



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent des transports

---

TRAN • NUMÉRO 023 • 1<sup>re</sup> SESSION • 38<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mercredi 20 avril 2005**

**Président**

**L'honorable Roger Gallaway**

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le  
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

**<http://www.parl.gc.ca>**

## Comité permanent des transports

Le mercredi 20 avril 2005

• (1540)

[Traduction]

**Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)):** Le Comité des transports se réunit aujourd'hui, à la suite d'une motion adoptée il y a quelques semaines, pour examiner le règlement mis en oeuvre par Transports Canada dans le cadre de son programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments.

Nous avons devant nous des visages connus, ceux de M. Forster, de M. McDonald et de M. Santos-Pedro, de Transports Canada. Je sais que vous souhaitez faire une brève déclaration.

Je m'attends à ce que d'autres membres du comité arrivent un peu plus tard. Comme je vous l'ai dit, la période des questions s'est prolongée, et je pense que la période réservée aux affaires courantes est sur le point de se terminer.

Donc, si vous êtes prêt, vous pouvez commencer, monsieur Forster.

**M. John Forster (sous-ministre adjoint associé, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président.

Je suis heureux d'être ici cet après-midi pour vous parler de sécurité à bord des petits bâtiments. Je voudrais faire quelques observations pour commencer, après quoi nous serons prêts à répondre à vos questions.

Je vous présente Gerard McDonald, notre directeur général de la Sécurité maritime, et Victor Santos-Pedro, qui est directeur du service Conception, équipement et sécurité nautique.

Certaines des fonctions du ministère des Pêches et des Océans ont été transférées à Transports Canada en 2003. Tous les aspects de la sécurité maritime se sont donc retrouvés sous l'égide d'un même ministère, y compris la responsabilité relative à la sécurité des embarcations de plaisance et des bâtiments commerciaux.

Chaque année, au Canada, des gens perdent la vie à bord de petites embarcations; les cas ne sont probablement pas tous signalés, mais on estime qu'il y a en moyenne, dans l'ensemble du pays, 150 décès attribuables à des accidents mettant en cause des embarcations de plaisance. Selon le Bureau de la sécurité des transports, de 30 à 40 personnes périssent en outre chaque année à bord de navires commerciaux, en majorité des petits bâtiments. Et cela n'inclut pas les incidents entraînant des pertes matérielles et des dommages à l'environnement, dont le nombre est nettement plus élevé.

Rien n'oblige actuellement les exploitants de petits bâtiments commerciaux à obtenir une formation et une certification.

Nous avons un programme en place pour les petites embarcations de plaisance, dans le genre de celles que vous pourriez avoir au chalet. Ce programme lancé en 1999 vise à éduquer et à former les conducteurs de bateaux, et à les sensibiliser aux questions de sécurité afin de réduire le nombre d'incidents et d'accidents mortels. Les exigences de formation applicables aux conducteurs d'embarcations

de plaisance sont mises en vigueur graduellement sur une période de dix ans. En suivant un cours, les conducteurs seront mieux préparés quand ils sortiront sur l'eau. La carte de conducteur d'embarcations de plaisance est bonne pour la vie, et plus d'un million de Canadiens ont déjà reçu la leur.

Mais il n'y a rien de prévu pour les petits bâtiments commerciaux, et Transports Canada cherche à combler cette lacune de deux façons. Il y a premièrement la formation relative aux fonctions d'urgence en mer, ou FUM, qui vise à sensibiliser les équipages aux normes de sécurité de base. Tous les membres d'équipage, à bord d'un bâtiment commercial à moteur, sont tenus de suivre cette formation dans les six mois suivant leur entrée en fonction. La formation est adaptée à la taille du bâtiment et aux risques possibles. Elle est donc moins onéreuse, par exemple, pour les équipages des petits bateaux de pêche et des petits bateaux de passagers que pour ceux des gros navires océaniques.

Il y a ensuite la question de la compétence des exploitants. Nous avons consulté la communauté au sujet des exigences de formation proposées pour les petits bâtiments commerciaux, pour lesquels aucune formation n'est exigée en ce moment, comme je l'ai déjà mentionné. Nous n'avons pas encore proposé de règlement. Nous n'en avons pas encore publié. Nous n'en sommes pas rendus à l'étape de la *Gazette du Canada*. Nous nous contentons pour le moment de tenir des consultations avant de commencer à rédiger un règlement, pour savoir ce qui pourrait constituer une approche raisonnable.

Le résultat que nous visons, ce sera une formation obligatoire et des exigences de compétence pour les exploitants de petits bâtiments commerciaux; ce sera probablement un peu plus strict que pour les embarcations de plaisance, que ce soit celles que vous avez au chalet ou des embarcations plus grosses. À partir des consultations que nous avons tenues jusqu'ici, nous faisons des ajustements à ce programme avant de rédiger le règlement. Par exemple, nous envisageons de combiner la formation relative aux fonctions d'urgence et la formation des exploitants en un seul cours d'une journée pour faciliter la tâche aux exploitants de petits bâtiments.

Je voudrais maintenant vous parler brièvement des permis. Il faut un permis pour toutes les embarcations de plus de 10 chevaux-vapeur—encore là, il s'agit du genre d'embarcations que vous pourriez avoir au chalet—et c'est un permis gratuit. En 2002, nous avons modifié le règlement pour obliger tous les exploitants de bâtiments commerciaux à obtenir un permis, quelle que soit la taille—et la puissance—de leurs embarcations, et nous avons imposé des frais pour ce permis. Un permis de bâtiment commercial coûte 50 \$ et il est valable pour cinq ans, ce qui représente un coût de 10 \$ par année.

Encore là, en nous fondant sur nos discussions avec la communauté et avec les exploitants de petits bâtiments, nous essayons de mettre en place un système de permis de groupe. Si un pourvoyeur a plusieurs embarcations, il pourra avoir un seul permis, ce qui réduira les coûts.

● (1545)

La radio est un autre élément important pour la sécurité des petits bâtiments. À la suite de leurs enquêtes sur divers accidents, le Bureau de la sécurité des transports et d'autres ont recommandé que les véhicules commerciaux aient un moyen de communication en cas d'urgence. Là encore, des consultations ont eu lieu récemment et, là encore, nous avons entendu les gens et nous avons modifié notre proposition afin de prévoir une exemption pour les très petites embarcations; ainsi, les petites embarcations transportant six passagers ou moins et naviguant à moins de deux milles des rives, sur des lacs et des rivières, ne seraient pas visées par cette exigence.

Notre stratégie en ce qui concerne les petits bâtiments—comme je l'ai mentionné, il y a les gros navires et les embarcations de plaisance, et, entre les deux, les petits bâtiments—, c'est que nous voulons élaborer un programme ayant de multiples facettes. Nous voulons quelque chose de souple parce que chaque bâtiment et chaque endroit présente des risques d'incidents particuliers. Mais il est possible de prévenir les accidents, ou d'en réduire la gravité, grâce à une culture de la sécurité axée sur la prévention, la formation, la solidité des bâtiments et l'efficacité de l'équipement de sécurité.

