



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 031 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 6 juin 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 lundi 6 juin 2005

• (1535)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Monsieur McDonald, nous sommes heureux de vous revoir. Monsieur Roussel, bienvenue.

Nous allons discuter aujourd'hui du programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments.

Monsieur McDonald, nous vous écoutons.

M. Gerard McDonald (directeur général, Sécurité maritime, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Je m'excuse de vous avoir fait attendre. Nous avons mis un peu de temps à franchir les contrôles de sécurité.

La dernière fois que nous avons comparu devant le comité, le 20 avril, nous avons répondu à un certain nombre de questions sur le programme pour petits bâtiments commerciaux. Depuis, nous avons rencontré le conseil consultatif maritime canadien et le comité de la haute direction de la sécurité maritime. Je tiens tout simplement à faire le point sur les modifications que nous prévoyons apporter aux exigences de compétence imposées aux conducteurs de petits bâtiments. J'en avais discuté à la réunion du 20 avril.

Nous avons dit, à ce moment-là, que nous voulions prévoir, dans le règlement, un cours d'une journée pour permettre aux exploitants de petits bâtiments commerciaux d'obtenir un certificat de compétence. Depuis, comme je l'ai mentionné, nous avons rencontré le conseil consultatif maritime canadien, qui est la principale tribune de consultation auprès de l'industrie. Concernant les petits bâtiments commerciaux—les bâtiments de moins de huit mètres transportant six passagers au moins—nous envisageons maintenant d'exiger des exploitants qu'ils obtiennent une carte de compétence équivalente à celle offerte actuellement aux conducteurs d'embarcations de plaisance.

Encore une fois, ces propositions font toujours l'objet de consultations. Rien n'a encore été décidé. Je tenais tout simplement à vous mettre au courant de l'évolution du dossier.

Je n'ai rien d'autre à ajouter, monsieur le président. Nous avons fait une déclaration la dernière fois que nous sommes venus. On nous a dit que vous aviez d'autres questions à nous poser. Nous allons faire de notre mieux pour y répondre.

Le président: Très bien.

Monsieur Gouk, avez-vous des questions à poser?

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): Pas pour l'instant. J'en aurai peut-être plus tard.

Mon collègue devrait arriver à l'instant. Il aura sans doute des questions à poser.

[Français]

Le président: Monsieur Carrier, est-ce que vous avez des questions?

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Pas vraiment.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Je suppose que je pourrais en inventer une.

Des voix : Oh, oh!

M. Raymond Bonin : Je ne voudrais pas qu'ils aient franchi tous ces contrôles de sécurité pour rien.

J'ai passé l'examen. J'ai trouvé le cours très informatif et utile. Le problème, c'est que lorsque n'importe quel fournisseur de cours est autorisé à délivrer des permis, la carte, dans certains cas, peut coûter 30 \$, et c'est ce que j'ai payé, tandis que dans d'autres, elle peut coûter 60 \$ et même 90 \$. Il y a beaucoup de gens dans le milieu qui s'enrichissent. Habituellement, ce sont ceux qui donnent les cours qui s'opposent à toute forme de réglementation. Ils sont en train de s'enrichir.

Je ne sais pas pourquoi le cours n'est pas offert sur Internet. Les gens pourraient passer l'examen, et on pourrait fixer le coût de la carte à 30 \$. Point à la ligne. Habituellement, ce sont les plus pauvres, qui ne sont pas branchés, qui finissent pas suivre le cours prolongé. Celui-ci coûte une fortune et donne droit au même permis.

C'est ce que je reproche au système. Le cours est informatif, et je pense qu'il mérite d'être suivi, mais je ne vois pas pourquoi certains Canadiens devraient payer 100 \$ pour obtenir la carte, et d'autres, 30 \$. C'est le montant que j'ai payé.

M. Gerard McDonald: Vous avez raison. En fait, je suis content que vous ayez soulevé ces points.

Certes, nous appuyons le programme pour conducteurs d'embarcations qui leur donne droit à une carte de compétence, mais nous ne sommes pas prêts à dire qu'il est parfait. Nous sommes en train de revoir le règlement qui s'applique au programme. Nous prévoyons concentrer nos efforts non pas sur les cours, mais sur les examens.

Par exemple, nous pouvons effectuer des contrôles de qualité au moyen des examens, en nous assurant que l'examen est administré en bonne et due forme, qu'il s'appuie sur des mesures de contrôle de qualité efficaces, et que les fournisseurs de cours disposent d'une base de données adéquate dans laquelle figure le nom de tous les Canadiens qui ont reçu une carte de compétence.

Donc, le règlement sur la compétence des conducteurs fait lui aussi l'objet de consultations. Nous essayons d'améliorer le système.

M. Raymond Bonin: Ne pouvons-nous pas demander au ministère qu'il offre le cours sur Internet, ou qu'il vende des bandes VHS 5 \$ l'unité, pour que les gens puissent avoir accès à l'information au moindre coût possible? Ils pourraient ainsi suivre le cours en groupe ou seuls.

Le problème, ce sont les examens. Il est impossible, surtout dans les petites collectivités, de passer l'examen si l'on n'a pas suivi le cours. C'est injuste.

M. Gerard McDonald: En fait, toute l'information concernant l'examen se trouve maintenant sur Internet. Essentiellement, tous les renseignements dont vous avez besoin pour passer un examen figurent dans le *Guide de sécurité nautique*, qui est offert à tous les Canadiens. Ils peuvent s'en servir pour se préparer à l'examen.

M. Raymond Bonin: Et qu'en est-il des personnes qui habitent dans les petites collectivités et qui ne savent pas comment obtenir tous les renseignements dont elles ont besoin? Pourquoi le cours n'est-il pas identifié sous... ?

Est-ce Transports Canada qui contrôle le tout?

