it. Has the process of this planning started? Is it well under way so that this will come into effect? Will the regulations be there to back it up?

Mr. Moffet: The short answer is yes. My colleague is busy working on this as we speak.

The Chair: If there are no other questions, on behalf of honourable senators, I wish to thank the witnesses for making themselves available for the committee.

Tomorrow, we will hear from more witnesses and continue discussions on the bill.

We will now go in camera and talk about the existing report on telecommunications and broadband.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Wednesday, June 2, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., to study Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act, 1999.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I call the meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. Thank you all for being here.

This evening, we are going to continue our study of Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act, 1999, which was referred to our committee.

We are happy to welcome Mr. Dale Leier, Managing Director of the Canadian Association of Vehicle Importers, and Mr. Mark Nantais, President of the Canadian Vehicle Manufacturers' Association.

[*English*]

Mr. Leier, the floor is yours. We will then hear from Mr. Nantais and move on to questions.

Dale Leier, Managing Director, Canadian Association of Vehicle Importers: Honourable senators, I am pleased to be invited to appear before you today to provide comments on behalf of the Canadian Association of Vehicle Importers, a not-for-profit organization representing the interests of the hundreds of businesses and thousands of individuals who import vehicles into Canada for profit and pleasure. I have

ces régimes en place tant que le Sénat et la Chambre des communes n'auront pas adopté la loi. Ensuite, il nous faudra un certain temps pour régler les détails administratifs.

Le sénateur Mercer : Je suis le porte-parole officiel de l'opposition concernant ce projet de loi. J'ai dit que j'allais voter en sa faveur. La planification a-t-elle débuté? Est-elle bien engagée de sorte que le régime pourra entrer en vigueur? Le règlement sera-t-il au rendez-vous?

M. Moffet : En un mot, oui. À l'heure qu'il est, mon collègue s'y emploie.

Le président : S'il n'y a pas d'autres questions, je remercie, au nom des honorables sénateurs, les témoins qui ont pris des arrangements pour venir témoigner devant le comité.

Demain, nous entendrons d'autres témoins et nous poursuivrons nos discussions sur ce projet de loi.

Nous allons maintenant poursuivre à huis clos pour parler du rapport que nous étudions sur les télécommunications et la large bande.

(Le comité poursuit ses travaux à huis clos.)

OTTAWA, le mercredi 2 juin 2010

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour étudier le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Je vous remercie tous d'être ici présents.

Ce soir, nous allons continuer notre étude sur le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) dont notre comité a été saisi.

Nous sommes heureux d'accueillir M. Dale Leier, directeur général de la Canadian Association of Vehicle Importers et M. Mark Nantais, président de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules.

[*Traduction*]

Monsieur Leier, la parole est à vous. Ensuite, nous écouterons M. Nantais et nous passerons aux questions.

Dale Leier, directeur général, Canadian Association of Vehicle Importers : Honorables sénateurs, je suis heureux d'avoir été invité à comparaître devant vous pour vous faire part des commentaires de la Canadian Association of Vehicle Importers, un organisme sans but lucratif qui représente les intérêts de centaines d'entreprises et de milliers de personnes qui importent des véhicules au Canada, tant dans un but lucratif que pour le

shared my comments with the Imported Vehicle Owners Association of Canada who have approved of what I have to say here today.

For too many years, the Motor Vehicle Safety Act has, despite the best of intentions, failed to accomplish the objectives of ensuring that Canadians have the safest, most cost efficient and effective vehicle transportation among developed countries. Instead, we have lived with unintended consequences that the proposed amendments in this bill will help to address in some measure. We could go much further to ensure that Canadians have the types of vehicles we need to fill the various roles required to meet the needs of our lives and businesses.

According to the OECD's, Organisation for Economic Co-operation and Development's, international road traffic and accident database, Canada ranks behind France, Austria, Germany, Norway, Finland, Great Britain, Sweden and Switzerland for the number of road deaths per billion kilometres travelled. Also, a recent United Nations Economic Commission for Europe, UNECE, study ranked Canada eleventh and the U.S.A. twelfth in terms of the number of accidents per 100,000 miles traveled.

It is interesting that countries with lower accident, injury and death rates than Canada's also have high-speed autobahns and a greater mix of vehicles combining both left- and right-hand steering.

Clearly, therefore, rather than increasing vehicle safety, the current legislation has merely served to create a barrier to international trade behind which domestic manufacturers have worked for decades. The auto industry's current malaise is a product of their making. Sadly, had the auto companies been more innovative and creative at building the kinds of vehicles business and private consumers need, that industry might well have been able to absorb much of the economic downturn brought about by the collapse of the housing sector. Instead, their failures became yet another drag on the public purse as they lined up for corporate welfare.

By easing the restrictions on imported vehicles, we take another step toward true free trade and allowing market forces to dictate what manufacturers should be building, rather than manufacturers dictating to consumers what they should be driving. If ever there was doubt about the beneficial effects of imported vehicles on the marketplace, imagine what you might be driving today had Volkswagen not introduced small fuel-efficient vehicles in the 1960s, or if Honda had not introduced affordable fuel-efficient vehicles, or if Toyota had not set the standard for reliable fuel-efficient vehicles.

plaisir. J'ai fait part de mes commentaires à la Imported Vehicle Owners Association of Canada, qui est d'accord avec ce que je vais vous dire aujourd'hui.

Pendant un trop grand nombre d'années, la Loi sur la sécurité automobile n'a pas permis, en dépit des meilleures intentions, d'atteindre les objectifs visés, soit de faire en sorte que les Canadiens disposent des véhicules les plus sécuritaires, les moins coûteux et les plus efficaces parmi les pays développés. Au lieu de cela, nous avons vécu avec les conséquences imprévues auxquelles vont remédier, dans une certaine mesure, les modifications proposées dans ce projet de loi. Nous pourrions aller beaucoup plus loin pour faire en sorte que les Canadiens aient le genre de véhicules nécessaires pour remplir les différents rôles requis pour satisfaire aux besoins de nos vies et de nos entreprises.

Selon le Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse de l'OCDE, l'Organisation de coopération et de développement économiques, le Canada se classe derrière la France, l'Autriche, l'Allemagne, la Norvège, la Finlande, la Grande-Bretagne, la Suède et la Suisse pour le taux de mortalité par milliard de véhicules-kilomètres. Aussi, dans une étude récente de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, ou CEE-ONU, le Canada se classe au onzième rang et les États-Unis au douzième rang pour le nombre de collisions par tranche de 100 000 kilomètres parcourus.

Fait intéressant, les pays qui ont des taux de collision, de collision avec blessures et de collisions mortelles plus bas que le Canada ont aussi des autoroutes à haute vitesse et une plus large combinaison de véhicules avec conduite à gauche et de véhicules avec conduite à droite.

En l'occurrence, il apparaît évident que plutôt que d'avoir permis d'augmenter la sécurité des véhicules automobiles, la loi actuelle n'a réussi qu'à créer une barrière au commerce international derrière laquelle les manufacturiers du pays ont travaillé pendant des décennies. L'industrie automobile est responsable des problèmes actuels auxquels elle fait face. Malheureusement, si l'industrie automobile avait fait preuve de plus d'innovation et de créativité et avait construit des véhicules mieux adaptés aux besoins des particuliers et des entreprises, elle aurait pu absorber une bonne partie du choc du ralentissement économique engendré par l'effondrement du secteur immobilier. Au lieu de cela, ils ont dû faire la file pour demander de l'aide sociale, et leurs échecs sont devenus un autre fardeau à porter pour les contribuables.