Notre organisation, Transports Canada, a pour rôle de protéger la vie, la santé, la propriété et l'environnement. Notre mandat et nos responsabilités en matière de sécurité incluent clairement la sécurité des navires, depuis les embarcations de plaisance jusqu'aux grands navires océaniques, en passant par les petits bâtiments servant aux pêcheurs et aux pourvoyeurs. La sécurité maritime est cruciale à nos yeux. Nous avons un régime de réglementation complet pour les gros navires. Comme je l'ai mentionné, à l'autre bout de l'échelle, nous avons des programmes de formation, de délivrance de permis et de sensibilisation du grand public pour les embarcations de plaisance. Et nous travaillons actuellement à mettre en place un bon programme pour les petits bâtiments commerciaux.

Je pense que la plupart des gens s'entendraient pour dire que, si je vous embauche pour me transporter à bord d'un navire, même petit, je m'attends à un certain niveau de sécurité et au respect de certaines normes. Nous consultons activement les intéressés à ce sujet-là. Nous apportons des changements et nous tenons des consultations avant de passer à la rédaction d'un règlement. Et une fois que nous aurons enclenché ce processus de rédaction, nous allons poursuivre nos consultations. Nous voulons un programme raisonnable et efficace, mais aussi un programme sûr.

Nous serons très heureux de répondre à vos questions et d'entendre vos commentaires. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment, monsieur le président.

**Le président:** D'accord, merci.

Je pense que nous allons commencer par M. Scheer.

**M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC):** Merci beaucoup d'être venus nous expliquer aujourd'hui le règlement proposé pour les petites embarcations de plaisance.

Quand je pense à un régime de réglementation qui va exiger vraiment beaucoup d'inspections sur les lieux ou entraîner une foule de problèmes logistiques pour que tous les bâtiments visés soient inspectés et immatriculés, pour que leurs exploitants détiennent un permis et pour remplir toute la paperasse nécessaire—il va falloir des

décalcomanies sur les canots et sur toutes les embarcations de location servant à transporter des passagers... Je pense en particulier au nord de la Saskatchewan, où il y a depuis longtemps des pourvoyeurs et des guides des Premières nations qui emmènent des gens en excursion. Il est certain que cela aura d'importantes répercussions.

Pouvez-vous nous expliquer un peu comment les choses vont se passer? Est-ce que ces guides et ces pourvoyeurs vont devoir apporter leurs bateaux pour les faire examiner? Est-ce que vous allez envoyer des gens sur le terrain? J'ai lu des rapports selon lesquels, pour pouvoir obtenir ces permis, les exploitants vont devoir se rendre à Vancouver ou à Halifax, alors que c'est un service qu'ils offrent depuis des générations. Pouvez-vous nous en dire un peu plus long là-dessus?

● (1550)

**M. Gerard McDonald (directeur général, Sécurité maritime, ministère des Transports):** Vous posez en fait plusieurs questions en une.

Premièrement, dans le système actuel, il est possible d'obtenir des permis à distance pour les petits bâtiments commerciaux. Vous pouvez demander un permis pour tous vos bâtiments par Internet ou par téléphone. Ce n'est donc pas très onéreux pour les exploitants.

En ce qui concerne les cours que nous pourrions obliger les exploitants à suivre pour établir leur compétence, nous pourrions envisager de faire appel à différents fournisseurs pour offrir ces cours. Il pourrait s'agir par exemple de la Croix-Rouge, de la Garde côtière auxiliaire canadienne ou d'autres organisations de ce genre, ou encore d'associations industrielles intéressées à dispenser cette formation aux exploitants. Il y a toute une gamme d'organisations qui pourraient offrir ce genre de service.

Je ne suis pas certain d'avoir répondu à toutes vos questions. Est-ce que j'ai oublié quelque chose?

Pour ce qui est des inspections, nous en avons déjà pour les petits bâtiments commerciaux. Nous avons un régime qui repose en bonne partie sur l'auto-inspection par les exploitants. Nous leur fournissons une liste de choses qu'ils doivent vérifier pour s'assurer que leurs bâtiments sont sécuritaires. Il est certain que nous inspectons les gros navires plus souvent; quand ils jaugent plus de 15 tonnes, nous les inspectons nous-mêmes.

Pour les bâtiments plus petits, nous procédons à une première inspection. En fait, nous sommes en train de revoir notre politique au sujet des bâtiments encore plus petits, de moins de huit mètres; nous allons sans doute proposer qu'ils soient inspectés par leur propriétaire. Nous nous réserverions évidemment le droit de faire nos propres vérifications à n'importe quel moment pour nous assurer que les propriétaires répondent aux normes de sécurité, mais je dois souligner que les exigences de sécurité que nous proposons pour les embarcations de moins de huit mètres sont plutôt minimales : il faut des gilets de sauvetage, un câble flottant, des rames et une écope. C'est à peu près tout comme mesures de sécurité obligatoires.

**M. Andrew Scheer:** Est-ce que ces mesures de sécurité sont déjà prévues dans un règlement de Transports Canada?

**M. Gerard McDonald:** Oui.

**M. Andrew Scheer:** S'il y a déjà une loi qui oblige à avoir un gilet de sauvetage par personne, pourquoi faudrait-il élargir le programme? Si c'est le règlement, les gens doivent le respecter de toute façon; ils le font depuis des générations. Et vous voulez maintenant ajouter d'autres formalités. Pourquoi?

**M. Gerard McDonald:** Le seul ajout que nous envisageons se rapporte à la compétence des exploitants de bâtiments.

**M. Andrew Scheer:** Ils vont devoir obtenir une décalcomanie, non?

**M. Gerard McDonald:** Non. La décalcomanie que nous avons proposée est une mesure incitative, pour encourager les gens qui le veulent à faire inspecter leurs embarcations par nous. Nous leur donnerions une décalcomanie disant qu'ils ont subi une inspection de Transports Canada. Ils pourraient la montrer à leurs passagers payants pour prouver que leur bateau a été inspecté et pour les rassurer un peu quand ils montent à bord.

**M. Andrew Scheer:** Donc, ce n'est pas obligatoire?

**M. Gerard McDonald:** Ce n'est pas une obligation réglementaire, non.

**M. Andrew Scheer:** Je vois. D'accord.

Mais l'aspect relatif à la compétence des exploitants sera obligatoire?