• (1540)

M. Gerard McDonald: Oui.

M. Raymond Bonin: Nous pourrions leur dire, « Adressez-vous à Transports Canada. Le cours est offert sur Internet—si vous n'avez pas d'ordinateur, vous pouvez utiliser celui qui se trouve dans nos bureaux. »

Il faut que l'information soit facilement accessible, simple et non pas rédigée par des bureaucrates. Elle doit s'adresser aux personnes qui ont un niveau de 8^e année, puisque ce sont elles qui doivent suivre les cours. L'information existe, sauf qu'elles sont incapables de la trouver. Alors, simplifions les choses : vendons des bandes VHS au prix de 5 \$ l'unité, ce qui n'est pas beaucoup. Les gens peuvent se permettre de l'acheter. Ils peuvent visionner la cassette avec leurs enfants. De cette façon, tout le monde apprend.

Offrons aux gens un produit convivial, comme nous sommes censés le faire. Autorisons ensuite les fournisseurs à leur faire passer uniquement l'examen, moyennant un certain montant.

M. Gerard McDonald: Nous pouvons certainement tenter de le faire. Notre objectif, bien entendu, est d'amener un plus grand nombre de personnes à se familiariser avec les normes de sécurité nautique. C'est l'objectif que nous visons : nous assurer qu'elles sont bien informées, pour qu'elles puissent assurer leur propre sécurité et celle de leurs passagers.

M. Raymond Bonin: Concernant les fournisseurs de cours, une bonne partie de l'argent qu'ils reçoivent est versée à la Ligue navale, n'est-ce pas? Ou peut-être aux organisations de plaisanciers?

M. Gerard McDonald: Cela dépend de l'organisation.

M. Raymond Bonin: Ce sont elles qui ont approuvé le cours.

M. Gerard McDonald: C'est exact.

M. Raymond Bonin: Elles sont situées très loin du nord de l'Ontario, et elles empochent de l'argent chaque fois qu'une personne obtient un permis. C'est ridicule.

Le président: Nous avons compris, monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin: Merci.

Comment avez-vous trouvé la question que j'ai inventée?

Le président: Très intéressante.

Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Je n'ai que deux ou trois questions à poser.

D'abord, je vais devoir me mettre à la tâche, car je vis sur l'eau. J'avais quelques bateaux, que j'ai vendus, mais j'envisage d'en acheter un autre. Je vais être obligé de me soumettre, moi aussi, à ces formalités.

Je suppose que vous voulez que tout le monde suive le cours. Toutefois, si une famille a un bateau et qu'un seul de ses membres possède un permis, est-ce que les autres peuvent conduire le bateau en présence du titulaire du permis, ou est-ce que tout le monde doit suivre le cours pour être en règle?

M. Gerard McDonald: Non. On s'attend à ce que ce soit le conducteur de l'embarcation qui ait la carte de compétence.

M. Jim Gouk: Donc, aucune autre personne ne pourrait conduire le bateau, sauf si elle a un permis.

M. Gerard McDonald: C'est exact.

M. Jim Gouk: D'accord.

Qu'en est-il des pourvoyeurs qui louent des petites embarcations, des petits bateaux de plaisance et autre chose du genre? Dans quelle mesure vont-ils être touchés, ou le sont-ils déjà? Est-ce que toutes les personnes qui louent un bateau vont être obligées d'avoir un certificat? Supposons qu'elles font tout simplement une promenade sur le lac avec la famille, qu'elles ne possèdent pas de bateau et qu'elles ne prévoient pas en louer un autre. Vont-elles être obligées de suivre le cours pour pouvoir utiliser un bateau pendant leurs vacances à la plage?

M. Gerard McDonald: Nous nous penchons là-dessus. Nous essayons de trouver une solution. Nous avons eu droit à une très bonne collaboration de la part des pourvoies quand nous les avons consultées. Je crois comprendre que la plupart de ces exploitants vont maintenant offrir un cours de base sur la sécurité nautique aux personnes qui louent un bateau. Si elles n'ont pas de carte de compétence, elles devront remplir une liste de vérification sur le fonctionnement de l'embarcation et les règles de sécurité.

M. Jim Gouk: Je suis encore plus perdu qu'avant. Vous dites que si le pourvoyeur leur explique les règles de base, même si elles n'ont pas de permis, elles vont pouvoir utiliser le bateau?

M. Gerard McDonald: C'est ce qui se fait actuellement. N'oubliez pas : ce n'est pas un permis, mais une carte de compétence. Il y a certaines règles que nous tenons à leur signaler. Nous ne voulons pas fermer l'industrie de location en...

M. Jim Gouk: D'après ce que vous dites, si j'achète une petite embarcation, je dois, pour être en règle, avoir un certificat d'exploitant. C'est bien cela?

M. Gerard McDonald: Oui.

M. Jim Gouk: Je viole la loi si je n'en ai pas.

M. Gerard McDonald: C'est exact.

M. Jim Gouk: Et qu'en est-il de la personne qui loue un bateau? Elle a rempli la liste de vérification, comme vous l'avez mentionné, mais elle n'a pas de certificat d'exploitant. Est-elle en règle?

M. Gerard McDonald: Le règlement ne contient aucune disposition qui les exempte de cette exigence, mais il est vrai que nous continuons, par principe, de tolérer cette pratique.

M. Jim Gouk: Est-ce que le ministère, par principe, se garde de porter des accusations contre les personnes qui louent des bateaux de plaisance dans ces circonstances?

• (1545)

M. Gerard McDonald: À ma connaissance, aucune personne n'a encore été accusée.

M. Jim Gouk: Ce n'est pas ce que je vous demande. La question est la suivante : y a-t-il une politique qui interdit au ministère de porter des accusations contre les personnes qui louent des embarcations?

M. Gerard McDonald: Je ne saurais vous le dire. Victor...?

Non, je suppose que nous n'avons pas de politique écrite sur le sujet. Toutefois, nous n'avons pas l'habitude de porter des accusations contre les personnes dans ces cas-là.

M. Jim Gouk: Mais elles sont légalement tenues d'avoir un certificat?

M. Gerard McDonald: Oui, en vertu du règlement, elles sont légalement tenues d'en avoir un. C'est ce que je crois comprendre.

M. Jim Gouk: D'accord. Je sais que vous êtes en train de prendre des mesures pour éviter que l'industrie ne souffre, mais en même temps, je trouve inquiétant que vous n'ayez pas encore adopté, à ce sujet, une disposition précise, et que l'on continue de faire fi de la loi. La loi est peut-être imparfaite, mais je n'aime pas l'idée qu'on l'enfreigne. Il faut corriger la situation.