En diminuant les restrictions sur les véhicules importés, nous faisons un pas de plus vers un vrai libre-échange. Nous permettons ainsi aux marchés de déterminer ce que les constructeurs devraient construire plutôt que de voir les constructeurs décider de ce que les consommateurs devraient conduire. Si jamais vous doutez des effets bénéfiques de la présence de véhicules importés sur le marché, imaginez ce que vous conduiriez aujourd'hui si Volkswagen n'avait pas mis sur le marché de petits véhicules à haut rendement énergétique dans les années 1960, si Honda n'avait pas lancé des véhicules à haut rendement énergétique abordables ou si Toyota n'avait pas établi la norme en matière de fiabilité pour les véhicules à haut rendement énergétique.

If you are having trouble imagining that world, you might take note of today's *Globe and Mail*, which reports that truck sales are what are driving Ford and Chrysler gains as Hyundai has broken into the top six in Canadian sales for the first time. To be sure, there are many reasons for this, but opening up trade to imported vehicles should encourage manufacturers to be more responsive to the needs of the marketplace.

Improvements to road safety are readily achievable, but the focus needs to be shifted away from what we drive to where we drive and how we drive. Roadways that are better marked, better lighted and better maintained with better signage will help drivers and passengers remain safer regardless of the kinds of vehicles they operate. Meanwhile, better driver training will teach drivers to operate more safely in all types of weather and traffic conditions. By segregating different types of vehicles, wider diversities of transportation can safely share our transportation infrastructure with more efficiency, reduced fuel consumption, lower emissions and greater safety. Finally, if the various jurisdictions in Canada were really serious about vehicle safety, they would adopt policies found in many of the other G8 countries that require regular vehicle safety inspections.

By allowing importers far wider latitude with regard to the kinds of vehicles they bring into Canada, domestic producers would more likely be compelled to respond to market forces. Everyone is concerned about the environment and our reliance on fossil fuels for transportation. There is a very close correlation between vehicle size, fuel consumption and emissions. European nations have recognized this for years and, as a result, have led the world in designing small, attractive, comfortable, safe, fuel efficient, practical and fun vehicles that take up less of the roadway and emit fewer pollutants.

If Canadians are being forced to pay world prices for oil, why are we to be denied world-class vehicles?

To be sure, Bill S-5 is a welcome step in the right direction. In the opinion of the members of the Canadian Association of Vehicle Importers, however, these amendments do not go far enough toward addressing the needs of Canadian motorists in allowing them to exercise the rights and freedoms that should be accorded them. Canadians should be free to import any vehicle manufactured in the world that complies with the UNECE world forum for harmonization of vehicle regulations. It is time we stopped force-feeding taxpayers with undesirable products while sheltering unsuccessful enterprises from the real world. Let us get with the program and start trusting Canadian consumers who wish to step away from mediocre and lacklustre products. Let

Si vous avez de la difficulté à imaginer un tel monde, vous pourriez consulter l'édition d'aujourd'hui du quotidien *The Globe and Mail*, qui rapporte qu'au moment où, pour la première fois, Hyundai se classe parmi les six premiers pour les ventes au Canada, ce sont les ventes de camions qui stimulent les gains de Ford et de Chrysler. Sans aucun doute, de nombreuses raisons expliquent cela, mais l'ouverture des marchés aux véhicules importés devrait encourager les constructeurs à répondre davantage aux besoins des marchés.

L'amélioration du bilan en matière de sécurité routière est facile à réaliser. Cependant, notre attention ne doit plus être centrée sur ce que nous conduisons, mais plutôt sur les endroits où nous conduisons et sur notre façon de conduire. Des routes mieux balisées, mieux éclairées et mieux entretenues et dotées d'une signalisation adéquate aideront les conducteurs et les passagers à être plus en sécurité, peu importe le type de véhicule qu'ils conduisent. Pendant ce temps, une meilleure formation des conducteurs leur permettra de conduire de façon plus sécuritaire en fonction des conditions routières et de la circulation. Une plus grande diversification des moyens de transport par la séparation des différents types de véhicules peut favoriser — en toute sécurité — le partage de notre infrastructure routière. Cela permettrait d'augmenter l'efficacité, de réduire la consommation d'essence, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et d'augmenter la sécurité. Enfin, si les différents ordres de gouvernement du Canada prenaient vraiment au sérieux la question de la sécurité routière, ils adopteraient des politiques que l'on retrouve dans de nombreux autres pays du G8, qui imposent des inspections régulières des véhicules.

Accorder une plus grande latitude aux importateurs quant aux types de véhicules qu'ils importent au Canada inciterait certainement les constructeurs du pays à satisfaire aux besoins du marché. Tout le monde est préoccupé par l'environnement et notre dépendance aux combustibles fossiles dans le domaine du transport. Il y a une relation très étroite entre la taille d'un véhicule, la consommation d'essence et les émissions. Les pays européens l'ont reconnu depuis des années, ce qui a eu pour résultat d'en faire des chefs de file à l'échelle mondiale en matière de conception de véhicules à la fois petits, attrayants, confortables, sécuritaires, écoénergétiques, pratiques et agréables qui occupent moins d'espace sur les routes et qui émettent moins de polluants.

Si les Canadiens sont obligés d'acheter le pétrole au prix qui a cours sur le marché international, pourquoi les empêche-t-on d'avoir accès à des véhicules de classe mondiale?

Il ne fait aucun doute que le projet de loi S-5 est un pas très attendu dans la bonne direction. Cependant, les membres de la Canadian Association of Vehicle Importers sont d'avis que ces modifications ne vont pas assez loin en ce qui concerne la satisfaction des besoins des automobilistes canadiens : il faut leur permettre d'exercer les droits et les libertés qu'on devrait leur accorder. On devrait permettre aux Canadiens d'importer tout véhicule fabriqué dans le monde pourvu qu'il soit conforme aux normes établies par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU. Il est temps d'arrêter d'imposer des produits indésirables aux contribuables tout en protégeant du monde réel des entreprises qui ont échoué.

Canadians have the vehicles they choose to drive rather than what those who are well intentioned but overly protective would prefer for them.

Speaking specifically on the items addressed by Bill S-5, the bill, if implemented, will address an existing inequity that prevents Canadians from importing vehicles that are perfectly safe and completely legal to be operated in the U.S.A. One of my members recently attempted to purchase a Roush-modified Mustang Cobra. For those of you who are not aware, Roush is a licensed manufacturer that receives vehicles directly from the Ford factory for specific performance and appearance modifications. Modifications made by Roush to these vehicles do not void either the manufacturer's warranty or the U.S. Motor Vehicle Safety Act with which the Canadian Motor Vehicle Safety Act is being harmonized. While Canadian dealers have been purchasing and importing these Roush vehicles for resale to Canadians, my member was prohibited from doing so himself despite the fact that no modifications were made after the vehicle left the factory.

It is refreshing to see this that legislation would finally accord Canadian citizens the same legal rights as Canadian businesses in this regard.

If there is a concern about the legislation beyond those mentioned previously, it is simply that it does not go far enough. Bill S-5 seeks to limit application to vehicles sold at the retail level. What does that mean? Without a definition of what constitutes "retail," there is the risk that importers could become trapped in another round of red tape when vehicles are purchased privately, at auction, or in volume from one seller or any other number of purchases from other manufacturers.

Indeed, there is not any particularly good reason to limit importation to vehicles sold at the retail level. If a Canadian importer plans to purchase vehicles at the wholesale level and have them modified to meet the relevant Canadian regulations using Canadian parts, labour and inspectors, it seems to me that the intent of the Motor Vehicle Safety Act standards are preserved and that taxable Canadian profits are preserved along with it.