**M. Gerard McDonald:** Oui. Nous envisageons cette mesure parce que nous jugeons qu'il y a actuellement une sérieuse lacune dans le règlement. Comme l'a dit M. Forster, si vous avez un bateau au chalet, la loi exige que vous ayez une carte de conducteur. Mais si vous êtes propriétaire d'un bateau exactement du même type et que vous y transportez des passagers payants—autrement dit, si vous l'exploitez à des fins commerciales—, il n'y a rien qui vous oblige en ce moment à obtenir une formation ou une certification quelconque. Nous sommes d'avis qu'il faut combler cette lacune.

• (1555)

**M. Andrew Scheer:** Donc, vous voulez la combler en imposant aux embarcations commerciales les restrictions qui existent déjà pour les embarcations de plaisance privées?

**M. Gerard McDonald:** Nous voulons examiner les exigences que nous imposons pour les embarcations de plaisance, voir où nous pourrions les améliorer—à cause du devoir de prudence de l'exploitant commercial vis-à-vis de ses passagers—et en arriver à quelque chose pour combler cette lacune, en effet.

**M. John Forster:** Ce sera probablement quelque part entre les deux extrêmes. Ce ne sera pas aussi onéreux que pour les gros navires, mais ce sera un peu plus rigoureux que ce qui est exigé des gens qui ont simplement un hors-bord au chalet, parce que les exploitants sont responsables des gens qui embarquent à bord de leurs bâtiments et qui paient pour le faire.

**M. Andrew Scheer:** Est-ce qu'il me reste du temps?

**Le président:** Amplement. Vous avez encore deux minutes.

**M. Andrew Scheer:** Voici ce que j'essaie de comprendre. Il existe déjà un règlement, à Transports Canada, qui exige de l'équipement de sécurité—des gilets de sauvetage et d'autres éléments du genre—, et je pense en particulier aux entreprises de Saskatchewan, où des gens font cela depuis des générations et pourraient probablement donner des cours sur certaines choses, au sujet de cette histoire de compétence. Cela fait partie de leur patrimoine, et c'est ce qu'ils font couramment. Il y a le facteur de l'éloignement. Ce ne sera pas facile pour eux d'aller assister à des cours.

Avez-vous prévu un mécanisme quelconque pour tenir compte de cela? Il y a une grosse différence entre le gars qui fait des croisières aux chutes Niagara et celui qui, quelques fois par été pour se faire un peu d'argent, transporte des pêcheurs ou prend son canot pour amener des gens faire des excursions en pleine nature.

**M. Gerard McDonald:** Je suis d'accord avec vous. Je pense que nous allons essayer de tenir compte, dans le règlement, des compétences existantes, par exemple en imposant un examen fondé sur l'expérience pour permettre aux gens de nous prouver leur compétence, ce qui nous permettrait d'accepter les qualifications qu'ils ont déjà. Ce sont toutes des questions sur lesquelles nous allons nous pencher au cours des consultations, pendant que nous réfléchissons au règlement à adopter.

**M. Andrew Scheer:** Donc, avant que ce règlement entre en vigueur, vous comptez aller rencontrer ces gens-là, les gens qui...

**M. Gerard McDonald:** C'est ce que nous faisons en ce moment même, en effet.

**M. John Forster:** Permettez-moi d'expliquer un peu le processus : quand nous préparons un règlement, nous le publions dans la *Gazette du Canada*, après quoi la loi exige que nous tenions 60 jours de consultations. Nous pouvons ensuite modifier le règlement, le publier de nouveau et tenir une autre série de consultations.

Nous ne sommes même pas encore rendus à l'étape de la rédaction de ce règlement; nous en sommes toujours aux consultations préliminaires pour savoir ce qui serait raisonnable, ce qui serait faisable, ce qui fonctionnerait, mais ce qui permettrait aussi de combler la lacune que nous constatons pour améliorer la sécurité. Ensuite, même après avoir fait tout cela, quand nous arriverons à l'étape de la rédaction, nous suivrons tout le processus prévu, au cours duquel nous tiendrons de nouvelles consultations.

Les commentaires que nous entendons au cours de ces consultations nous sont utiles pour rédiger notre règlement.

**Le président:** Madame St-Hilaire? Non? Rien?

Bev.

**Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD):** Au sujet de la certification de compétence, comment comptez-vous vous y prendre pour déterminer que les gens ont la compétence requise? Allez-vous envoyer des inspecteurs partout? Comment voyez-vous la chose?

**M. Gerard McDonald:** Nous n'avons pas un gros contingent d'inspecteurs; nous ne pouvons donc pas les envoyer dans tout le pays. Nous avons cependant conclu des ententes au niveau local avec des agences d'application de la loi. Donc, quand ces agences sont présentes sur l'eau, par exemple la Police provinciale de l'Ontario, la GRC ou un autre corps policier, si leurs membres interceptent ou inspectent un bateau, ils peuvent demander à son conducteur de voir sa carte de compétence ou son certificat d'exploitant.

**Mme Bev Desjarlais:** Mais c'est vous qui donneriez le feu vert pour que les gens puissent obtenir leur carte de compétence? Qui est-ce qui donnerait le feu vert?

**M. Gerard McDonald:** Nous n'avons pas encore arrêté tous les détails. Dans le cas de la carte de compétence exigée actuellement des conducteurs d'embarcations de plaisance, nous avons un certain nombre de fournisseurs qui offrent ce service pour nous. Il y a, d'un bout à l'autre du pays, environ 85 organisations différentes qui offrent des cours aux gens et qui leur délivrent ensuite des cartes.

**Mme Bev Desjarlais:** Et combien coûte ce cours?

**M. Gerard McDonald:** Tout dépend du cours. Je pense que cela va de 30 \$ à 60 \$ environ...

**M. Victor Santos-Pedro (directeur, Conception, équipement et sécurité nautique, ministère des Transports):** Plutôt de 40 \$ à 60 \$.

•(1600)

**M. Gerard McDonald:** ... selon le fournisseur.

**Mme Bev Desjarlais:** Puisqu'il y en a 85 dans tout le pays—un très grand pays, comme nous le savons tous—et sachant qu'il y a environ 70 communautés dans ma circonscription, comment pouvez-vous croire que vous avez assez d'inspecteurs pour faire des vérifications auprès de toutes les personnes que M. Scheer a mentionnées?

**M. Gerard McDonald:** Évidemment, il ne sera pas facile d'inspecter tous ces gens-là un par un. Notre objectif est d'essayer de nous assurer qu'ils auront la formation nécessaire pour conduire les...

**Mme Bev Desjarlais:** Mais comment obtiendront-ils cette formation, s'il n'y a pas beaucoup de monde dans les différentes régions?

**M. Gerard McDonald:** Eh bien, naturellement, il y a quand même...

**Mme Bev Desjarlais:** Prenons le lac Brochet, au Manitoba : il n'est pas accessible par la route; on peut seulement s'y rendre par avion, et les guides qui travaillent... Vous savez, si je prends l'avion pour me rendre dans certaines communautés, je dois ensuite traverser en bateau pour aller voir les gens de l'autre côté. Je présume que vous voudriez que la personne qui me transporte en bateau ait un permis—je vous souhaite bonne chance, en passant!