J'ai l'impression qu'on essaie de régler un problème potentiel en faisant semblant que la loi n'existe pas, ou en faisant fi de celle-ci, au lieu de trouver d'adopter des mesures qui s'attaquent au véritable problème.

M. Gerard McDonald: Vous avez raison. Je tiens à préciser que les exigences relatives à la carte de compétence des conducteurs sont en train d'être mises en oeuvre progressivement. Pour l'instant, seules les personnes nées après 1983, ou celles qui exploitent des embarcations de moins de quatre mètres, doivent obtenir une carte de compétence.

M. Jim Gouk: Ce qui englobe sans doute un grand nombre des bateaux de plaisance.

M. Gerard McDonald: En tout cas, pas les caravanes flottantes, puisque je présume que c'est à cela que vous faites allusion.

M. Jim Gouk: Je fais allusion aux petites embarcations, celles qu'on utilise pour se promener sur le lac Okanagan, par exemple.

M. Gerard McDonald: Oui.

M. Jim Gouk: Est-ce que les motomarines entrent dans cette catégorie?

M. Gerard McDonald: On exige maintenant une carte de compétence pour toutes les embarcations personnelles.

M. Jim Gouk: Sauf pour les embarcations louées. On fait semblant qu'on ne les voit pas.

M. Gerard McDonald: Les règles ont été contournées jusqu'ici, c'est vrai.

M. Jim Gouk: C'est fascinant.

Merci.

Le président: Monsieur Karygiannis.

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

Bonjour.

Tout cela me fait penser à l'industrie de location d'autos. On ne décide pas, du jour au lendemain, de partir en vacances et d'aller chercher un permis pour pouvoir louer une voiture. Quand vous louez un véhicule, vous avez déjà en main un permis de conduire. Dans le cas d'un bateau, quand on loue une embarcation et qu'on ne sait pas comment la conduire, on risque très bien de causer un accident. Une vie, c'est une vie. Que l'accident arrive sur l'eau ou sur terre, c'est la même chose.

Est-ce que vous envisagez également de travailler avec les provinces, de leur dire, d'accord, nous aimerions établir, de concert avec vous, un système de permis, de cartes de compétence? Vous savez, les permis de conduire, ça existe aussi bien en Ontario qu'au Québec. Est-ce que vous envisagez de collaborer avec les provinces? Ou est-ce que le ministère des Transports tient à agir seul dans ce domaine?

M. Gerard McDonald: Pas du tout. En fait, nous collaborons de près avec les organismes d'application de la loi à l'échelle du pays, parce que dans le cas des embarcations de plaisance, la loi est appliquée, dans une large mesure, au niveau local, par les forces municipales ou provinciales, ou par la GRC. Nous voulons, bien sûr, collaborer de près avec elles, nous assurer qu'elles appuient le règlement que nous avons allons adopter et que ce dernier peut être appliqué sans difficulté.

L'hon. Jim Karygiannis: Avez-vous eu l'occasion de calculer ce que coûterait la vérification des adresses, la tenue d'un registre? Combien coûterait l'enregistrement, de manière générale? Avez-vous fait le calcul? Avez-vous établi des plans?

M. Gerard McDonald: Non, nous n'avons pas calculé les coûts en tant que tels. La carte de compétence, comme l'a indiqué M. Bonin, est offerte par des fournisseurs de cours privés. Ce sont eux qui doivent évaluer les coûts du programme, régler les questions administratives.

Les coûts absorbés par le ministère fédéral sont assez modestes. Ils se limitent, pour l'instant, aux cours qui sont approuvés, aux activités d'exécution.

• (1550)

L'hon. Jim Karygiannis: Je n'étais pas ici au début et je m'en excuse, mais j'aimerais que vous m'expliquiez comment le ministère des Transports compte établir une base de données qui lui permet de savoir qui possède un certificat de compétence et qui n'en possède pas. Est-ce l'une des options que vous envisagez? Par exemple, si on vous appelle pour vous signaler un changement d'adresse, comment allez-vous procéder?

M. Gerard McDonald: Oui, comme je l'ai dit, le fait que nous n'ayons pas une base de données centralisée renfermant le nom des personnes qui ont une carte de compétence est une des faiblesses du système actuel. C'est d'ailleurs ce que nous tentons de corriger au moyen des modifications au règlement que nous allons proposer.

Sur le plan opérationnel, les prestataires de cours—ou, comme nous allons les appeler, les prestataires d'examens—devront maintenir une base de données renfermant le nom des gens ayant subi un examen. Ils devront ensuite transmettre périodiquement ces données au ministère des Transports. Nous leur dirons sous quelle forme les données doivent être soumises pour que nous puissions ensuite les verser dans une base de données nationale.

L'hon. Jim Karygiannis: Avez-vous fait une estimation des coûts liés à l'établissement de la base de données et à son maintien?

M. Gerard McDonald: Je ne sais pas si nous avons une estimation.

Donald?

M. Donald Roussel (directeur, Normes du personnels maritime et de pilotage, ministère des Transports): Au stade préliminaire d'évaluation, pour l'année financière actuelle, par exemple, nous estimons que l'analyse et l'élaboration de la base de données devraient coûter près de 100 000 \$. On prévoit que la base de données renfermera, d'ici 2009, près de trois millions de noms. C'est donc un projet d'assez large envergure.

L'hon. Jim Karygiannis: Combien coûtera chaque année l'entretien et la mise à jour de la base de données?

M. Donald Roussel: À l'heure actuelle, nous estimons qu'il en coûtera approximativement 50 000 \$ par année au ministère. C'est notre estimation pour le moment; quand tout sera prêt, nous aurons une meilleure idée.

L'hon. Jim Karygiannis: Quand vous attendez-vous à ce que la base de données soit prête et que vous ayez des chiffres concrets? Je comprends que les 100 000 \$ et les 50 000 \$ sont des chiffres préliminaires, mais à quel moment pensez-vous avoir les données nécessaires afin de pouvoir transmettre au comité de l'information fiable sur ce que la base de données coûtera?

M. Donald Roussel: Nous devrions avoir une estimation des coûts totaux d'ici la fin de mars. Ce projet est en cours actuellement.

