



BIBLIOTHÈQUE du PARLEMENT

LIBRARY of PARLIAMENT

# RÉSUMÉ LÉGISLATIF



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

**Publication n° 42-1-S2-F**

**Le 3 juin 2016**

***Révisée le 6 février 2017***

**Alexandre Lavoie  
Nicole Sweeney**

Division des affaires juridiques et sociales  
Service d'information et de recherche parlementaires

Les **résumés législatifs** de la Bibliothèque du Parlement résument des projets de loi du gouvernement étudiés par le Parlement et en exposent le contexte de façon objective et impartiale. Ils sont préparés par le Service d'information et de recherche parlementaires, qui effectue des recherches et prépare des informations et des analyses pour les parlementaires, les comités du Sénat et de la Chambre des communes et les associations parlementaires. Les résumés législatifs sont mis à jour au besoin pour tenir compte des amendements apportés aux projets de loi au cours du processus législatif.

Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux Chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

Dans ce document, tout changement d'importance depuis la dernière publication est signalé en **caractères gras**.

© Bibliothèque du Parlement, Ottawa, Canada, 2017

*Résumé législatif du projet de loi S-2*  
(Résumé législatif)

Publication n° 42-1-S2-F

This publication is also available in English.

## TABLE DES MATIÈRES

|      |  |   |
|------|--|---|
| 1    | CONTEXTE.....  | 1 |
| 2    | DESCRIPTION ET ANALYSE .....                                   | 2 |
| 2.1  | Pouvoirs du ministre (art. 3).....                             | 2 |
| 2.2  | Défauts et non-conformités (art. 4 à 6) .....                  | 2 |
| 2.3  | Avis de défaut et non-conformité (art. 7 et 8) .....           | 2 |
| 2.4  | Règlements (art. 10 et 11) .....                               | 3 |
| 2.5  | Inspections (art. 12 à 14) .....                               | 4 |
| 2.6  | Consentements (art. 14) .....                                  | 4 |
| 2.7  | Sanctions administratives pécuniaires (art. 2, 15 et 18) ..... | 4 |
| 2.8  | Infractions et peines (art. 17) .....                          | 5 |
| 2.9  | Confiscation (art. 17).....                                    | 6 |
| 2.10 | Entrée en vigueur (art. 19).....                               | 6 |
| 3    | COMMENTAIRE .....  | 6 |



# RÉSUMÉ LÉGISLATIF DU PROJET DE LOI S-2 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE ET UNE AUTRE LOI EN CONSÉQUENCE

---

## 1 CONTEXTE

Le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence (titre abrégé : « Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens »), a été déposé en première lecture au Sénat par l'honorable Peter Harder, leader du gouvernement au Sénat, le 11 mai 2016<sup>1</sup>. **Le projet de loi a été renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications le 25 octobre 2016<sup>2</sup>. Le 24 novembre 2016, le Comité a présenté au Sénat son rapport sur le projet de loi, avec un amendement (nouvel art. 10.52)<sup>3</sup>. Le projet de loi modifié a été adopté en troisième lecture au Sénat, le 2 février 2017<sup>4</sup>.**

Le projet de loi S-2 modifie la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>5</sup> (LSA) afin d'accorder au ministre des Transports (le « ministre ») de nouveaux pouvoirs en matière de rappels de véhicules automobiles<sup>6</sup>.

Le projet de loi S-2 est semblable au projet de loi C-62 déposé lors de la 2<sup>e</sup> session de la 41<sup>e</sup> législature et mort au *Feuilleton* lors de la dissolution du Parlement le 2 août 2016<sup>7</sup>.

Essentiellement, le projet de loi permet au ministre de prendre les mesures suivantes :

- ordonner à une entreprise de publier un rappel (actuellement, les constructeurs décident eux-mêmes s'il y a lieu de procéder à un rappel de véhicules<sup>8</sup>);
- ordonner aux constructeurs et aux importateurs d'automobiles de réparer à leur frais les véhicules et les pièces non conformes ou présentant un défaut, et ce, même avant qu'ils soient vendus;
- obliger les entreprises à fournir plus de renseignements concernant la sécurité des véhicules automobiles;
- exiger que les entreprises présentes au Canada soient plus au courant des défauts et des cas de non-conformité à l'étranger concernant les véhicules semblables à ceux vendus au Canada;
- imposer aux constructeurs automobiles des amendes pouvant aller jusqu'à 200 000 \$ par jour, pour chaque violation de la LSA;
- conférer aux inspecteurs de Transports Canada de nouveaux pouvoirs leur permettant de recueillir plus de renseignements pour appliquer la loi et mener des enquêtes<sup>9</sup>.