Comment cette personne-là pourrait-elle avoir le feu vert, à votre avis?

**M. Gerard McDonald:** Il y a différentes façons d'envisager la chose. Évidemment, Internet est un moyen de...

**Une voix :** Ah, ah!

**M. Gerard McDonald :** Je comprends; il y a des problèmes de ce côté-là.

Mais si vous allez dans n'importe quel salon nautique, où qu'il soit, vous trouverez des gens qui offrent des cartes de conducteur, même s'il n'y a évidemment pas beaucoup de salons nautiques dans ces régions-là.

**Mme Bev Desjarlais:** J'ai très envie de rire, mais je vais me retenir.

**M. Gerard McDonald:** Bon, d'accord.

**Mme Bev Desjarlais:** Il y a un salon nautique à Winnipeg, mais c'est tout. Dans la reste de la province, où se fait la majeure partie de la navigation—les activités dont M. Scheer parlait, les guides—, les gens n'y ont pas accès. Cela a posé un problème dans le cas de l'autre type de permis. C'est pourquoi je pense que cela pourrait en poser un encore une fois.

D'après ce que j'ai pu comprendre, certaines provinces ont déjà mis en place un processus de certification, un genre d'autorisation ou d'approbation de sécurité pour les exploitants commerciaux, ou des cours approuvés par la province.

**M. Gerard McDonald:** Avez-vous dit qu'il y en avait au Québec?

**Mme Bev Desjarlais:** J'ai entendu dire qu'il y en avait au Manitoba.

**M. Gerard McDonald:** Je n'étais pas au courant.

**Mme Bev Desjarlais:** Une des questions qui s'est déjà posée, c'est de savoir pourquoi il ne serait pas possible de tout réunir et d'avoir une seule instance approuvée qui pourrait autoriser les gens à exploiter...

**M. Gerard McDonald:** Nous n'aurions aucune objection si les provinces offrent déjà quelque chose. Mais j'ai l'impression que, si c'est le cas, elles connaissent probablement les mêmes problèmes que nous en ce qui concerne les moyens à prendre pour atteindre les gens. S'il y a une meilleure façon d'y arriver, nous serions certainement intéressés.

**Mme Bev Desjarlais:** Puisque nous parlons d'atteindre les gens, pourriez-vous me dire où vous tenez vos consultations? Et, s'il vous plaît, ne venez pas me dire que c'est sur Internet!

**M. Gerard McDonald:** Non, nous ne tenons pas nos consultations sur Internet. Nous tenons des réunions du Conseil consultatif maritime canadien dans chacune des régions. L'endroit varie selon les régions, mais ces réunions ont lieu deux fois par année dans les cinq régions du pays. Tous les changements de réglementation font l'objet de discussions au cours de ces rencontres, et il y a aussi une séance nationale de consultation deux fois par année à Ottawa.

**Mme Bev Desjarlais:** Est-ce que vous consultez les gens des Premières nations?

**M. Gerard McDonald:** Au Manitoba, nous les avons consultés spécifiquement au sujet des petites embarcations. Il faudrait que je vérifie où et quand exactement. Je sais que nous avons eu une rencontre à Gimli l'an dernier. Nous en avons eu une plus au nord il y a quelques semaines, mais le nom de la localité...

**Mme Bev Desjarlais:** J'aimerais bien le savoir, parce qu'on ne peut pas dire que Gimli soit très au nord.

**M. Gerard McDonald:** Non, ce n'est pas ce que je voulais dire; j'ai dit qu'il y en avait eu une autre ailleurs. Je peux me renseigner pour vous.

**Mme Bev Desjarlais:** Merci.

**Le président:** Monsieur Karygiannis.

**L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.):** Merci, messieurs.

Il est important que nous, tant individuellement que dans le cadre de nos responsabilités envers la population du Canada, nous tenions compte du fait que, s'il se produit un accident... Supposons que je me rende en forêt par avion et que quelqu'un me fasse ensuite traverser un lac ou une rivière—un membre des Premières nations ou n'importe qui d'autre qui possède un bateau. S'il arrivait quelque chose, vous seriez les premiers à vous faire faire des reproches parce que vous n'auriez pas octroyé de permis à cette personne-là, que vous ne lui auriez pas offert les outils nécessaires, que vous n'auriez pas surveillé la situation et que vous n'auriez pas de programme pour lui permettre d'obtenir une formation.

Ce qui me ramène à la différence, dont on a souvent parlé, entre les gens qui se font ramasser en auto-stop sur le bord de la route et ceux qui prennent un taxi. Dans les grandes villes comme dans les petites, quand on conduit un taxi, il faut obtenir un permis; il faut suivre une formation et il faut avoir des assurances quand on offre un service au public.

Il faut donc faire preuve de prudence et de diligence raisonnables. Ma question est la suivante—en fait, j'en ai plus qu'une. Si, pour délivrer des permis à ces gens-là, que ce soient des membres des Premières nations, des guides ou qui que ce soit d'autre... S'ils n'ont pas accès à Internet ou s'ils ne peuvent pas se rendre dans un salon nautique, avez-vous songé à leur offrir des cours par correspondance? Il y a une foule de gens qui poursuivent leurs études par correspondance. Le ministère a-t-il envisagé d'offrir des cours par correspondance pour délivrer des permis à ces gens-là?

•(1605)

**M. Gerard McDonald:** Pas expressément, mais c'est une formule que nous pourrions envisager. Évidemment, nous n'avons pas encore préparé ce cours et nous allons chercher des fournisseurs pour l'offrir. Alors, ce serait certainement du domaine du possible.

**L'hon. Jim Karygiannis:** Allez-vous exiger également qu'avant d'obtenir un permis en vue d'exploiter un bateau pour transporter des gens, la personne qui loue ses services—que ce soit un passeur ou quelqu'un d'autre—ait aussi des assurances?

**M. Gerard McDonald:** Le Parlement a adopté récemment la Loi sur la responsabilité en matière maritime. On est en train d'établir le règlement d'application de cette loi, qui inclura une exigence relative aux assurances pour les petites embarcations.

**L'hon. Jim Karygiannis:** En définitive, ce que nous cherchons à faire, indépendamment des grandes déclarations et... des Premières nations, et tout, et tout... Il me semble que nous essayons de mettre en place un régime qui serait équitable pour tout le monde. Si quelqu'un transporte un ou des passagers à bord d'une embarcation, il en est responsable. Il doit savoir comment faire, avoir des notions de secourisme et une trousse de premiers soins, être capable de conduire le bateau, détenir un permis pour le faire et avoir les assurances nécessaires. C'est comme pour n'importe quel chauffeur de taxi au centre-ville de Toronto, à Yellowknife ou dans l'arrière-pays. Tant que vous n'êtes pas seul à bord et que vous transportez quelqu'un d'autre, vous devez en prendre la responsabilité. C'est bien ce que vous dites?