L'hon. Jim Karygiannis: En 2006?

M. Donald Roussel: Oui, en 2006.

L'hon. Jim Karygiannis: D'ici 2006, il en coûtera combien pour maintenir le programme?

M. Donald Roussel: Nous n'avons pas de chiffres car la base de données n'existe pas encore. Ces données sont détenues par les 76 prestataires de cours au pays.

L'hon. Jim Karygiannis: Et que coûteront les travaux préliminaires?

M. Donald Roussel: C'est 100 000 \$.

L'hon. Jim Karygiannis: D'accord, merci.

Le président: Monsieur Scheer, vous avez une question?

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Jeremy va prendre la parole en premier.

Le président: Monsieur Harrison, allez-y.

M. Jeremy Harrison (Desnethé—Missinippi—Rivière Churchill, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis nouveau au comité et je suis content d'en faire partie.

J'aimerais fournir un peu de contexte à nos témoins. Je représente la circonscription de Desnethé—Missinippi—Rivière Churchill, qui comprend tout le nord de la Saskatchewan, soit environ 58 p. 100 de la province. Sur le plan géographique, nous avons évidemment énormément de lacs, et environ la moitié de la population est

autochtone. Bon nombre des Autochtones gagnent leur vie ou se procurent un revenu additionnel grâce aux activités de pourvoierie, de guide, de tourisme d'aventure, etc. Toute la population de mon comté sera visée par ce nouveau règlement.

Je dois vous dire que les gens de ma circonscription craignent grandement que cela aura des effets très néfastes à la fois sur leurs entreprises et leur mode de vie.

J'aimerais d'abord savoir combien coûtera l'examen.

M. Gerard McDonald: D'après ce qu'on m'a dit, ça variera de 30 à 90 \$, selon le prestataire de cours.

M. Jeremy Harrison: Ma circonscription est la plus pauvre du pays puisque le revenu moyen y est le plus bas du Canada. Le montant demandé pour l'examen peut sembler négligeable, mais pour bon nombre de personnes dans mon comté, ça représente beaucoup d'argent.

Je me demandais si vous aviez des études ou de l'information sur les répercussions économiques possibles de ce projet, que ce soit dans le nord de la Saskatchewan ou dans l'ensemble du Canada, et si vous aviez une idée de ce qu'il en coûtera aux industries touchées.

M. Gerard McDonald: Non, pas pour le moment, mais de toute évidence ça fera partie de l'étude d'impact de la réglementation que nous effectuerons avant la publication du règlement proposé.

• (1555)

M. Jeremy Harrison: Il me semble que nous avons un règlement et un plan, mais qu'aucune évaluation des répercussions économiques du règlement pour les gens n'a été faite.

M. Gerard McDonald: Nous devons d'abord déterminer exactement le contenu du règlement avant de faire une étude d'impact économique.

M. Jeremy Harrison: Je dois admettre que je trouve ça assez étrange que les répercussions économiques n'ont pas été prises encore en compte, mais je peux vous dire qu'elles seront très considérables. Dans ma circonscription, le règlement aura des effets très néfastes sur le peu d'industries dans le nord de la Saskatchewan, comme le tourisme d'aventure. Ce sera déterminant en ce qui a trait à la croissance de ces entreprises et à l'embauche de gens, dont bon nombre, pour être franc, ne connaissent pas très bien la langue. La langue maternelle de la plupart est le cri ou le déné. Ils n'ont pas accès à Internet ni aux autres moyens dont vous avez parlé pour passer l'examen.

On dirait qu'on n'a pas prêté beaucoup d'attention à ces régions du pays.

M. Gerard McDonald: Nous tentons d'établir un règlement qui tienne compte de tous ceux qu'il touchera. Je comprends ce que vous dites en ce qui a trait au coût, mais j'aimerais vous souligner qu'il s'agit d'un coût à payer une seule fois car notre but est de nous assurer que les gens connaissent les règles de base de la navigation et qu'ils sont au courant des préoccupations fondamentales en matière de sécurité nautique...

M. Jeremy Harrison: Je vous prie de m'excuser de vous interrompre, mais à vrai dire, bon nombre de ces gens ont passé toute leur vie sur l'eau. Ils ont grandi sur l'eau et ont un mode de vie traditionnel en harmonie avec cet environnement. En toute franchise, les bureaucrates de Transports Canada n'ont rien à leur apprendre. Ça sera une perte totale de temps et d'argent pour eux.

Vous dites que ça va améliorer la sécurité. Disposez-vous d'études ou de données qui confirment que ce genre de règlement pourra réduire efficacement le nombre de décès ou d'accidents?

M. Gerard McDonald: Des études précises? Non. Nous sommes toutefois certains que l'éducation améliorera la sécurité.

M. Jeremy Harrison: Franchement, on dirait que ce projet n'a pas fait l'objet d'une grande réflexion. Nous voilà dans une situation où nous n'avons aucune idée des répercussions économiques du règlement, ni aucune donnée pour confirmer qu'il améliorera la sécurité de façon significative. Néanmoins, nous persistons à aller de l'avant.

On dirait que ce projet n'a pas été pensé en profondeur. Honnêtement, je crois que le gouvernement devrait faire ses devoirs avant de soumettre au comité de nouveaux règlements ou ce genre de choses qui ne démontrent aucun effet positif. Celui-ci pourrait, au contraire, avoir carrément de très mauvaises répercussions.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Bonjour.

Je crois comprendre qu'en plus des certificats de compétence, dont il a été beaucoup question depuis le début, le programme comprend aussi le contrôle et l'inspection des bâtiments eux-mêmes.

Est-il correct de penser cela?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Il ne vise que les petites embarcations commerciales. À l'heure actuelle, nous n'inspectons pas les embarcations de plaisance et n'avons pas l'intention de le faire. Pour ce qui est des petites embarcations commerciales, nous avons un programme d'inspection qui se limite toutefois aux embarcations mesurant plus de huit mètres de longueur et pouvant accueillir plus de six passagers.

[Français]

M. Robert Carrier: Le plus important, dans le programme en tant que tel, est l'émission des cartes de compétence pour tous ceux qui vont conduire une embarcation de plaisance.