Au Canada, l'importation de véhicules automobiles et de pièces de véhicule automobile est assujettie aux normes de sécurité établies en vertu de la LSA<sup>10</sup>. Quant aux véhicules automobiles et aux pièces de véhicule automobile fabriqués au Canada, ils doivent porter une marque nationale de sécurité attestant qu'ils ont été construits selon les normes de sécurité établies en vertu de la LSA pour pouvoir être transportés d'une province à une autre afin d'y être vendus<sup>11</sup>.

## 2 DESCRIPTION ET ANALYSE

La description qui suit met l'accent sur certains aspects du projet de loi plutôt que de passer en revue toutes ses dispositions.

### 2.1 POUVOIRS DU MINISTRE (ART. 3)

Le projet de loi introduit les nouveaux articles 2.1 et 2.2 qui permettent respectivement au ministre de déléguer les pouvoirs et les fonctions qui lui sont conférés par la LSA et de conclure une entente avec un tiers afin de réaliser les objectifs de cette dernière.

### 2.2 DÉFAUTS ET NON-CONFORMITÉS (ART. 4 À 6)

Le projet de loi introduit de nouvelles exigences qui obligent les manufacturiers et importateurs canadiens de véhicules automobiles :

- à désigner une personne-ressource pour la correspondance avec le ministre en ce qui concerne le respect de la LSA (nouvel art. 2.3 de la LSA);
- à constituer des dossiers contenant des informations prévues par règlement, concernant des véhicules et des pièces de véhicule et à les fournir au ministre, à sa demande (nouveaux par. 5(2) et (2.1) de la LSA).

Il étend aussi aux entreprises qui vendent des véhicules automobiles l'obligation faite aux fabricants et aux importateurs de tels véhicules de fournir au ministre, à sa demande, les moyens lui permettant d'extraire ou d'analyser les renseignements créés ou recueillis par un véhicule ou une pièce de véhicule (art. 8 modifié de la LSA). Il accorde aussi au ministre le pouvoir d'ordonner, par arrêté, aux entreprises qui fabriquent, vendent ou importent des véhicules automobiles d'effectuer des tests, des analyses ou des études pour vérifier la présence de possibles défauts ou non-conformités et de lui fournir les résultats de ces vérifications (nouvel art. 8.1 de la LSA).

Le projet de loi modernise en outre l'article 9 de la LSA de manière à ce que le ministre puisse exempter certains véhicules de l'application des normes de sécurité lorsque cela favoriserait le développement technologique.

### 2.3 AVIS DE DÉFAUT ET NON-CONFORMITÉ (ART. 7 ET 8)

Le projet de loi modifie l'article 10.3 et édicte les nouveaux articles 10.4 à 10.9 de la LSA afin de donner au ministre de nouveaux pouvoirs concernant les avis de défaut et de non-conformité. Ainsi :

- Une entreprise devra préciser la date à laquelle le défaut décrit dans un avis qu'elle envoie à un propriétaire de véhicule pourra être corrigé, et le ministre pourra exiger qu'elle lui fournisse des renseignements lui permettant de vérifier que la date indiquée dans l'avis est véritablement celle où la correction pourra s'effectuer au plus tôt (nouvel art. 10.4 de la LSA).