In conclusion, I applaud the committee for its work. However, let this not be the end but a new beginning. Let this be the first step of unshackling Canadians and freeing them to exercise their full rights and privileges as citizens of this great country. Let us accord Canadians the same respect and privileges accorded to people living in democratic countries around the world who are allowed to own and operate the kinds of vehicles that best suit their individual needs as determined by them.

Mark Nantais, President, Canadian Vehicle Manufacturers' Association: Thank you for this opportunity to appear before you. My remarks will be focused on Bill S-5 and the associated issues in terms of meeting our obligations under NAFTA, North

Mettons en œuvre ce programme et faisons confiance aux consommateurs canadiens qui désirent s'éloigner de produits médiocres et sans attrait. Permettons aux Canadiens d'avoir les véhicules qu'ils désirent conduire plutôt que ceux que des gens bien intentionnés, mais surprotecteurs préféreraient pour eux.

Parlons précisément des éléments inclus dans le projet de loi S-5. S'il est adopté, le projet de loi règlera une injustice actuelle qui empêche les Canadiens d'importer des véhicules tout à fait sécuritaires et conformes aux normes américaines. Un de nos membres a récemment essayé d'acheter un Mustang Cobra modifié par Roush. Pour ceux qui ne le savent pas, Roush est un fabricant détenteur d'une licence qui modifie les performances et l'apparence des véhicules après les avoir reçus directement de l'usine Ford. Les modifications apportées par Roush n'annulent pas la garantie du constructeur et ne contreviennent pas aux normes établies par l'U.S. Motor Vehicle Safety Act, avec laquelle la Loi sur la sécurité automobile canadienne est en voie d'être harmonisée. Tandis que les détaillants canadiens peuvent acheter et importer ces véhicules Roush pour les revendre aux Canadiens, notre membre s'est vu interdire de le faire lui-même en dépit du fait qu'aucune modification n'avait été apportée au véhicule après sa sortie de l'usine.

À cet égard, il est agréable de constater que cette loi accorderait enfin les mêmes droits aux citoyens canadiens que ceux dont jouissent les entreprises canadiennes.

En ce qui concerne la loi, s'il existe une préoccupation autre que celles qui ont été soulevées plus tôt, c'est qu'elle ne va pas assez loin. Le projet de loi S-5 prévoit que cela ne s'appliquera qu'aux véhicules vendus au détail. Que cela signifie-t-il? Sans une définition de ce qu'est le « détail », il est possible que les importateurs soient de nouveau pris dans des dédales administratifs lorsqu'ils achètent des véhicules lors de transactions d'ordre privé, au cours d'un encan, ou encore auprès d'un grossiste ou d'un autre fabricant.

En effet, il n'y a pas de bonnes raisons pour limiter l'importation aux véhicules vendus au détail. Si un importateur canadien prévoit acheter des véhicules en gros puis qu'il prévoit les faire modifier pour satisfaire aux exigences de la réglementation canadienne — avec des pièces canadiennes et en faisant appel aux services de travailleurs et d'inspecteurs canadiens —, il me semble que les dispositions de la Loi sur la sécurité automobile sont respectées et que les profits canadiens imposables sont maintenus aussi.

En conclusion, j'aimerais féliciter le comité pour son travail. Cependant, que ceci ne soit pas un aboutissement, mais un nouveau départ. Que ceci soit le premier pas en vue d'affranchir les Canadiens et de les libérer pour qu'ils puissent exercer pleinement les droits et les privilèges auxquels ils ont droit à titre de citoyens de notre merveilleux pays. Accordons aux Canadiens le même respect et les mêmes privilèges que ceux qui sont accordés aux personnes qui vivent dans les pays démocratiques du monde entier : celui de pouvoir être propriétaire et de pouvoir conduire le type de véhicule qui répond le mieux à leurs besoins, tel qu'ils l'auront décidé eux-mêmes.

Mark Nantais, président, Association canadienne des constructeurs de véhicules : Merci de me fournir l'occasion de comparaître devant vous. Ma déclaration préliminaire portera sur le projet de loi S-5 et les questions qui y sont associées en ce qui

American free trade agreement. The Canadian Vehicle Manufacturers' Association, CVMA, is the national organization which, for over 40 years, has represented the interests of Canada's leading auto manufacturers and wholesalers of light and heavy duty trucks. Our membership currently includes Chrysler, Ford, General Motors and Navistar International Corporation. Collectively, these companies manufacture 74 per cent of all vehicles produced in Canada, and 45 per cent of all vehicles sold to Canadian consumers, with over 100,000 current and retired employees.

These companies are also part of larger global corporate entities. Specifically for this evening's discussion, it is notable that these companies also have manufacturing and sales operations throughout North America, including in Mexico.

Under the NAFTA, Canada, Mexico and the United States all agreed to measures to loosen import restrictions on used vehicles. As the U.S. and Mexico have already made the necessary regulatory changes, Canada must now fulfill its commitments under NAFTA. While the CVMA supports this step, there are a few concerns and practical aspects that require consideration.

First, CVMA and its member companies are supporters of both fair and free trade. While we are supportive of allowing U.S. and Mexican used vehicle imports, we are not supportive of a wholesale change in requirements to allow nearly-new vehicle imports into Canada from other jurisdictions.

Loosening of Canada's used vehicle importation restrictions began under the terms of the Canada-U.S. FTA, free trade agreement, which saw Canada gradually allow used vehicle imports from the United States from roughly 1989 until the restrictions were eliminated in 1993. This measure was agreed to by the industry and governments in both Canada and the United States because of the high integration of the industry, which resulted in largely identical vehicles for sale in both countries. More important, there was also a high level of cooperation and regulatory alignment between these countries on vehicle safety and environmental regulations, which meant that the vehicles on the road were largely, again, identical.

It should be noted that alignment of Canada's vehicle and safety regulations with the U.S. has resulted in Canadians receiving vehicles with the most stringent safety and environmental regulations in the world. It has taken us to the highest common denominator rather than the lowest common denominator in a manner that has become more affordable for Canadians.

concerne la satisfaction de nos obligations contractées dans le cadre de l'ALENA, l'Accord de libre-échange nord-américain. L'Association canadienne des constructeurs de véhicules, ou ACCV, est un organisme national qui représente, depuis plus de 40 ans, les intérêts des plus importants constructeurs et grossistes de camions de petit et de gros tonnage du Canada. Chrysler, Ford, General Motors et Navistar International Corporation sont quelques-uns de nos membres actuels. Ensemble, ces entreprises fabriquent 74 p. 100 des véhicules produits au Canada et 45 p. 100 des véhicules vendus aux consommateurs canadiens, et comptent plus de 100 000 employés en service ou retraités.

Ces entreprises font aussi partie de sociétés multinationales. Pour la discussion de ce soir, il importe de noter que ces entreprises exercent aussi des activités de fabrication et de ventes partout en Amérique du Nord, y compris au Mexique.

Dans le cadre de l'ALENA, le Canada, le Mexique et les États-Unis ont adopté des mesures pour limiter les restrictions à l'importation des véhicules d'occasion. Comme les États-Unis et le Mexique ont déjà modifié leur réglementation en conséquence, le Canada doit remplir ses obligations contractées en vertu de l'ALENA. Bien que l'ACCV appuie cette étape, nous devons nous pencher sur quelques préoccupations et sur certains aspects pratiques.