Est-ce bien cela?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Oui. J'aimerais dire qu'en ce qui a trait aux embarcations de plaisance, la nécessité d'avoir une carte de compétence figure déjà dans le règlement. La lacune actuelle, si vous voulez, c'est que le règlement n'exige pas une carte de compétence pour les conducteurs de petites embarcations commerciales, alors que c'est le cas pour les petites embarcations de plaisance. Nous croyons que s'il faut que les conducteurs d'embarcations de plaisance aient une carte de compétence, les conducteurs d'embarcations à vocation commerciale devraient être tenus de satisfaire la même exigence, surtout qu'ils font de l'argent grâce au transport de passagers.

• (1600)

[Français]

M. Robert Carrier: À quel moment ce programme doit-il être implanté officiellement?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Nous menons actuellement des consultations sur les modifications proposées au règlement. Nous prévoyons que le règlement sera prêt en même temps que l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, en novembre 2006.

[Français]

M. Robert Carrier: Dans le programme dont il est question, faites-vous une distinction entre la navigation sur les cours d'eau nationaux, comme le fleuve Saint-Laurent, et les lacs? Y a-t-il une différence dans l'émission de ces permis?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Oui. Nous définissons les bâtiments selon ce que nous appelons des classifications de voyage. Le nouveau règlement comporterait essentiellement quatre classifications de voyage : les lacs intérieurs et les zones pouvant aller jusqu'à un mille des côtes; les cours d'eau désignés comme des eaux protégées; les eaux à proximité du littoral, classe 2, qui comprennent tous les cours d'eau qui ne sont pas des eaux protégées, mais qui se situent dans les 25 milles marins de la terre, peu importe l'océan; et les eaux à proximité du littoral, classe 1, qui sont situées dans les 50 milles marins...

M. Donald Roussel: Non, 200.

M. Gerard McDonald: ... ou plutôt dans les 200 milles marins. Je vous prie de m'excuser.

Pour le reste, c'est une classification illimitée.

[Français]

M. Robert Carrier: D'accord. Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin: Merci, monsieur le président.

Vous parlez donc du Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments, qui diffère du programme concernant les embarcations de plaisance, n'est-ce pas?

M. Gerard McDonald: Oui. En ce qui a trait à l'inspection des petits bâtiments, nous n'inspectons que les petites embarcations commerciales.

M. Raymond Bonin: Vous parlez aussi d'accorder des permis aux personnes qui conduisent ces embarcations?

M. Gerard McDonald: C'est exact.

M. Raymond Bonin: Donc, vous allez exiger de tous ceux qui ont cette carte de repasser un examen, de se perfectionner?

M. Gerard McDonald: Pas du tout.

M. Raymond Bonin: Allons-nous avoir besoin d'un autre permis?

M. Gerard McDonald: Non. C'est ce que j'ai essayé d'expliquer dans mon allocution d'ouverture. Ça faisait partie de la proposition, puis nous avons constaté que ça n'avait pas vraiment beaucoup de sens. C'est évidemment très difficile pour un agent chargé de l'application de la loi de déterminer si vous conduisez une embarcation commerciale ou de plaisance; par conséquent, les conducteurs de tout bâtiment de moins de 8 mètres devront avoir une carte de compétence.

M. Raymond Bonin: Et c'est la carte de conducteur d'embarcation de plaisance.

M. Gerard McDonald: C'est exact.

M. Raymond Bonin: Pourquoi ne pas utiliser cette carte pour tous les bâtiments?

M. Gerard McDonald: C'est exactement ce que nous proposons.

M. Raymond Bonin: D'accord. Puisque l'ordre des travaux ne mentionne pas les embarcations de plaisance, nous utilisons une définition différente. J'avais présumé qu'il y avait une autre carte maintenant.

M. Gerard McDonald: Je comprends.

M. Raymond Bonin: Bon.

Maintenant, cette carte est la responsabilité du fédéral, même si elle est émise par la province—à Sudbury, pour celle-ci—et nous avons aussi les permis de possession d'armes à feu.

M. Gerard McDonald: Oui.

M. Raymond Bonin: Mon numéro d'assurance sociale pourrait aussi figurer sur la nouvelle carte, tout comme mon numéro de permis de chasse et de permis de conduire. Puisque personne ne veut lancer le débat, je vais vous demander si dans le cadre de vos entretiens avec tous les autres ministères—je joue aux cartes, voyez-vous—, vous pourriez parler de la possibilité de n'avoir qu'une carte. Les provinces devraient probablement s'en occuper, mais elles ne le font pas. Peut-être que le gouvernement fédéral devrait le faire avec le permis de possession d'armes à feu en prévoyant de l'espace sur la carte pour tout le reste—comme le numéro de ma belle-mère ou tout ce que je veux y inscrire.

C'est un problème qui nous concerne tous. Quelqu'un doit se mouiller en premier puisque personne ne bouge.

•(1605)

M. Gerard McDonald: Nous sommes tout à fait prêts à travailler avec d'autres ministères fédéraux qui s'intéressent à cette question.

M. Raymond Bonin: Personne ne s'y oppose, mais personne ne bouge non plus.

M. Gerard McDonald: C'est vrai.

M. Raymond Bonin: Je vous demande d'amorcer les discussions. Il faut faire quelque chose à propos de toutes ces cartes. Si vous n'en parlez pas avec les responsables des armes à feu...

M. Gerard McDonald: Un des obstacles, c'est notre propre loi concernant la protection des renseignements personnels, qui nous interdit d'utiliser des données qui ont été recueillies à d'autres fins.

M. Raymond Bonin: À moins que nous ne y consentions volontairement.

M. Gerard McDonald: Tout à fait.

M. Raymond Bonin: Je le ferai volontairement; vous pouvez mettre n'importe quoi sur cette carte, je n'ai rien à cacher. Il y en a des millions comme moi.

Quelqu'un doit amorcer les discussions.

Le président: C'est maintenant fait.

Monsieur Scheer.

M. Andrew Scheer: Merci.

J'ai quelques questions techniques à vous poser.

D'abord, vous avez mentionné que la carte de compétence pour les conducteurs de motomarines n'est exigée que si on est né après 1983 ou si on conduit une embarcation de moins de quatre mètres, n'est-ce pas?