- S'il est d'avis que des raisons de sécurité le justifient et après réception d'un avis, le ministre pourra ordonner, par arrêté, à une entreprise qui fabrique, qui vend ou qui importe des véhicules automobiles ou des pièces de véhicule automobile de corriger un défaut ou une non-conformité aux conditions qu'il pourra préciser (nouvel art. 10.5 de la LSA). L'entreprise visée par l'ordre du ministre pourra corriger le défaut ou la non-conformité en réparant le véhicule ou les pièces, en les remplaçant ou en remboursant les coûts déjà supportés pour les réparer ou le prix de vente du véhicule ou de la pièce (nouvel art. 10.51 de la LSA).
- Le ministre pourra ordonner, par arrêté, à une entreprise qui fabrique, qui vend ou qui importe des véhicules automobiles ou des pièces de véhicule automobile de payer les coûts supportés pour corriger le défaut ou la non-conformité des véhicules automobiles ou des pièces de véhicules fabriqués au plus dans les 14 années précédant l'arrêté (nouvel art. 10.6 de la LSA).
- Le ministre pourra aussi ordonner, par arrêté, à une entreprise de s'assurer que tout défaut ou non-conformité d'un véhicule automobile ou d'une pièce de véhicule soit corrigé avant leur première mise en vente au détail (nouvel art. 10.61 de la LSA).
- **Lorsqu'un arrêté est pris en vertu des nouveaux articles 10.5 ou 10.61, si un concessionnaire possède encore un véhicule ou du matériel acheté d'une entreprise visée par cet arrêté, celle-ci doit soit fournir au concessionnaire les pièces nécessaires pour corriger le défaut, soit racheter le véhicule ou le matériel au concessionnaire. Dans le cas d'un tel rachat, l'entreprise visée rembourse aussi au concessionnaire les frais de transport et lui verse une indemnité équivalant à au moins 1 % du prix payé par le concessionnaire par mois, calculée au prorata depuis la date de la prise de l'arrêté jusqu'à la date du rachat. Ce nouvel article a été ajouté au projet de loi à la suite de la modification apportée par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications afin de répondre aux inquiétudes à propos des difficultés financières que pourraient connaître les concessionnaires (nouvel art. 10.52).**

La décision du ministre d'ordonner à une entreprise de prendre des mesures concernant un défaut ou une non-conformité devra être fondée sur des tests, des analyses, des inspections, des examens ou des recherches, et il devra avoir préalablement consulté l'entreprise visée. Il devra en outre permettre à l'entreprise visée et à toutes personnes intéressées de faire connaître leur point de vue concernant les mesures qu'il entend ordonner avant de prendre une décision définitive (nouvel art. 10.7 de la LSA).

#### 2.4 RÈGLEMENTS (ART. 10 ET 11)

Le projet de loi modifie le paragraphe 13(1) de la LSA de manière à ce que la décision prise par le ministre, à la suite d'une décision d'un tribunal étranger, de suspendre un règlement pris en vertu de la LSA puisse durer trois ans plutôt qu'une seule année.

Le projet de loi édicte aussi le nouvel article 13.1, lequel permet au ministre de suspendre, modifier ou adapter un règlement pour une période maximale de trois ans afin de faire la promotion d'une innovation ou pour des raisons de sécurité.

## 2.5 INSPECTIONS (ART. 12 À 14)

Le projet de loi renforce les pouvoirs des inspecteurs de Transports Canada. Ainsi, en plus du pouvoir de vérifier la conformité des véhicules automobiles, les inspecteurs auront désormais celui de recueillir des renseignements concernant des collisions (nouveau par. 14(1.1) et art. 15 modifié de la LSA).

En outre, le projet de loi précise que les inspecteurs pourront circuler librement dans tout lieu de collision – autre qu'une maison d'habitation – pour effectuer une vérification ou une enquête et exiger la présence de toute personne qu'ils estiment utile (nouveaux par. 15(2) et (3) de la LSA). Ils pourront aussi dorénavant démonter un véhicule ou des pièces de véhicule sur les lieux d'une vérification ou d'une enquête (nouveau par. 15(4) de la LSA) et saisir les pièces et le matériel qui pourraient avoir servi ou donné lieu à une infraction à la LSA (nouveau par. 15(6) de la LSA).