Premièrement, l'ACCV et les sociétés qui en sont membres sont des partisans à la fois du commerce loyal et de la libre entreprise. Même si nous sommes favorables à l'idée de permettre l'importation de véhicules d'occasion des États-Unis et du Mexique, nous n'appuyons pas les modifications radicales aux exigences qui permettraient d'importer au Canada des véhicules presque neufs d'autres pays.

L'allégement des restrictions du Canada en matière d'importation de véhicules d'occasion a commencé dans le cadre de l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis. Graduellement, on a vu le Canada permettre graduellement l'importation de véhicules d'occasion en provenance des États-Unis, à partir de 1989 environ, jusqu'à la levée des restrictions en 1993. L'industrie et les gouvernements, tant au Canada qu'aux États-Unis, étaient d'accord pour agir en raison du fait que l'industrie est hautement intégrée, ce qui avait pour résultat que des véhicules presque identiques étaient vendus dans les deux pays. De plus — et c'est très important —, ces deux pays collaboraient étroitement et avaient harmonisé la réglementation en matière de sécurité automobile et d'environnement, ce qui voulait dire, encore une fois, que les véhicules qui se trouvaient sur les routes étaient en grande partie identiques.

Il faut noter que l'harmonisation de la réglementation canadienne en matière de sécurité automobile avec celle des États-Unis a fait en sorte que les Canadiens reçoivent des véhicules qui satisfont à la réglementation en matière de sécurité automobile et d'environnement la plus stricte du monde. Cela nous a amené au plus haut dénominateur commun plutôt qu'au plus bas dénominateur commun et cela, d'une façon qui a été peu coûteuse pour les Canadiens.

With the high level of integration achieved across the NAFTA region for vehicle manufacturing, we are now in a position with Mexico similar to, but not identical to, the position we were in 20 years ago with the United States. While the vehicles being produced in each jurisdiction are also largely being sold across the NAFTA region, consumer demand in Mexico has resulted in a slightly different makeup of the vehicle fleet due to differences in the regulatory environment.

As referenced in Bill S-5, we must ensure that used vehicles imported into Canada from Mexico are fully compliant with Canadian regulations for both environmental and safety reasons.

In the future, moving outside of the NAFTA zone to allow for importation of nearly-new vehicles should not be considered due to significant differences in the regulations governing vehicle safety and vehicle emissions found elsewhere in the world.

Older vehicles are much less environmentally friendly than current model years. In fact, a 1993 model-year vehicle is 17 times more polluting than today's current model year. While Canada introduced 'soft' measures, such as consumer rebates for trading in older vehicles, some countries have introduced aggressive programs to remove older vehicles from their roads early in their lifespan because new vehicles are so much cleaner, and more fuel efficient. In Japan, as one example, once a vehicle reaches its fifth year in operation, consumers are forced to make expensive upgrades and repairs to their vehicles, and vehicle registration fees escalate dramatically to the point where it becomes cost prohibitive for consumers to keep the older vehicles on the road.

These types of policies create large volumes of used vehicles that need to be disposed of and, as a consequence, significant volumes of these cheap used vehicles are exported to various countries around the globe.

If Canada lifts its current restrictions on the importations of used vehicles, it will become an export target for these older, less environmentally friendly vehicles with outdated safety equipment. Used car imports as such could represent a serious form of 'environmental dumping'. When one country is able to ship millions of used vehicles to another country, the issue of end-use disposal, as well as a poor performing on-road fleet in terms of environmental and safety performance, becomes the other country's problem. This is a policy that appears to be untenable given current federal and provincial government direction and intent, and will have a significant impact on Canada's domestic industry, with consumers ultimately paying the price.

As such, while the CVMA supports Canada fulfilling its obligations under NAFTA due to the similarities in primarily the Canada-U.S. market, we would strongly oppose the expansion of

En raison du haut niveau d'intégration atteint en matière de fabrication de véhicules dans la zone de l'ALENA, nous nous retrouvons actuellement, avec le Mexique, dans une situation semblable — mais pas identique — à celle dans laquelle nous étions avec les États-Unis il y a 20 ans. Tandis que les véhicules produits dans chaque pays sont aussi largement offerts partout dans la zone de l'ALENA, la demande des consommateurs du Mexique et les différences en matière de réglementation font en sorte que le parc de véhicules présente une apparence légèrement différente.

Comme il est indiqué dans le projet de loi S-5, nous devons nous assurer que les véhicules d'occasion importés au Canada en provenance du Mexique sont entièrement conformes à la réglementation canadienne, tant pour des raisons environnementales que de sécurité.

On ne devrait pas permettre l'importation de véhicules presque neufs de pays qui se trouvent à l'extérieur de la zone de l'ALENA en raison des différences significatives en matière de réglementation sur la sécurité automobile et les émissions de gaz à effet de serre que l'on retrouve ailleurs dans le monde.

Les véhicules plus vieux sont beaucoup moins écologiques que les modèles récents. En fait, un véhicule de 1993 pollue 17 fois plus que le modèle de cette année. Bien que le Canada ait introduit des mesures dites « légères », comme les rabais aux consommateurs pour l'échange de vieux véhicules, certains pays ont mis en œuvre des programmes ambitieux pour retirer les vieux véhicules des routes plus tôt dans leur vie utile parce que les nouveaux véhicules sont beaucoup plus écologiques et moins énergivores. Par exemple, au Japon, dès qu'un véhicule atteint sa cinquième année d'utilisation, les consommateurs sont obligés de faire des mises à niveau et des réparations coûteuses. De plus, les frais d'immatriculation des véhicules augmentent de façon spectaculaire, au point où maintenir un vieux véhicule sur la route coûte trop cher aux consommateurs.

Ce genre de politique exige l'élimination d'une grande quantité de véhicules et, en conséquence, un nombre important de ces véhicules d'occasion à bas prix sont exportés vers divers pays du monde entier.

Si le Canada lève ses restrictions actuelles sur les importations de véhicules d'occasion, il deviendra une cible d'exportation pour ces vieux véhicules, moins écologiques et dotés d'équipements de sécurité désuets. En soi, l'importation de voitures d'occasion pourrait constituer une forme grave de dumping environnemental. Quand un pays est en mesure d'expédier des millions de véhicules d'occasion dans un autre pays, l'élimination des véhicules à la fin de leur vie utile et un parc de véhicules peu performant en matière d'environnement et de sécurité deviennent le problème de l'autre pays. C'est une politique qui semble être intenable, surtout en fonction de l'orientation et de l'intention actuelle du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux. Cela aura un effet important sur l'industrie intérieure du Canada et au bout du compte, les consommateurs en payeront le prix.

Ainsi, bien que l'ACCV soit favorable à ce que le Canada s'acquitte de ses obligations en vertu de l'ALENA en raison des similitudes qui existent principalement entre les marchés canadien

this policy to include other jurisdictions in the future as part of any bilateral trade arrangement into which Canada may contemplate entering.

The second issue of concern is that while manufacturers certify vehicles that are assembled in Mexico and imported for sale in Canada — such as the Dodge Journey, the Ford Fusion or Chevrolet Avalanche — vehicle manufacturers cannot be held in any way responsible for certifying that used vehicles originally sold in another country meet the necessary Canadian safety and environmental standards to allow their importation, nor are they in a position to supply information respecting modifications of imported vehicles to make them compliant with Canadian safety and emissions requirements. Certification responsibility must be left with the individual or company who is importing the vehicle.