M. Gerard McDonald: Pour commencer, lorsque vous parlez de « motomarine », faites-vous allusion à un Sea-Doo?

M. Andrew Scheer: Vous avez mentionné il y a quelques minutes le certificat de compétence...

M. Gerard McDonald: Oui, la carte de compétence. Pour l'instant, nous appliquons cette exigence graduellement. Depuis 2002, les gens qui sont nés après 1983 doivent avoir une carte de compétence. Elle sera requise pour toutes les personnes qui conduisent une embarcation de plaisance mesurant moins de quatre mètres de longueur. Puis, à partir du 15 septembre 2009, cette exigence s'appliquera à tous les conducteurs d'embarcations de plaisance.

M. Andrew Scheer: C'est donc différent pour les motomarines, comme les Sea-Doo? Je pose la question parce que vous avez soulevé ce point.

M. Gerard McDonald: Pour conduire une motomarine, il faut une carte de compétence car c'est une embarcation de moins de quatre mètres.

M. Andrew Scheer: D'accord.

Quand avez-vous commencé à appliquer graduellement cette exigence?

M. Gerard McDonald: En 1999.

M. Andrew Scheer: Y a-t-il des études qui révèlent une diminution importante des accidents de navigation ou...

M. Gerard McDonald: Oui, le nombre d'accidents a baissé, passant d'approximativement 200 accidents par année à 150 accidents en moyenne depuis qu'un million de personnes environ ont suivi un cours sur la sécurité nautique.

L'hon. Jim Karygiannis: Nous ne voyons plus de jeunes enfants conduire des motomarines grâce à cette exigence.

M. Andrew Scheer: Je vois.

J'ai une brève question sur le Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments commerciaux. J'ai une présentation de la Saskatchewan Outfitters Association. Dans une page, on parle des vérifications aléatoires, et dans une autre, des différentes mesures de conformité.

Lors de votre dernière comparution devant le comité, quand j'ai soulevé cette question, vous avez dit que l'enregistrement des bâtiments proprement dits n'était pas compliqué à faire. On peut le faire par le biais d'Internet ou par téléphone. Ce n'est pas comme s'il fallait apporter son canot pour le faire inspecter et obtenir une vignette. Mais il y a le volet des vérifications aléatoires. On dirait que la GRC sera chargée de faire ces vérifications. Est-ce exact?

M. Gerard McDonald: C'est possible. Toute embarcation visée par le règlement peut faire l'objet d'une vérification aléatoire.

M. Andrew Scheer: Je pourrais donc aller sur Internet et enregistrer mon embarcation, mon bateau ou autre, en pensant qu'il est conforme ou qu'il répond aux normes de sécurité, mais je pourrais me tromper—étant donné que je ne suis pas un inspecteur agréé—, puis subir une vérification aléatoire et risquer une amende. Il y a une différence entre ce que je pensais, en faisant moi-même l'inscription sur Internet, et ce que l'inspecteur voit en examinant mon bateau.

M. Gerard McDonald: Non, nous ne parlons pas tout à fait de la même chose. Lorsque nous enregistrons un bateau ou délivrons un permis, ce que nous voulons connaître, en premier lieu, c'est la taille de l'embarcation, sa capacité ainsi que le nom et l'adresse du propriétaire. Voilà le genre de renseignements que nous demandons avant de délivrer un permis pour une petite embarcation.

Pour ce qui est de l'équipement exigé, qui est relativement minime, tout ce dont nous voulons être sûrs, c'est que le propriétaire a à bord des gilets de sauvetage, une ligne d'attrape flottante, bref, quelque chose qui, en cas de problème, permettra de sauver la vie des gens sur le bateau.

• (1610)

M. Andrew Scheer: Puis-je faire une remarque à ce propos? Pas besoin d'enregistrer un bateau pour s'assurer qu'il a des gilets de sauvetage, des lignes d'attrape et je ne sais quoi d'autre à bord. Si vous établissez des règles exigeant qu'il y ait un gilet de sauvetage par personne, il n'est pas nécessaire d'immatriculer le bateau pour autant. Si vous faites une vérification aléatoire sur une embarcation enregistrée et que vous découvrez qu'il n'y a pas de gilet de sauvetage, peu importe qu'elle ait été enregistrée ou pas, tout ce que vous voyez, c'est que les consignes de sécurité n'ont pas été respectées.

L'enregistrement, et on le sait d'après d'autres exemples de registres gouvernementaux, n'est pas une fin en soi.

M. Raymond Bonin: Cela permet de savoir, si votre bateau chavire et qu'on le retrouve trois jours plus tard, que c'est vous qui étiez à bord. Il y a donc vraiment une bonne raison d'avoir ce document.

M. Andrew Scheer: Mais nous parlons de la prévention des accidents et des décès, et cela n'aura aucune incidence là-dessus. Dans l'exemple que vous donnez, monsieur Bonin, on ne retrouve l'embarcation que trois jours après l'accident.

Le président: Plutôt que de débattre, je préférerais que nous posions des questions.

M. Gerard McDonald: Je tiens simplement à préciser qu'actuellement, la loi exige que vous ayez un permis pour votre embarcation. Ce n'est pas nouveau.

M. Andrew Scheer: Mais cela a changé.

M. Gerard McDonald: Non, actuellement, la loi prévoit que...

M. Andrew Scheer: Je dois me procurer une vignette pour mon embarcation...

M. Gerard McDonald: ... vous devez l'enregistrer. Peu importe que ce soit une embarcation de plaisance ou un bâtiment commercial, il faut obtenir un permis.

M. Andrew Scheer: Êtes-vous en train de dire, à propos de l'exposé fait devant la Saskatchewan Outfitters Association, dans le cadre de ce nouveau Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments, que tout ce qui a été dit existait déjà?

M. Gerard McDonald: Non. Je suis désolé, je ne sais pas ce que vous avez devant vous, mais ce qu'exige actuellement le règlement,

c'est l'enregistrement et la délivrance de permis pour les bâtiments commerciaux. Si vous avez un petit bâtiment commercial, vous pouvez soit l'immatriculer, soit vous procurer un permis pour l'exploiter. Il y a une différence entre l'enregistrement et l'obtention d'un permis, même si elle est relativement minime. Actuellement, il existe une exigence réglementaire en vertu de laquelle vous devez vous procurer un permis pour un petit bâtiment commercial ou une embarcation de plaisance.