Toute personne à qui un inspecteur pose valablement des questions ou demande la communication de documents ou de données informatiques dans le cadre d'une vérification ou d'une enquête devra répondre à ses questions et lui fournir ces documents ou données (nouveau par. 15(5) de la LSA). L'inspecteur pourra aussi ordonner par écrit à toute personne qu'elle lui fournisse les documents, les renseignements ou les données informatiques nécessaires à la vérification du respect de la LSA (nouvel art. 15.1 de la LSA). En outre, le projet de loi interdit d'entraver le travail d'un inspecteur ou de lui faire une déclaration fautive ou trompeuse (nouvel art. 16).

## 2.6 CONSENTEMENTS (ART. 14)

Le projet de loi introduit dans la LSA l'article 16.01, lequel prévoit que le ministre pourra conclure une entente avec une entreprise ou une personne physique qui a contrevenu à la loi, notamment pour le paiement d'une somme d'argent en remplacement d'une amende ou d'une sanction administrative pécuniaire. Après son dépôt à la Cour fédérale, l'entente est réputée être une ordonnance de cette cour et aucune poursuite ne peut être intentée contre la personne ou l'entreprise relativement à la même infraction.

## 2.7 SANCTIONS ADMINISTRATIVES PÉCUNIAIRES (ART. 2, 15 ET 18)

Le projet de loi édicte les nouveaux articles 16.1 à 16.25 de la LSA, qui établissent un régime de sanctions administratives pécuniaires pour certaines contraventions à des dispositions de la LSA, de ses règlements ou d'un arrêté pris aux termes de la LSA. Ce type de sanction est similaire à des amendes imposées par les tribunaux; toutefois, elles sont imposées conformément à une procédure administrative simplifiée. Les principales caractéristiques du nouveau régime établi par le projet de loi sont les suivantes :

- le gouverneur en conseil désignera les dispositions de la LSA, de ses règlements ou d'un arrêté qui seront visées par le régime de sanctions administratives pécuniaires et établira le montant des sanctions, qui ne pourront dépasser 4 000 \$ pour une personne physique et 200 000 \$ pour une entreprise, en cas de violation (nouvel art. 16.1 de la LSA);



- des agents verbalisateurs seront nommés par le ministre pour enquêter sur de possibles violations aux dispositions désignées par le gouverneur en conseil, et ils pourront, dans l'exercice de leurs fonctions, pénétrer dans une propriété privée – à l'exception d'une maison d'habitation – et exiger la présence d'une personne lors de la visite (nouvel art. 16.11 de la LSA);
- lorsqu'un agent verbalisateur aura des motifs de croire qu'une violation a été commise et que l'imposition d'une pénalité favorisera le respect de la loi, il signifiera au contrevenant, en la forme décidée par le ministre, un procès-verbal de violation qui contiendra une description des faits reprochés, le montant de la sanction imposée, les modalités de paiement de celle-ci et la procédure à suivre afin de faire réviser la décision (nouveaux art. 16.12 à 16.15 de la LSA);
- le contrevenant aura le choix de payer la sanction, auquel cas aucune autre poursuite ne pourra être intentée contre lui pour la même contravention (nouvel art. 16.16 de la LSA), ou de demander, dans les 30 jours suivant la signification du procès-verbal de violation, la révision de la décision de l'agent verbalisateur par le Tribunal d'appel des transports du Canada (nouvelle définition de « Tribunal » à l'art. 2 et nouveau par. 16.18(1) de la LSA);
- le défaut par le contrevenant de payer le montant réclamé dans le procès-verbal de violation ou d'en demander la révision vaudra une déclaration de responsabilité à l'égard de la contravention (nouvel art. 16.17 de la LSA);
- lorsque le contrevenant demande la révision de la décision de l'agent verbalisateur, le conseiller du Tribunal devra décider, après avoir tenu une audience où le ministre devra démontrer qu'il y a bien eu violation aux dispositions désignées par le gouverneur en conseil, s'il y a bien eu violation et, dans l'affirmative, s'il y a lieu de modifier le montant de la sanction imposée (nouveaux par. 16.18(3) et 16.18(4) et art. 16.19 de la LSA);
- la décision du conseiller du Tribunal pourra faire l'objet d'un appel qui sera décidé par un comité du Tribunal (nouvel art. 16.2 de la LSA);
- aucune sanction administrative pécuniaire ne pourra être imposée plus de deux ans après la commission des faits reprochés (nouvel art. 16.23 de la LSA);
- les mentions contenues dans le dossier du Ministère indiquant que le contrevenant a commis une violation aux dispositions désignées par le gouverneur en conseil seront radiées cinq ans après le paiement de la sanction, sauf si le ministre estime que cela est contraire à l'intérêt public (nouvel art. 16.25 de la LSA).