Third, following passage of the bill, the regulators must work closely with the industry to ensure all regulatory changes that are made do not unnecessarily burden vehicle manufacturers with obligations or requirements that are rightly placed with the importer of the used vehicles. At the same time, the government must effectively and publicly communicate which vehicles qualify for importation.

We would like to promote the need for Canada to alter its used vehicle importation restrictions to be more in line with that of the United States. We understand that Transport Canada has considered taking steps to harmonize a portion of its treatment of used vehicle imports with the U.S. While vehicles older than 15 years need not meet the regulatory standards in place in Canada at the time of manufacture, in the U.S. vehicles must be older than 25 years to avoid compliance with vehicle safety and environmental standards.

Canada's requirement was put in place when relatively few vehicles remained on the road longer than 15 years, and the primary reason for the allowance was to facilitate the importation of collector and antique vehicles. Improvements in vehicle durability have substantially increased the availability of vehicles older than 15 years on the global market. Not addressing the potential influx of vehicles that were not designed for a market like Canada's — for example, right-hand drive vehicles and those that meet few or very different safety standards — is not good public policy. As with all vehicle safety and environmental regulations between Canada and the U.S., we would strongly support harmonization of these requirements as well.

That concludes my remarks, and I would be glad to answer any questions you have.

The Chair: Thank you to both witnesses.

et américain, nous sommes fermement opposés à l'idée d'étendre cette politique pour inclure, à l'avenir, d'autres pays dans tout accord commercial bilatéral auquel le Canada pourrait songer à adhérer.

Le deuxième sujet de préoccupation, c'est que tandis que les fabricants certifient les véhicules qui sont assemblés au Mexique et importés pour être vendus au Canada — comme le Dodge Journey, la Ford Fusion ou la Chevrolet Avalanche —, les constructeurs automobiles ne peuvent en aucun cas être tenus responsables de certifier que les véhicules d'occasion vendus à l'origine dans un autre pays sont conformes aux normes canadiennes en matière de sécurité et de protection de l'environnement nécessaires à leur importation, tout comme ils ne sont pas en mesure de fournir des informations sur les modifications subies par les véhicules importés pour les rendre conformes aux exigences canadiennes en matière de sécurité et d'émissions. La responsabilité de la certification doit être laissée à l'individu ou la société qui importe le véhicule.

Troisièmement, après l'adoption du projet de loi, les organismes de réglementation doivent travailler en étroite collaboration avec l'industrie pour s'assurer que toutes les modifications à la réglementation n'imposent pas inutilement aux constructeurs automobiles le fardeau des obligations ou des exigences qui incombent aux importateurs des véhicules d'occasion. De même, le gouvernement doit faire savoir efficacement et publiquement quels véhicules sont admissibles à l'importation.

Nous tenons à insister sur la nécessité pour le Canada de modifier ses restrictions en matière d'importation de véhicules d'occasion, pour qu'elles s'harmonisent avec celles des États-Unis. Nous croyons savoir que Transports Canada a envisagé de prendre des mesures pour harmoniser une partie du traitement des importations de véhicules d'occasion avec les États-Unis. Tandis que les véhicules de 15 ans et plus n'ont pas à satisfaire aux normes réglementaires en vigueur au Canada au moment de la fabrication, aux États-Unis, les véhicules doivent être âgés de plus de 25 ans pour éviter d'avoir à être conformes aux normes relatives à la sécurité automobile et à l'environnement.

Cette politique du Canada a été mise en place à l'époque où bien peu de véhicules restaient sur les routes pendant plus de 15 ans, et cela a été fait principalement pour faciliter l'importation de véhicules de collection et antiques. L'amélioration de la durabilité des véhicules a sensiblement augmenté la disponibilité des véhicules âgés de plus de 15 ans sur le marché mondial. Ne pas s'occuper de l'afflux potentiel de véhicules qui n'ont pas été conçus pour un marché comme celui du Canada — les véhicules à conduite à droite et ceux qui sont conformes à peu de normes de sécurité ou à des normes très différentes, par exemple — n'est pas une bonne politique publique. Comme c'est le cas pour toute la réglementation sur la sécurité automobile et l'environnement qui existe entre le Canada et les États-Unis, nous sommes de fervents partisans de l'harmonisation de ces exigences.

Voilà qui conclut ma déclaration. Je serais heureux de répondre à toutes vos questions.

Le président : Merci aux deux témoins.

Before giving the floor to senators to ask questions, as mentioned yesterday at the committee, we would normally, after a question-and-answer period, go to clause by clause on the bill. After that, we will go in camera on our report on telecommunications.

Senator Mercer: Thank you, gentlemen, for being here. You have made this sound more complicated than we thought it was.

Mr. Leier, I am a little confused. We have been told by others that, while we are harmonizing the rules to comply with our NAFTA agreement with our partner, Mexico, there will not be many vehicles that will be coming under this category. The suggestion was made that perhaps Canadians who winter in Mexico might want to bring home a vehicle they purchased there, and, of course, the rules state in the bill — and I am defending the bill now — that the vehicles have to meet the standards of where they are being imported. If they are imported to Ontario, they follow Ontario rules, for example, likewise for Nova Scotia and so forth.

How many automobiles or vehicles do you think we are talking about here?

Mr. Leier: I do not see a huge influx of vehicles coming from Mexico. This is a qualitative as opposed to a quantitative discussion. My esteemed friend here paints a picture of hoards of poorly built, emission-spewing vehicles pouring over the borders.

In fact, there are only two reasons to import a vehicle. One is for economic reasons and the other is for other qualities. It is the collector or unique cars, the type of vehicles not generally available to Canadians, that people tend to import. There are some attractive European models sold into the Mexican market that may be attractive to Canadians in small numbers. The Mexican road system is not kind to vehicles, so I do not see a lot of vehicles. If it was several thousand a year, that would probably be the sum total of it, which, as a measure of the entire Canadian vehicle fleet, is a drop in the bucket.

Senator Mercer: You made reference to our mediocre products versus imported vehicles from Mexico. I am having a hard time comparing vehicles from Mexico with products that are manufactured by not just the big three but also by Toyota, Honda and Hyundai that may be manufactured in this country.

Other than the Mustang that you referred to, are there other vehicles in Mexico that we cannot currently import into Canada or the United States?

Mr. Leier: Absolutely. There are Alfa Romeos, Fiats, Peugots, Citroens and any number of European vehicles available in Mexico. I was speaking in a wider context of vehicles available in the world market that Canadians are being denied.

Senator Mercer: You can buy Fiats and Alfa Romeos here.

Mr. Leier: There might be one or two models you can get, but Peugots or Citroens are simply not available here.

Avant de céder la parole aux sénateurs pour qu'ils posent leurs questions, je voudrais dire ceci : comme je l'ai dit hier au comité, nous devrions normalement — après la période de questions — procéder à l'étude article par article du projet de loi. Ensuite, nous irons à huis clos pour notre rapport sur les télécommunications.

Le sénateur Mercer : Merci, messieurs, d'être ici. À vous écouter, cela semble plus compliqué que nous l'avions pensé.

Monsieur Leier, je suis un peu mêlé. Bien que nous modifions les règles afin qu'elles soient conformes aux dispositions de l'ALENA et de notre entente avec notre partenaire, le Mexique, d'autres nous ont dit que peu de véhicules entreraient dans cette catégorie. On a suggéré que les Canadiens qui passent l'hiver au Mexique voudraient peut-être rapporter un véhicule acheté là-bas, et, bien entendu, selon les règles prévues par le projet de loi — je suis maintenant en train de le défendre —, les véhicules doivent respecter les normes en vigueur à l'endroit où ils sont importés. Par exemple, s'ils sont importés en Ontario, ils doivent suivre les règles de l'Ontario; même chose en Nouvelle-Écosse et ainsi de suite.