M. Andrew Scheer: Je pourrais vous le montrer après et nous pourrions échanger de la correspondance à ce sujet. Cela fait partie de ce qui ressemble à un plan de mise en oeuvre de ces règlements, mais si vous me dites qu'il en est autrement, je suis prêt à reconnaître mon erreur.

Je continue de penser qu'il n'est pas nécessaire que des guides ou des pourvoyeurs enregistrent leur embarcation pour satisfaire aux normes de sécurité. S'il existe des règles de sécurité et qu'un accident ou quelque chose survient, on peut voir immédiatement, si on fait une enquête ou une vérification aléatoire, s'il y avait suffisamment de gilets de sauvetage à bord. Pour ce faire, il n'est pas nécessaire que l'embarcation soit enregistrée. Un agent de la GRC pourra s'en apercevoir assez rapidement. Nul besoin que le bateau soit immatriculé pour le savoir. Mais vous me dites que c'est un fait accompli, qu'on le fait déjà.

Merci.

Le président: Je sais que M. Karygiannis a très hâte de poser ses questions.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci, monsieur le président.

Une embarcation de plaisance équipée d'un moteur hors-bord est un moyen de transport.

M. Gerard McDonald: Certainement.

L'hon. Jim Karygiannis: Que ce soit avec une moto, une automobile ou une embarcation de plaisance, c'est la même chose, vous transportez des gens, vous vous déplacez d'un point A vers un point B. Avant de conduire un scooter ou un vélomoteur, vous devez l'immatriculer, il vous faut obtenir un permis.

Alors pourquoi serait-ce différent pour une embarcation de plaisance? Selon vous, pour quel motif ces gens prétendent qu'il n'est pas nécessaire d'enregistrer une embarcation de plaisance?

M. Gerard McDonald: À notre avis, il ne devrait pas y avoir de différence en ce sens que nous considérons qu'il faudrait aussi les enregistrer, et ce, pour les raisons suivantes : premièrement, quand nous savons à qui nous avons affaire et combien d'embarcations de plaisance ou de bâtiments commerciaux il y a au pays, nous pouvons prendre de meilleurs règlements; deuxièmement, en cas de problèmes de sécurité, nous voulons pouvoir être en mesure de communiquer avec le public, avec les propriétaires des bateaux, et c'est un moyen de le faire; et troisièmement, pour faciliter l'application de la loi.

Sauf votre respect, vous avez dit qu'un agent de la GRC décelant un problème sur une embarcation peut tout simplement imposer une amende à la personne responsable—s'il n'y a pas de gilets de sauvetage à bord, par exemple. L'un des plus gros problèmes dont nous font part les autorités chargées de l'application des lois, c'est que si un navire n'est pas correctement inscrit et qu'on ne dispose pas de renseignements à son sujet dans un registre, il est très difficile de prendre quelque mesure coercitive que ce soit susceptible d'avoir un effet. Cela fait quelque temps déjà qu'elles nous exhortent à agir.

•(1615)

L'hon. Jim Karygiannis: Ainsi, l'enregistrement des embarcations et la formation des conducteurs, comme vous le proposez et comme le préconise le ministère, permettraient de sauver des vies et de s'assurer que les exploitants d'embarcations de plaisance savent ce qu'ils font pour éviter des accidents.

M. Gerard McDonald: Exactement. Notre objectif premier est de sauver des vies et, pour l'atteindre, nous privilégions la formation.

L'hon. Jim Karygiannis: Avez-vous une idée du nombre d'accidents qui se sont produits l'année passée ou au cours des deux ou trois dernières années impliquant des exploitants d'embarcations de plaisance qui ne conduisaient pas correctement ou des gens qui conduisaient sans permis? Pouvez-vous dire combien d'accidents cela permettra d'éviter et combien de vies seront sauvées?

M. Gerard McDonald: Comme je l'ai fait remarquer, les statistiques dont nous disposons indiquent qu'avant qu'on exige aux conducteurs d'embarcations de posséder une carte de compétence, on déplorait environ 200 décès par année dans des accidents nautiques. Depuis que la carte de compétence pour les conducteurs d'embarcations est devenue obligatoire, ce chiffre est tombé à 150 par an, en moyenne. Et la carte n'est pas encore exigée partout.

Est-ce uniquement attribuable à la carte de compétence? Non. Mais cela a certainement eu une incidence sur le niveau des connaissances des conducteurs. Beaucoup de gens ont pris le temps de s'asseoir, de lire notre livre, de prendre conscience de nos préoccupations en matière de sécurité nautique et de savoir quelles choses sont importantes quand on pilote un bateau.

Alors oui, je pense que cela a eu un certain effet.

L'hon. Jim Karygiannis: Le but recherché est de sauver des vies et de ramener toute la famille saine et sauve à la maison à la fin des vacances.

M. Gerard McDonald: C'est exactement l'objectif que nous visons.

L'hon. Jim Karygiannis: Alors, selon vous, pourquoi des gens s'y opposent-ils? Ne veulent-ils pas, eux aussi, que tout le monde rentre sain et sauf à bon port?

M. Gerard McDonald: Je ne crois pas que ce soit à moi de répondre à cette question.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci.

Le président: Monsieur Karygiannis, vous avez posé des questions très pertinentes.

Monsieur Harrison.

M. Jeremy Harrison: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Il y a beaucoup de choses que j'aimerais dire à propos des remarques de M. Karygiannis, mais je me limiterai à parler de la base de données, du registre. Vous avez indiqué qu'il existait déjà un système d'enregistrement, un système de délivrance de permis; pourtant, il semble nécessaire de créer une nouvelle base de données d'envergure. Pour quelle raison?

M. Gerard McDonald: J'aimerais préciser que l'octroi de permis pour des embarcations est une question à part. Actuellement, tous les propriétaires de bateaux au Canada doivent soit enregistrer leur embarcation, soit obtenir un permis. Nous avons un système de délivrance de permis pour les petits bâtiments. Présentement, nous avons une base de données. Nous avons aussi un registre pour les grands bâtiments. C'est une base de données active. En outre, sachez

que c'est l'Agence canadienne des services frontaliers qui s'occupe de tenir pour nous les registres concernant les embarcations de plaisance.