## 2.8 INFRACTIONS ET PEINES (ART. 17)

Le projet de loi modifie la LSA de manière à ce que chaque jour au cours duquel une même infraction à cette loi est commise compte pour une infraction distincte (nouveau par. 17(2.1) de la LSA).

En outre, il édicte le paragraphe 17(4), lequel prévoit qu'une personne ou une entreprise ne peut être déclarée coupable d'une infraction à la LSA si elle prouve qu'elle a pris toutes les précautions voulues pour prévenir la perpétration de l'infraction.

## 2.9 CONFISCATION (ART. 17)

Le projet de loi modifie la LSA de manière à ce que tous véhicules ou pièces de véhicule saisis qui ont servi ou donné lieu à une infraction à cette loi puissent être confisqués par le gouvernement (nouveaux art. 19.1 et 19.2 de la LSA).

## 2.10 ENTRÉE EN VIGUEUR (ART. 19)

Le projet de loi entrera en vigueur lorsqu'il recevra la sanction royale, à l'exception des articles 4 (exigences concernant la tenue de dossiers relatifs aux incidents, aux rappels et aux enquêtes survenus à l'étranger) et 15 (sanctions administratives pécuniaires), qui entreront en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.

## 3 COMMENTAIRE

Au cours des dernières années, les médias ont rapporté des préoccupations selon lesquelles le gouvernement fédéral canadien possède moins de pouvoirs que son homologue américain en ce qui a trait aux rappels de véhicules automobiles<sup>12</sup>.

Les pouvoirs du ministre en ce qui concerne les rappels de véhicules automobiles avaient été renforcés une première fois en 2014 par les articles 212 à 230 de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*<sup>13</sup>. Ces articles avaient harmonisé la LSA avec la législation américaine, notamment en différenciant un « défaut » et une « non-conformité », en accordant au ministre le pouvoir d'ordonner à une entreprise d'informer les consommateurs d'un défaut (ce qui peut mener au rappel de véhicules)<sup>14</sup>, en augmentant les amendes maximales en cas d'infraction et en exemptant les inspecteurs de Transports Canada d'avoir à témoigner dans un procès en matière civile.

---

## NOTES

1. [Projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence](#), 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature.
2. Sénat, [Débats](#), 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature, 25 octobre 2016.
3. Sénat, Comité sénatorial permanent des transports et des communications, [Cinquième rapport](#), 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature, 24 novembre 2016.
4. Sénat, [Débats](#), 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature, 2 février 2017.
5. [Loi sur la sécurité automobile](#), L.C. 1993, ch. 16.
6. Transports Canada, [Renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens](#), document d'information, 5 mai 2016.
7. [Projet de loi C-62, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence](#), 2<sup>e</sup> session, 41<sup>e</sup> législature.
8. Transports Canada (2016).
9. *Ibid.*

10. *Loi sur la sécurité automobile*, par. 5(1).
11. *Ibid.*, art. 4 et par. 5(1).
12. Voir, par exemple, Scott Anderson et Vanmala Subramaniam, « [Transport Canada aware of deadly GM defect 8 months before recall](#) », *CBC News*, 29 octobre 2014; Grace Macaluso, « [No buyback offer for Canadian owners of Fiat Chrysler vehicles](#) », *Windsor Star*, 29 juillet 2015; Tom Krisher et Dee-Ann Durbin, « [Fiat Chrysler To Buy Back Defective Vehicles](#) », *Huffington Post*, 27 juillet 2015.
13. [Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014](#), L.C. 2014, ch. 20, art. 202 à 230.
14. Transports Canada, [Capacité accrue de prendre des mesures à l'égard des véhicules non sécuritaires pour améliorer la sécurité des Canadiens](#), communiqué, 28 mars 2014.