À votre avis, de combien de véhicules ou d'automobiles est-il question?

M. Leier : Je ne crois pas que des véhicules seront importés en masse du Mexique. La discussion porte sur la qualité, et non sur la quantité. Mon estimé collègue donne l'impression que d'énormes quantités de véhicules défectueux et pollueurs traverseront la frontière.

En réalité, il y a seulement deux raisons d'importer un véhicule : des motifs économiques et d'autres caractéristiques. Les gens ont tendance à importer des automobiles uniques ou de collection, des véhicules que les Canadiens ne peuvent pas généralement se procurer. Certains modèles européens vendus sur le marché mexicain pourraient attirer un petit nombre de Canadiens. Or, le réseau routier du Mexique est dur pour les véhicules; je ne crois donc pas que les nombres soient très élevés. On parle probablement d'un total de quelques milliers par année, ce qui ne représente qu'une infime partie de l'ensemble du parc automobile canadien.

Le sénateur Mercer : Vous avez opposé nos produits médiocres aux véhicules importés du Mexique. J'ai de la difficulté à comparer les véhicules du Mexique à ceux qui peuvent être fabriqués ici, non seulement par les trois grands, mais aussi par Toyota, Honda et Hyundai.

Mise à part la Mustang dont vous avez parlé, y a-t-il d'autres véhicules au Mexique que le Canada et les États-Unis ne peuvent pas importer à l'heure actuelle?

M. Leier : Certainement. Il y a les Alfa Romeo, les Fiat, les Peugeot, les Citroën, ainsi que nombre d'autres véhicules européens vendus au Mexique. Je parlais plus généralement de véhicules qui sont offerts sur le marché mondial, mais que les Canadiens ne peuvent pas se procurer.

Le sénateur Mercer : Il est possible d'acheter des Fiat et des Alfa Romeo ici.

M. Leier : On en offre peut-être un ou deux modèles, mais on ne vend pas du tout de Peugeot ou de Citroën.

Senator Mercer: Mr. Nantais, you made a reference to environmental dumping.

Obviously, that was one of my concerns when I first saw the legislation. In his answers to my questions yesterday, the minister assured us that the rules are clear that they have to meet the standards of the provinces of the local regulator, which, in the Canadian context, are the provinces. In Nova Scotia and Ontario, the environmental standards are reasonably high, so why are you concerned about “environmental dumping”?

Mr. Nantais: My remarks are relating, when we talk about environmental dumping, to the high-volume vehicles that come from countries that have lesser environmental standards than ours.

For instance, one thing that is not commonly known is that in North America, Canada and the United States, we have adopted the most stringent national smog-related standards in the world.

Europe is not there. In fact, they are a couple of generations behind and probably will not catch up until at least 2016. By that time, we will have moved on to another more stringent level of standards. When I said we have the most stringent standards in the world, we really do — even on safety issues, on safety-related equipment, standards and performance.

In many cases, yes, people would like to see more European vehicles come into Canada. The fact of the matter is that, on several fronts, they either do not have similar standards, in terms of safety, or the standards they do have are not quite the same as ours.

I will give an example: One of the most critical is high-speed rear-impact standards, what you call fuel-integrity standards. They do not have them. Roof intrusion, they do not have them. Side impact, they have a lesser standard. We say yes, it is good to have a lot of choice for consumers, but if you are bringing in a vehicle that meets a lesser standard that is not good public policy. That is what I am referring to in terms of dumping.

In Japan, for instance, many of these literally hundreds of thousands of vehicles, nearly-new vehicles, have been exported to other markets like New Zealand, and it completely destroyed the market in New Zealand in terms of the industry there.

This is an example of what potentially could happen. We are saying let us be prudent about it; when we pursue free trade agreements, let us be balanced about it and realize what potentially we could face here. We know governments are moving to extended producer responsibility end-of-life vehicles and so forth, but those vehicles now add to the problem we already have here.

That was in reference to my remarks.

Le sénateur Mercer : Monsieur Nantais, vous avez parlé du dumping environnemental.

Évidemment, la première fois que j’ai lu la mesure législative, j’ai eu la même préoccupation. Or, en répondant à mes questions hier, le ministre nous a assurés que les règles énoncent clairement que les véhicules doivent respecter les normes fixées par l’organisme de réglementation local, c’est-à-dire la province dans le contexte canadien. Compte tenu du fait qu’en Nouvelle-Écosse et en Ontario, les normes environnementales sont assez sévères, pourquoi le dumping environnemental vous préoccupe-t-il?

M. Nantais : En ce qui a trait au dumping environnemental, je parle des véhicules qui proviennent en grande quantité de pays dans lesquels les normes environnementales sont moins sévères que les nôtres.

Par exemple, fait peu connu : en Amérique du Nord — au Canada et aux États-Unis —, nous avons adopté les normes nationales en matière de smog les plus rigides au monde.

L’Europe n’est pas rendue là. En fait, elle a deux ou trois générations de retard, et elle ne nous rattrapera probablement pas à tout le moins avant 2016. D’ici ce temps-là, nous aurons instauré des normes encore plus sévères. J’ai tout à fait raison de dire que nos normes sont les plus rigides au monde, et ce, même en matière de sécurité, d’équipement lié à la sûreté et de performance.

Dans de nombreux cas, il est vrai que les gens aimeraient que davantage de véhicules européens soient importés au Canada. Or, le fait est que, à de nombreux égards et en ce qui a trait à la sûreté, les normes établies là-bas diffèrent des nôtres ou ne leur ressemblent pas.

Je vous donne un exemple : les normes relatives aux collisions arrière à haute vitesse, ce qu’on appelle les normes d’étanchéité du circuit d’alimentation en carburant, comptent parmi les plus cruciales. Or, ces pays n’en ont pas. Il en va de même pour ce qui est de la résistance du pavillon à la pénétration. De plus, les normes relatives aux collisions latérales sont moins sévères que les nôtres. Nous sommes d’accord qu’il est favorable que les consommateurs aient de nombreuses options, mais une politique publique qui permet l’importation de véhicules conformes à des normes inférieures n’est pas une bonne politique. Voilà ce que je veux dire lorsque je parle de dumping.

À titre d’exemple, le Japon a exporté littéralement des centaines de milliers de véhicules presque neufs à d’autres marchés, notamment en Nouvelle-Zélande, ce qui a eu pour résultat de détruire complètement le marché de l’industrie de ce pays.

Cet exemple illustre ce qui pourrait se produire. Ce que nous disons, c’est qu’il faut agir prudemment; lorsque nous cherchons à conclure des accords de libre-échange, veillons à ce qu’ils soient équilibrés et soyons conscients de ce que nous pourrions avoir à affronter. Nous savons que les gouvernements adoptent des mesures portant sur la responsabilité élargie des producteurs pour les véhicules en fin de vie utile et tout cela, mais ces véhicules viennent ajouter au problème que nous avons déjà.

Cette réponse concerne mes remarques.

Senator Mercer: Let us pursue the New Zealand argument for a moment. Are you saying that, because New Zealand has signed a free trade agreement with five other countries in Asia, including China, obviously Australia, I believe Vietnam and maybe Japan, their domestic production has been wiped out?

Mr. Nantais: It is gone. That was an event several years ago.

Senator Mercer: My final question, chair, is back to Mr. Leier. I know who Mr. Nantais represents. He outlined a number of companies. I did not hear it, but that may not be because you did not say it, I just did not hear it.