**M. Gerard McDonald:** En gros, oui.

**L'hon. Jim Karygiannis:** Vous allez envisager, quand vous allez préparer votre régime de certification, un cours par correspondance sous une forme ou sous une autre... Si je comprends bien, là où il y aura plus de dix personnes, vous allez envoyer quelqu'un par avion pour leur accorder cette certification?

**M. Gerard McDonald:** Encore là, nous ferions probablement appel à des fournisseurs de services pour ce genre de chose. Si les membres d'une association ou d'une communauté voulaient organiser quelque chose pour suivre le cours de certification, nous pourrions certainement leur donner des conseils et leur recommander un fournisseur qui pourrait leur offrir ce cours.

**L'hon. Jim Karygiannis:** S'il y avait un accident mettant en cause quelqu'un qui n'aurait pas de permis, qui ne saurait pas comment manoeuvrer un bateau, et ainsi de suite, qui est-ce qui serait tenu responsable?

**M. Gerard McDonald:** Qui est-ce qui serait tenu responsable?

**L'hon. Jim Karygiannis:** Prenons le cas d'un membre d'une Première nation. Je me rends en forêt par avion et je lui dis que je veux traverser un cours d'eau, avec ma femme et deux de mes enfants. J'embarque, et il y a un accident. Le bateau chavire et je suis blessé, ou mort. Et quelques-uns des membres de ma famille se noient. Qui est-ce qui serait tenu responsable?

**M. Gerard McDonald:** C'est le conducteur qui est responsable de s'assurer qu'il possède la formation nécessaire, qu'il détient le permis exigé, et ainsi de suite, exactement comme pour un véhicule.

**L'hon. Jim Karygiannis:** Mais, en définitive, ni le ministère ni personne d'autre n'aurait fait preuve de la diligence nécessaire pour offrir au conducteur la formation et les compétences dont il avait besoin pour manoeuvrer son embarcation et nous faire traverser, ma famille et moi, en toute sécurité. Il est primordial que les gens sachent comment manoeuvrer un bateau.

**M. Gerard McDonald:** Oui.

**L'hon. Jim Karygiannis:** Merci.

**Le président:** Il nous reste trois minutes. Monsieur Scarpaleggia.

**M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.):** C'est tout ce qu'il me faut, et même plus.

J'essaie simplement de me rafraîchir la mémoire pour savoir de quel niveau de gouvernement relèvent les eaux navigables. Je sais que, d'après la Constitution, c'est de compétence fédérale, mais il me semble que ce n'est pas clair.

**M. Gerard McDonald:** C'est très clair.

**M. Francis Scarpaleggia:** Mais l'application de cette responsabilité est déléguée, au Québec, non?

**M. Gerard McDonald:** Eh bien, oui, nous pouvons en déléguer l'application, mais selon la loi au sens strict, tout ce qui flotte sur l'eau est de notre ressort.

**M. Francis Scarpaleggia:** Il y a une entente de délégation au Québec?

**M. Gerard McDonald:** Nous avons des ententes avec un certain nombre d'agences d'application de la loi un peu partout au pays. Ces agences appliquent la loi pour notre compte, mais en définitive, s'il devait y avoir des accusations, elles seraient portées en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

**M. Francis Scarpaleggia:** D'accord, merci.

•(1610)

**Le président:** Je laisse maintenant la parole à M. Gouk.

**M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC):** J'ai une seule question à poser. C'est un peu une question rétroactive. Je viole probablement la loi moi-même. J'habite au bord de l'eau. Toute personne qui possède une embarcation de plaisance de dix chevaux-vapeur ou plus doit avoir une...

**M. Gerard McDonald:** La mesure sera appliquée graduellement sur une période de dix ans. Le règlement a été adopté en 1999, je pense. À l'heure actuelle, si vous êtes né après 1983, vous devez avoir une carte de conducteur—ou si vous conduisez une embarcation personnelle, il me semble—et, si vous êtes né avant cette date, vous devrez obtenir votre carte d'ici 2009.

**M. Jim Gouk:** Combien de temps faut-il pour en obtenir une?

**M. Gerard McDonald:** Si vous connaissez la navigation, il vous faudra simplement le temps de faire un examen et de le réussir.

**M. Jim Gouk:** Dans les petites communautés, est-ce qu'il y a un endroit pour passer cet examen ou si les gens doivent se rendre dans un plus grand centre?

**M. Gerard McDonald:** Comme je l'ai dit, il y a un certain nombre d'organisations qui offrent ce service. Vous pouvez obtenir votre carte par Internet et, généralement, dans les salons nautiques qui ont lieu un peu partout au pays. Il y a aussi des cours spécifiques. Des organisations comme les Escadrilles de plaisance, par exemple, offrent des cours pour obtenir la carte de conducteur.

**M. Jim Gouk:** Je suis sûr qu'il y en a dans tout le pays, mais dans l'Okanagan, en particulier, une des régions que je représente, il y a toutes sortes d'endroits touristiques. Il y a des caravanes flottantes et des embarcations personnelles, et une foule d'autres types de bateaux.

Si quelqu'un qui habite à un million de milles de l'eau et qui n'a pas d'embarcation à lui s'en va en vacances et veut en louer une, est-ce qu'il doit avoir un permis de conducteur?

**M. Gerard McDonald:** Oui, il doit en avoir un si c'est lui qui doit conduire l'embarcation et si, comme je l'ai dit, en vertu du règlement actuel, il est né après 1983. Mais en 2009...

**M. Jim Gouk:** Mais il ira peut-être en vacances à cet endroit-là une seule fois dans sa vie. Donc, il va devoir étudier tout cela et aller suivre un cours Dieu sait où, réussir le cours et attendre que son permis lui soit délivré avant de...

**M. Gerard McDonald:** Il va devoir obtenir une carte de conducteur, en effet. C'est exactement comme si vous alliez en vacances et que vous vouliez conduire une voiture de location.

**M. Jim Gouk:** Eh bien, il y a évidemment un régime différent pour les automobiles; tout le monde s'attend à cela.

C'est intéressant. D'accord. C'est tout ce que je voulais savoir.

**Le président:** Monsieur Scheer.

**M. Andrew Scheer:** M. Karygiannis a dit quelque chose qui suppose en quelque sorte une inversion du fardeau de la preuve. Si je me plie volontairement à certaines exigences et que je demande une décalcomanie à apposer sur mon canot, si Transports Canada m'envoie un logo pour dire que mon bateau est approuvé et qu'il y a ensuite un accident, la question de la responsabilité pourrait se poser : Transports Canada s'est essentiellement porté garant de mon embarcation ou de la compétence de son conducteur. Si c'est en bonne partie volontaire, si cela se fait en bonne partie par la poste, est-ce que M. Karygiannis, dans le cas où il serait victime d'un incident malheureux, pourrait revenir contre Transports Canada et le tenir responsable dans une certaine...