M. Jeremy Harrison: Je veux parler précisément du Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments. Il est nécessaire de créer une nouvelle base de données. Est-ce que je me trompe?

M. Gerard McDonald: Non. Actuellement, il existe une base de données pour la délivrance de permis pour les petits bâtiments.

M. Jeremy Harrison: Il me semble avoir entendu dire, un peu plus tôt, que 100 000 \$ allaient être dépensés cette année dans des travaux de recherche en prévision de la création d'une nouvelle base de données.

•(1620)

M. Gerard McDonald: C'est pour la carte de compétence que doivent se procurer les exploitants d'embarcations de plaisance; cela concerne les conducteurs, pas les bateaux.

M. Jeremy Harrison: Très bien.

À propos de cette base de données, n'avez-vous pas dit qu'elle contiendrait jusqu'à trois millions de noms? Est-ce bien ce qui est prévu?

M. Gerard McDonald: Oui, ce sont nos estimations.

M. Jeremy Harrison: A-t-on une idée de ce que coûtera cette nouvelle base de données?

M. Gerard McDonald: Donald.

M. Donald Roussel: Nous ne connaissons pas le coût de la base de données. J'ai indiqué au comité que nous disposerons des chiffres sur le coût global de cette base de données d'ici la fin du mois de mars 2006. Le ministère effectue l'analyse financière cette année.

M. Jeremy Harrison: Très bien. Nous avons vu, par le passé, de quoi était capable ce gouvernement en matière de registres. Avoir une nouvelle base de données contenant trois millions de noms...

Au départ, le registre des armes à feu devait coûter deux millions de dollars; il coûte maintenant deux milliards. Vous me pardonneriez si j'ai quelques réserves à l'égard des aptitudes de ce gouvernement en matière de création de registres.

Le président: Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis: Monsieur McDonald, si vous me le permettez, j'aimerais vous poser quelques questions d'ordre personnel.

M. Gerard McDonald: Cela dépend de ce que vous entendez par là.

L'hon. Jim Karygiannis: J'ai remarqué que vous portiez un anneau au petit doigt de la main droite. Pourriez-vous nous dire ce que représente cet anneau, s'il vous plaît?

M. Gerard McDonald: Il s'agit d'un jonc d'ingénieur.

L'hon. Jim Karygiannis: Pouvez-vous nous décrire en quoi consiste la cérémonie d'engagement et ce qu'il représente exactement?

M. Gerard McDonald: Cela fait déjà plusieurs années, monsieur Karygiannis, mais l'anneau est essentiellement censé représenter l'acier trempé et nous rappeler constamment, quoi que nous fassions, nos devoirs et responsabilités envers le public lorsque nous concevons quelque chose qui lui est destiné.

C'est un résumé rapide.

L'hon. Jim Karygiannis: Autrement dit, si je puis résumer moi aussi, ce que vous faites pour le public, c'est dans le but de le protéger et non de lui nuire.

M. Gerard McDonald: Oui, absolument.

L'hon. Jim Karygiannis: Et dans ce cas-ci, diriez-vous que vous perpétuez la tradition en tant qu'ingénieur?

M. Gerard McDonald: Oui, certainement.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Karygiannis. Monsieur Harrison souhaite poser une dernière question.

M. Jeremy Harrison: J'aimerais revenir sur un point. Vous avez dit qu'il n'existait pas de données pour appuyer l'affirmation selon laquelle cela permettra de sauver des vies. Alors, sur quoi vous fondez-vous? Étant donné que vous n'avez pas de preuves à fournir, comment pouvez-vous prétendre que cela contribuera à sauver des vies?

Ne serait-ce pas, tout simplement, comme certains l'ont qualifié, un vœu pieux ou...?

L'hon. Jim Karygiannis: Il n'est pas avocat; il sait ce qu'il fait.

M. Jeremy Harrison: Moi, je suis avocat; est-ce à dire que je ne sais pas ce que je fais?

L'hon. Jim Karygiannis: Vous êtes avocat?

M. Jeremy Harrison: Oui.

L'hon. Jim Karygiannis: Eh bien, j'espère que vous savez écrire correctement...

Le président: Je vous demande de cesser cela immédiatement.

M. Gerard McDonald: Comme je l'ai fait remarquer, avant que ne soit exigée la carte de compétence pour les conducteurs, le nombre de décès au Canada était de 200. Nous l'avons ramené à 150. Est-ce totalement attribuable à la carte? Non. Mais je pense qu'il

convient de dire que la formation et la sensibilisation, que nous tentons de promouvoir au moyen de cette carte de compétence, a certainement un effet sur la sécurité.

On peut aussi supposer que quand on explique aux gens comment faire quelque chose, ils font davantage attention; et cela vaut autant pour une machine, une automobile, une motoneige que n'importe quoi d'autre.

Malheureusement, c'est tout ce que je peux vous dire.

M. Jeremy Harrison: Je tenais simplement à préciser qu'on a admis qu'il n'y avait pas de preuves et que tout ceci repose sur des vœux pieux.

Le président: D'accord.

Monsieur McDonald, j'ai une brève question. Au cours des dernières semaines, il y a eu des informations de presse selon lesquelles plusieurs personnes auraient obtenu des cartes de compétence nautique contre 30 \$. Autrement dit, elles n'ont jamais suivi de cours.

Que fait Transports Canada pour assujettir tous les fournisseurs de services à la réglementation?

● (1625)

M. Gerard McDonald: Pour commencer, il convient de mentionner que personne n'est obligé de suivre un cours. La seule exigence est de réussir à l'examen. Mais nous avons également reçu des rapports concernant quelques fournisseurs de services peu scrupuleux. Lorsque nous sommes informés de ce genre de pratique, nous ouvrons une enquête. Si nous découvrons que ces gens ont contrevenu à la réglementation, nous faisons de notre mieux pour corriger le problème avec les prestataires de cours.

Le président: Très bien.

Je vous remercie beaucoup d'être venus aujourd'hui.

Si vous n'avez rien de plus à ajouter, la séance est levée.

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.