Who and how many people does your association represent?

Mr. Leier: I represent approximately 40 businesses that import vehicles into Canada, speciality vehicles that meet needs that for whatever reason the domestic manufacturers have chosen not to address. They, in turn, employ hundreds of mechanics and salespeople. It is a micro-industry and, again, it is a speciality niche business.

Senator Mercer: Where are you located?

Mr. Leier: I am in Victoria.

Senator Zimmer: Thank you for your presentations.

Can you guys see my notes over here? You answered my first question and you asked my second, so chair, I have no questions.

Senator Merchant: I have had a little experience with driving an older Jaguar a few years ago and I could not get anybody to get any parts or give me any service. I live in Regina so my car was mostly in the garage. Is there going to be a problem with servicing these vehicles and having parts for them?

Mr. Leier: With all due respect, there is a problem in Europe getting Jaguars fixed as well. With regard to getting parts and so forth, there is a ready supply of parts. One of the interesting things about the Japanese vehicles, the same skills and tools that are used on the models that are made available here work equally well on the imported vehicles. We have not seen any problem with regard to maintaining our speciality fleets.

Senator Merchant: You did not speak of Japanese vehicles, you were speaking of European vehicles such as Fiats, and you get all the parts and services for that.

Mr. Leier: That is correct. There are also Japanese vehicles sold in Mexico that have not been available in Canada. Again, overall, it is the speciality vehicles that Canadians are mostly interested in importing. I would just comment on the fact that these foreign vehicles tend to be smaller and more fuel efficient. There is a correlation between fuel consumption and emissions, and these are the needs that Canadians seek to address.

Le sénateur Mercer : Prenons un instant pour approfondir la question de la Nouvelle-Zélande. Voulez-vous dire que, parce que la Nouvelle-Zélande a signé un accord de libre-échange avec cinq autres pays d'Asie, y compris la Chine, l'Australie évidemment, le Vietnam je crois et le Japon peut-être, sa production nationale a été anéantie?

M. Nantais : Elle n'est plus. Cela s'est passé il y a quelques années.

Le sénateur Mercer : Monsieur le président, ma dernière question s'adresse à M. Leier. Je sais qui M. Nantais représente. Il a mentionné un certain nombre d'entreprises. Je n'ai pas entendu; vous l'avez peut-être dit, mais je n'ai pas entendu.

Combien de personnes votre association représente-elle, et qui sont-elles?

M. Leier : Je représente approximativement 40 entreprises qui importent des véhicules au Canada, des véhicules spéciaux qui répondent à des besoins que les constructeurs nationaux ont choisi de ne pas satisfaire, pour quelque raison que ce soit. Elles emploient à leur tour des centaines de mécaniciens et de vendeurs. Il s'agit d'une micro-industrie et, je le répète, d'un créneau commercial spécialisé.

Le sénateur Mercer : Où êtes-vous situé?

M. Leier : Je suis à Victoria.

Le sénateur Zimmer : Merci de vos déclarations.

Pouvez-vous voir mes notes? Vous avez répondu à ma première question et vous avez posé ma deuxième, ce qui veut dire, monsieur le président, que je n'ai rien à demander.

Le sénateur Merchant : J'ai un peu d'expérience dans le domaine : il y a quelques années, je conduisais une vieille Jaguar, et personne ne voulait me procurer de pièces ou la réviser. Je vis à Regina; ma voiture était donc presque tout le temps dans le garage. Sera-t-il difficile de faire réviser ces véhicules ou d'avoir les bonnes pièces?

M. Leier : Sauf le respect que je vous dois, la réparation de Jaguar pose aussi problème en Europe. En ce qui concerne les pièces, il est facile de les acquérir. Un des faits intéressants par rapport aux véhicules japonais, c'est que les techniques et les outils utilisés pour les modèles vendus ici fonctionnent tout aussi bien avec les véhicules importés. Nous n'avons aucune difficulté à entretenir nos parcs de véhicules spéciaux.

Le sénateur Merchant : Vous n'avez pas parlé de véhicules japonais, vous parliez de véhicules européens, comme les Fiat, pour lesquels vous obtenez toutes les pièces et que vous pouvez réviser.

M. Leier : C'est exact. Il y a aussi des véhicules japonais qui sont vendus au Mexique, mais pas ici. Je le répète, en général, les Canadiens s'intéressent surtout à l'importation de véhicules spéciaux. J'ajouterais simplement qu'un grand nombre des véhicules étrangers en question sont petits et ont un haut rendement énergétique. Or, il y a une corrélation entre la consommation de carburant et les émissions, et ce sont là les besoins que les Canadiens cherchent à combler.

Senator Merchant: Will there be a necessity to train inspectors at the borders?

Mr. Leier: No, there does not seem to be. The system in place now seems to be working very effectively, where private businesses are doing inspections on behalf of the various regulatory authorities.

Senator Housakos: My question will be more simple and precise than that of my colleague Senator Mercer, who asked a lot more complex questions.

First, I would like to thank you for supporting the bill and recognizing it as the first step forward.

The question I have is: Once that bill is implemented, what effect will it have on your industry? Will we see an enhancement of cars coming over the Canadian border from Mexico? Will we see a diminishing number of cars going over, or will we see the status quo? Generally, what is the impact to your industry once this bill is implemented?

Mr. Leier: We expect to see a small increase. Again, a few number of vehicles are ones that were never made available for sale in Canada, vehicles that have unique aesthetic and performance qualities, and handling qualities. Those are the kind of characteristics that our members tend to prize, so there will be a slight increase in imports in that regard. In terms of the total Canadian vehicle fleet, it will have a minimal impact.

Senator Fox: As I understand your presentation, Mr. Nantais, you are not against this bill, so basically this bill should go through as is, but you are concerned with the regulations down the road, so I assume you will be actively involved in speaking with the government on the type of regulations that should evolve out of this.

Mr. Nantais: We will be very involved with the regulation development, but we have no problem with the bill whatsoever. We foresee a process very similar to the process that is in place now with U.S. used vehicles. No, we have no real problems with the bill whatsoever as it stands.

If I may point out though, on the issue of standards and what standards these vehicles would have to meet, it is not so much the provincial standards but the federal standards that are in place with respect to these vehicles. Federal standards are the ones that virtually cover every aspect of the vehicle from a safety and environmental standpoint. In the provinces, it tends to be standards that apply after the sale, if you will. I just provide that clarification if that helps.

Senator Zimmer: Mr. Leier, you mentioned Mustangs coming over.

Le sénateur Merchant : Faudra-t-il former les inspecteurs qui travaillent à la frontière?

M. Leier : Je ne crois pas, non. La procédure en place semble très bien fonctionner; les entreprises privées font les inspections au nom des différents organismes de réglementation.

Le sénateur Housakos : Ma question sera plus simple et précise que celles — bien plus compliquées — de mon collègue, le sénateur Mercer.

D'abord, je tiens à vous remercier d'appuyer le projet de loi et de reconnaître qu'il s'agit du premier pas dans la bonne direction.

Ma question est la suivante : une fois que le projet de loi sera adopté, quelles en seront les répercussions sur votre industrie? Le nombre de voitures qui entrent au Canada en provenance du Mexique augmentera-t-il, diminuera-t-il ou restera-t-il le même? De façon générale, quelles seront les conséquences de l'adoption du projet de loi sur votre industrie?