**Le président:** Pas de l'au-delà.

**M. Gerard McDonald:** D'après nos avocats, cela ne présente pas un risque pour nous. Nous inspectons les navires une fois par an ou une fois tous les cinq ans. Nous ne pouvons évidemment pas garantir que tous les navires respectent en tout temps toutes les règles de sécurité. La loi précise que c'est au propriétaire de s'en assurer.

**M. Andrew Scheer:** Avez-vous des chiffres à nous présenter au sujet des prévisions de coûts? Il est déjà arrivé que d'autres régimes de délivrance de permis accusent des dépassements de coûts imprévus. Vous introduisez des exigences applicables à tous les exploitants d'un véhicule; vous imposez certaines de ces obligations d'immatriculation aux petits bâtiments, ainsi que des inspections et autres formalités. Avez-vous une idée des coûts de tout cela?

**M. Gerard McDonald:** Actuellement, une séance de formation d'un jour coûte entre 200 \$ et 350 \$. Là encore, nous n'avons pas entièrement défini les exigences du cours, ni la façon dont il sera présenté. Il reste donc beaucoup de variables inconnues et c'est difficile pour nous d'établir une idée plus précise des coûts.

**M. Andrew Scheer:** Si l'on veut chiffrer les coûts qu'entraînera pour Transports Canada la mise en place de ce système d'immatriculation et de permis, il faut savoir que l'instauration de tels systèmes par plusieurs ministères entraîne énormément de coûts imprévus. Avez-vous effectué des prévisions relativement aux coûts que cela va entraîner pour Transports Canada?

**M. Gerard McDonald:** Nous ne prévoyons pas recevoir des fonds supplémentaires du gouvernement pour la mise en place ni l'application de ce programme. Par conséquent, quel que soit le système que nous allons établir, nous devons nous assurer qu'il sera conforme à nos niveaux actuels de référence.

**M. Andrew Scheer:** Vous envisagez donc de récupérer les coûts?

**M. Gerard McDonald:** Nous allons récupérer une partie des coûts, bien entendu, dans le cas du cours, mais pas pour l'embauche

de fonctionnaires supplémentaires pour... Comme je l'ai dit, nous allons faire appel à des fournisseurs de services essentiellement pour gérer et fournir la formation requise. Cette activité ne nécessitera aucune intervention de notre part, si ce n'est pour approuver les cours et vérifier le contenu de l'enseignement.

● (1615)

**M. John Forster:** Pour continuer dans la même veine, il faut payer le cours et il faut le faire maintenant si on est un plaisancier et qu'on veut obtenir son permis. Comme pour un permis de conduire, il faut payer un cours de conduite. Mais nous ne sommes pas concernés; c'est le fournisseur du service qui encaissera le prix du cours.

D'un autre côté, nous n'allons facturer que le coût du permis qui est de 50 \$ pour cinq ans, soit 10 \$ par an. Nous n'allons pas facturer des frais énormes. Nous n'allons pas engager 3 000 inspecteurs pour vérifier toutes les embarcations; nous allons gérer ce programme avec nos moyens. Est-ce une solution parfaite? Non. Mais nous ne voulons pas engager 3 000 inspecteurs pour aller vérifier les cartes, les bateaux et les décalcomanies. Vous ne voudriez pas d'une telle mesure et nous n'en voulons pas non plus.

En revanche, il y a une lacune qu'il faut combler. Il faut faire quelque chose. Il faut absolument imposer des règles aux personnes qui embarquent des passagers payants sur leur bateau. Il faut au minimum imposer certaines règles qui permettent de vérifier que le capitaine du bateau est compétent et qu'il a reçu une formation appropriée qui lui permet d'embarquer des passagers. Nous nous efforçons de mettre au point une formule raisonnable pour combler cette lacune, mais nous voulons éviter un système onéreux pour eux comme pour nous, parce que si le système est trop lourd pour nous, il l'est également pour eux.

**M. Andrew Scheer:** Même s'il existe déjà des règlements de sécurité?

**M. John Forster:** Actuellement, il n'existe aucune réglementation exigeant qu'un exploitant prouve qu'il a la formation requise et les compétences nécessaires pour pouvoir embarquer des passagers payants sur son navire. Il n'y a aucune réglementation. Je pourrais le faire moi-même, alors que je ne sais pas manoeuvrer un bateau. Dès demain, je pourrais proposer à toutes les personnes ici présentes de leur faire traverser la rivière pour 50 \$. Aucun règlement n'exige que l'exploitant ait une formation, des connaissances spéciales, ni qu'il connaisse la navigation. N'importe qui peut le faire.

Nous essayons de trouver une formule efficace et raisonnable pour faire en sorte que si je vous demande de me conduire quelque part en bateau, je puisse avoir l'assurance que vous avez acquis un minimum de connaissances et de formation pour me mener à bon port.

**M. Andrew Scheer:** Comme je vous l'ai dit, on peut comprendre que le permis soit obligatoire pour quelqu'un qui organise des promenades en bateau aux chutes de Niagara, pour un exploitant de grand bateau qui embarque beaucoup de passagers. Mais pour ceux qui offrent ce genre de service, surtout dans les régions éloignées du Canada—ceux qui ont toujours fait ça—il me semble qu'il y a des règlements concernant la sécurité à bord d'une embarcation. Il me semble que vous tenez de réglementer une activité qui a toujours eu lieu en disant : « Vous ne pouvez pas le faire si vous n'êtes pas autorisé par le gouvernement ».



**M. John Forster:** Je ne pense pas que nous ayons une telle attitude. Nous essayons de faire comprendre qu'il faut un minimum de sécurité... Et je pense que les points que vous avez soulevés aujourd'hui au sujet des régions rurales et éloignées et au sujet des Premières nations sont intéressants. Nous allons faire tout notre possible pour trouver une formule qui fonctionne bien dans ces situations.

C'est pourquoi nous faisons actuellement des consultations. Nous n'avons pas imposé une réglementation et lancé le processus, parce que ce n'est pas commode. Notre solution n'est pas parfaite. Je pense que les points que vous avez soulevés aujourd'hui sont vraiment utiles—nous allons vraiment nous pencher sur l'application de la réglementation dans le Nord.

**Le président:** Je précise que nous ne sommes pas actuellement en consultation.

Madame Desjarlais.

**Mme Bev Desjarlais:** Je tiens tout simplement à préciser que je comprends parfaitement la nécessité d'améliorer la sécurité. Je sais que bon nombre des victimes d'accidents de navigation appartiennent aux Premières nations ou aux peuples autochtones et qu'il y a encore beaucoup de travail à faire pour que les gens comprennent qu'il faut porter des gilets de sauvetage et prendre d'autres précautions.