M. Leier : Nous prévoyons une légère augmentation. Je le répète, il s'agit en petite partie de véhicules qui n'ont jamais été vendus au Canada et qui ont des caractéristiques uniques sur le plan de l'esthétique, de la performance et de la maniabilité. Ce sont là les détails auxquels nos membres ont tendance à attacher du prix, et il y aura donc une modeste augmentation à cet égard. Toutefois, en ce qui concerne l'ensemble du parc automobile canadien, les répercussions seront minimales.

Le sénateur Fox : Si je comprends bien votre déclaration, monsieur Nantais, vous ne vous opposez pas au projet de loi — en gros, il devrait donc être adopté tel quel —, mais les règlements qui suivront vous préoccupent; par conséquent, je présume que vous allez jouer un rôle actif dans les discussions avec le gouvernement sur le type de règlements qui devraient être établis à partir de la mesure.

M. Nantais : Nous allons jouer un rôle très actif dans l'élaboration des règlements, mais nous n'avons absolument rien à redire au projet de loi. Nous prévoyons un processus qui ressemblera beaucoup à celui relatif aux véhicules américains usagés en place à l'heure actuelle. Non, nous n'avons aucune objection au projet de loi sous sa forme actuelle.

Toutefois, si vous me permettez de le souligner, en ce qui concerne les normes et celles que les véhicules en question auraient à satisfaire, ce sont plutôt les normes fédérales que celles de la province qui entreraient en ligne de compte. En effet, du point de vue de la sûreté et de l'environnement, ce sont les normes fédérales qui régissent presque tous les aspects du véhicule. Dans les provinces, la plupart des normes touchent des détails d'après-vente, si l'on veut. Je voulais juste apporter cette précision au cas où elle soit utile.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Leier, vous avez parlé de l'importation de Mustang.

The Chair: Sorry to interrupt; it is a fire alarm. They will tell us in 30 seconds if we have to leave. If that is the case, is there a timeline that you want to respect in terms of the time we come back in? Let us say we are outside until 8 p.m., do we continue or do we stop and come back next week? I am at your disposal.

Some Hon. Senators: Stop and come back.

Senator Comeau: May I suggest, if in fact it is a fire alarm and that we do have to move out, I think we have probably wrapped up most of the questions, if these gentlemen would agree, so that if we do come back we go direct to —

The Chair: Clause by clause?

Senator Comeau: Yes.

The Chair: Ask your questions, Senator Comeau and Senator Zimmer, and we will ask the witnesses to terminate on that.

Senator Comeau: Mr. Nantais, would you agree with Mr. Leier that you would not expect that the vehicles that would be imported in the future would be more or less speciality vehicles?

Mr. Nantais: As he points out, there is certain demand for certain vehicles and, therefore, certain profits associated with those, but we do not anticipate that the flow of vehicles would be very significant.

Senator Comeau: Thank you. That answers my question.

Senator Zimmer: Mr. Leier, you indicated Mustangs but, if I am correct, they are made in Detroit, as GMs are made in Oshawa. If the cars come in here, you can get the parts in Detroit, right?

The Chair: Sorry, Senator Zimmer, talk to them on the way out. I would like to thank the witnesses. Once this is finished, we will come back in and go to clause by clause. If everyone agrees, we will go to room 257, East Block and continue.

(The committee suspended.)

(The committee resumed.)

The Chair: Is it agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-5?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, 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?

Le président : Désolé de vous interrompre; c'est une alerte d'incendie. On nous dira dans 30 secondes si nous devons évacuer. Si tel est le cas, voulez-vous fixer un délai relativement à l'heure où nous rentrons? Disons que nous sommes dehors jusqu'à 20 heures, est-ce que nous continuons ou est-ce que nous arrêtons et nous revenons la semaine prochaine? Je suis à votre disposition.

Des voix : Nous arrêtons et nous revenons.

Le sénateur Comeau : Puis-je suggérer, s'il s'agit bien d'une alerte d'incendie et que nous devons évacuer, je pense que nous avons probablement posé la plupart de nos questions, si ces messieurs sont d'accord; ainsi, si nous revenons, nous pourrions passer tout de suite à...

Le président : L'étude article par article?

Le sénateur Comeau : Oui.

Le président : Posez vos questions, sénateurs Comeau et Zimmer, et nous demanderons aux témoins de finir sur ce.

Le sénateur Comeau : Monsieur Nantais, êtes-vous d'accord avec M. Leier que vous ne vous attendriez pas à ce que les véhicules importés à l'avenir soient plus ou moins des véhicules spéciaux?

M. Nantais : Comme il l'a dit, il y a une certaine demande pour certains véhicules et, par conséquent, certains profits y sont associés, mais nous ne prévoyons pas une entrée très importante de véhicules.

Le sénateur Comeau : Merci. Cela répond à ma question.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Leier, vous avez parlé des Mustang; or, si je ne m'abuse, ces véhicules sont construits à Détroit, comme les GM sont fabriqués à Oshawa. Si les voitures entrent au Canada, vous pouvez obtenir les pièces de Détroit, n'est-ce pas?

Le président : Désolé, sénateur Zimmer, parlez-leur en sortant. J'aimerais remercier les témoins. Nous reviendrons après pour l'étude article par article. Si tous sont d'accord, nous nous rendrons à la pièce 257 de l'édifice de l'Est pour poursuivre.

(La séance est suspendue.)

(La séance reprend.)

Le président : Est-il convenu de procéder à l'étude article par article du projet de loi S-5?

Des voix : D'accord.

Le président : Êtes-vous d'accord de suspendre l'adoption du titre?

Des voix : D'accord.

Le président : Êtes-vous d'accord de suspendre 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?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the bill carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Does the committee wish to consider appending observations to the report?

Hon. Senators: No.

The Chair: Is it agreed that I report the bill to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: We will now go in camera.

(The committee continued in camera.)

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 6 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 1, qui contient le 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 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Est-ce que le comité veut annexer des observations au rapport?

Des voix : Non.

Le président : Est-il convenu que je fasse rapport de ce projet de loi au Sénat?

Des voix : D'accord.

Le président : Nous allons maintenant poursuivre à huis clos.

(Le comité poursuit ses travaux à huis clos.)



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

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

APPEARING

The Honourable John Baird, P.C., M.P., Minister of Transport,
Infrastructure and Communities.

COMPARAÎT

L'honorable John Baird, C.P., député, ministre des Transports,
l'Infrastructure et des Collectivités.

WITNESSES

Tuesday, June 1, 2010

Transport Canada:

Kash Ram, Director General, Road Safety and Motor Vehicle
Regulation;

Kim Benjamin, Director, Road Safety Programs.

Environment Canada:

John Moffet, Director General, Legislative and Regulatory Affairs;

Josée Lavergne, Manager, Air Pollutant Regulatory Development
Section, Transportation Division.

Wednesday, June 2, 2010

Canadian Association of Vehicle of Importers:

Dale Leier, Managing Director.

Canadian Vehicle Manufacturers' Association:

Mark Nantais, President.

TÉMOINS

Le mardi 1^{er} juin 2010

Transports Canada :

Kash Ram, directeur général, Direction de la sécurité routière et de
la réglementation automobile;

Kim Benjamin, directrice, Programmes de sécurité routière.

Environnement Canada :

John Moffet, directeur général, Affaires législatives et réglementaires;

Josée Lavergne, gestionnaire, Section de l'élaboration des règlements
sur les polluants atmosphérique, Division du transport.

Le mercredi 2 juin 2010

Canadian Association of Vehicle of Importers :

Dale Leier, directeur général.

Association canadienne des constructeurs de véhicules :

Mark Nantais, président.