Je souris parce que j'ai bien l'impression que ce ne sera pas facile à mettre en place... et je pourrais vous donner le nom de quelques individus qui vous donneront du fil à retordre. Si vous pouvez les convaincre de l'utilité du programme proposé, ça pourrait fonctionner; par contre, si vous n'y parvenez pas, il n'y aura rien à faire.

Je trouve également que 200 \$ à 350 \$, c'est énormément d'argent pour beaucoup de monde. C'est plus cher que le registre d'inscription des armes à feu. C'est plus cher que pour n'importe quel cours de conduite automobile. C'est une dépense énorme.

J'aimerais maintenant revenir à quelque chose qui me tient à coeur, puisque j'ai assisté moi-même à l'élaboration de la Loi sur la responsabilité en matière maritime et que je me trouvais ici même lorsque le *Lady Duck* a coulé, faisant quelques victimes, et lorsque plusieurs jeunes écoliers de l'Ontario sont morts dans le naufrage de ce bateau dont je ne me souviens plus du nom... C'était le *True North II* et je crois que c'était en baie Géorgienne.

Le problème, c'est qu'aucune assurance de responsabilité civile n'était requise et le gouvernement libéral avait refusé à l'époque de légiférer pour rendre obligatoire l'assurance responsabilité. Nous avons entendu le témoignage de l'Association des courtiers d'assurance du Canada. Ils nous avaient dit que ce ne serait pas quelque chose d'extrêmement coûteux. Si l'assurance responsabilité avait été obligatoire, ces exploitants auraient dû respecter certaines normes de sécurité, faute de quoi ils n'auraient pas pu poursuivre leurs activités sans assurance, de la même manière qu'on ne peut pas piloter un avion ni obtenir un prêt pour une maison si l'on n'a pas d'assurance. Or, le gouvernement avait refusé d'agir dans ce domaine.

J'aimerais donc savoir si c'est maintenant obligatoire en vertu de la loi, au cas où cela m'aurait échappé.

Est-ce que c'est exigé par la loi?

• (1620)

**M. Gerard McDonald:** Oui, par la Loi sur la responsabilité en matière maritime et...

**Mme Bev Desjarlais:** La loi prévoit donc la responsabilité des exploitants de bâtiments? Ils doivent donc avoir une assurance?

**M. Gerard McDonald:** ... et le règlement. La loi est en vigueur...

**Mme Bev Desjarlais:** Ce n'est pas prévu dans la loi, mais dans le règlement.

**M. Gerard McDonald:** Si, et par le règlement... Ce n'est pas mon secteur, mais je crois que le règlement sera bientôt publié si ce n'est déjà fait, dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

**Mme Bev Desjarlais:** D'accord, mais le règlement n'est pas encore en place?

**M. Gerard McDonald:** Non.

**Mme Bev Desjarlais:** Donc, cela ne m'a pas totalement échappé. J'aurais été plutôt fâchée de ne pas m'en apercevoir. J'aurais pensé que la chose était suffisamment importante pour être mentionnée dans la loi, mais au moins, si c'est prescrit dans le règlement...

Vous mentionnez que cette obligation sera inscrite dans le règlement pour les embarcations dont nous parlons aujourd'hui. Est-ce que cette obligation sera également dans le règlement qui s'applique aux exploitants du *True North II* ou du *Lady Duck*?

**M. Gerard McDonald:** Absolument.

**Mme Bev Desjarlais:** Très bien. Merci.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions?

Pouvez-vous me rappeler les chiffres concernant le nombre de décès survenus l'an dernier pour lesquels vous avez des statistiques comme vous l'avez mentionné dans votre déclaration préliminaire concernant les petits bâtiments commerciaux?

**M. John Forster:** Mes notes indiquent que dans le cas des bateaux de plaisance, comme les bateaux que l'on utilise au chalet, il y a environ 150 décès par an. Dans le cas des navires commerciaux, le nombre varie entre 30 et 40 et probablement que les deux tiers ou les trois quarts de ces décès sont survenus dans de petits bâtiments commerciaux, y compris des bateaux de pêche.

**Le président:** Mme Desjarlais nous a parlé de l'accident survenu dans l'Outaouais et de l'accident de la baie Géorgienne. Ces embarcations étaient immatriculées, n'est-ce pas, et inspectées en vertu des normes sur la sécurité des navires?

**M. Gerard McDonald:** Quelles embarcations?

**M. John Forster:** Le *True North II* et le *Lady Duck*.

**M. Gerard McDonald:** Je ne suis pas certain que l'inspection ait été requise pour le *True North II*.

Qu'en pensez-vous?

**M. Victor Santos-Pedro:** Si.

**M. Gerard McDonald:** Oui, il était soumis à l'inspection.

Quant au *Lady Duck*, l'inspection n'était pas obligatoire, mais comme il y avait déjà eu un accident, nous l'avions inspecté à plusieurs reprises.

**Le président:** Est-il exact que la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada fait l'objet de poursuites à la suite de l'accident dans la baie Géorgienne?

**M. Gerard McDonald:** Le *True North II* ?

**Le président:** Oui.

**M. Gerard McDonald:** Des actions au civil ont été intentées contre Transports Canada, mais je crois qu'elles ont toutes été réglées.

**Le président:** Vous souvenez-vous combien de personnes ont péri dans ce naufrage au large de l'île Flowerpot?

**M. Gerard McDonald:** Deux enfants.

**Le président:** Par conséquent, dans le cas des petits bâtiments commerciaux, il faut compter de 30 à 40 cas par an?

**M. Gerard McDonald:** D'après mes renseignements, oui.

**Le président:** Le régime que vous proposez s'applique donc à un très large éventail d'exploitants—je ne sais pas exactement ce qu'est un petit bâtiment commercial. On peut dire qu'il y a environ une quarantaine de personnes qui malheureusement se noient chaque année. Pensez-vous que la nouvelle réglementation va diminuer ce genre d'accidents?

• (1625)

**M. Gerard McDonald:** Nous l'espérons. Nous sommes convaincus que grâce à l'éducation à la sécurité, la probabilité sera plus grande que les exploitants sauront comment réagir en cas de danger.

**Le président:** Monsieur McDonald, vous venez de dire que vous espérez une amélioration et vous avez ensuite parlé de probabilité. Savez-vous si un tel régime a déjà existé et quels ont été les résultats? Nous osons croire que vous n'adoptez pas un règlement en espérant seulement obtenir des résultats.

**M. Gerard McDonald:** Excusez-moi, je n'ai pas compris la question.

**Le président:** Vous avez utilisé le verbe espérer.

**M. Gerard McDonald:** Oui.

**Le président:** Vous promulguiez un règlement. Est-il basé sur des résultats hypothétiques ou sur des résultats vérifiés? Est-ce que vous vous appuyez sur une inspiration soudaine ou sur des probabilités? Je vous demande essentiellement sur quoi vous vous appuyez pour penser que ce règlement que vous voulez appliquer dans tout le pays aura des résultats ou s'il ne fera que compliquer la vie de beaucoup de gens dans les régions éloignées du pays ou même partout au Canada?

**M. Gerard McDonald:** Il est évident que je ne peux pas vous garantir le nombre exact de personnes que ce règlement va permettre de sauver.

**Le président:** Ce n'est pas ce que je vous demande. Je vous demande s'il y a une tendance. Vous devez bien avoir des preuves corroborantes. Je vous demande de me donner ces informations.

**M. Gerard McDonald:** Je ne sais pas si nous avons des preuves corroborantes pour cette situation précise, mais je pense que l'on peut prouver que l'éducation et la sensibilisation à la sécurité ont une incidence sur le comportement des individus et les statistiques d'accidents.

**Le président:** Vous avez dit « je pense que l'on peut prouver ».

**M. Gerard McDonald:** Je ne dispose d'aucune information de ce type.

**Le président:** Pouvez-vous me dire si cet aspect a été examiné ou si, une fois de plus, vous vous appuyez sur des vœux pieux? Quel est le résultat que nous voulons atteindre?

**M. Gerard McDonald:** Je ne peux pas vous citer d'études précises indiquant...

**Le président:** J'habite à la frontière avec le Michigan. Il y a 780 000 bateaux de plaisance qui fréquentent la rivière St. Clair, la rivière Detroit et le lac St. Clair. Toutes ces embarcations appartiennent à des plaisanciers américains. Ce ne sont pas des embarcations commerciales, simplement des bateaux.

Les États-Unis ont-ils un tel programme?

**M. Gerard McDonald:** Oui, dans certains États.

**Le président:** Dans certains États?

**M. Gerard McDonald:** Oui, mais je ne sais pas exactement lesquels.

**Le président:** Est-ce que votre projet de réglementation... Savez-vous quel est le régime qui s'applique aux bateaux de plaisance?

À l'endroit où j'habite, les plaisanciers de l'Ontario Power Squadron et ceux qui investissent beaucoup d'argent dans des bateaux jugent qu'il est plus prudent d'apprendre à naviguer sur leurs embarcations. Ça existe déjà et depuis 75 ans.

**M. Gerard McDonald:** C'est exact.

**Le président:** Vous parlez maintenant des petits bâtiments commerciaux. Avez-vous la preuve que le programme sera efficace?

**M. John Forster:** Je ne peux pas vous citer une étude précise, car il n'y en a pas. Par contre, je peux vous citer d'autres exemples. Si vous conduisez une voiture ou si vous voulez utiliser un bateau de plaisance, si vous conduisez un véhicule, peut-on dire que la formation reçue par le conducteur ou le navigateur contribue à le sensibiliser à la sécurité et à améliorer sa maîtrise du véhicule ou de l'embarcation? Est-ce que cela incite à mettre l'accent sur la sécurité, à prévoir le bon équipement, etc.? Je pense qu'il est tout à fait évident qu'une telle réglementation va contribuer à améliorer la sécurité générale.

Si vous voulez des chiffres, je ne pense pas que nous ayons en main une étude qui puisse garantir que le nombre annuel de décès va passer de 40 à six. Actuellement, toute personne qui utilise une petite embarcation doit avoir une formation minimale, sauf pour les petits bâtiments commerciaux. Le gouvernement a décidé que si vous possédez un petit bateau de plaisance à votre chalet, vous devez au moins avoir une formation de base pour obtenir votre permis. Le programme est en voie d'instauration.

**Le président:** Le raisonnement porte sur les petits bâtiments commerciaux. Une quarantaine de personnes sont mortes. Excusez-moi d'être aussi brutal. Nous savons que les incidents impliquant deux petits bâtiments commerciaux, un sur la rivière des Outaouais et l'autre dans la baie Géorgienne, embarcations qui étaient immatriculées et inspectées, ont fait des victimes.

La Direction de la sécurité des navires de Transports Canada—je crois en effet que c'est la direction chargée des inspections—fait l'objet de poursuites civiles, car on lui reproche de n'avoir pas bien fait son travail. J'essaie de comprendre comment votre programme va améliorer la sécurité des navires alors que les inspections effectuées par vos fonctionnaires ne sont pas parvenues à protéger la population. C'est tout au moins ce qui est allégué.

**M. John Forster:** À mon avis, il est tout à fait impossible qu'un programme de sécurité puisse obtenir un taux de succès de 100 p. 100. Il y aura toujours des erreurs humaines. Il y aura toujours des accidents. Ce n'est pas parce qu'on ne peut pas mettre fin aux accidents dans le domaine de l'aviation civile que l'on doit fermer boutique et laisser les exploitants de compagnies aériennes faire ce qu'ils veulent... Je ne comprends pas ce type de raisonnement.

La réalité, c'est qu'il y a une catégorie de bateaux que les gens utilisent pour gagner leur vie. C'est très bien ainsi, mais nous pensons que ces gens-là devraient suivre un cours d'une journée pour qu'ils aient au moins des notions de base en matière de sécurité. Est-ce que nous pouvons citer une étude affirmant que ce programme entraînera une amélioration de 36,3 p. 100 de la sécurité? Au risque de vous décevoir, une telle étude n'existe pas. Pour moi, il est clair que le programme que nous proposons permet d'imposer une norme minimale en matière de sécurité.

**Le président:** Je comprends, monsieur Forster.

Les membres du comité savent que, selon certaines allégations, on reproche à Transports Canada d'avoir manqué à ses obligations de garantir la sécurité dans le cas de ces embarcations. Je reconnais qu'il s'agit seulement d'allégations.

Vous voulez imposer un vaste régime réglementaire alors que le nombre de décès annuels est relativement réduit. Je ne veux pas faire preuve de désinvolture, mais j'ai l'impression que le programme que

vous voulez imposer sera très coûteux pour les exploitants. Permettez-moi de vous demander si vous avez envisagé une autre solution. Pourquoi ne pas envisager d'exiger que tous les exploitants soient assurés? De cette manière, vos inspections n'auraient pas besoin d'être aussi rigoureuses.

● (1630)

**M. John Forster:** Nous ne sommes pas ici pour parler des inspections.

**Le président:** Non, nous parlons de l'obligation d'obtenir un permis. À quoi s'exposeront les personnes qui n'auront pas de permis?

**M. Gerard McDonald:** La loi prévoit une amende.

**Le président:** Très bien. Je n'ai plus d'autres questions.

Merci beaucoup, messieurs.

[La séance se poursuit à huis clos.]

---





**Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes**

**Published under the authority of the Speaker of the House of Commons**

**Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:**

**<http://www.parl.gc.ca>**

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.**