



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

## **Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités**

---

TRAN • NUMÉRO 035 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 7 octobre 2014**

**Président**

**M. Larry Miller**



## Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 7 octobre 2014

• (1140)

[Traduction]

**Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)):** La séance est ouverte. Je souhaite tout d'abord la bienvenue à nos témoins. Nous entendrons tout d'abord, Mme Legars, de la Fédération maritime du Canada, qui comparaitra par vidéoconférence.

Nous entendrons ensuite M. Serge Buy de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers qui est ici avec nous.

Je vous présente à tous deux mes excuses pour le retard, mais il y a parfois des votes.

Nous commençons maintenant. Madame Legars, vous avez la parole pour 10 minutes ou moins.

**Mme Anne Legars (vice-présidente, Fédération maritime du Canada):** Je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner aujourd'hui au sujet de cette question au nom de la Fédération maritime du Canada.

La fédération représente tous les secteurs du transport océanique d'un océan à l'autre au Canada depuis 1903.

La flotte mondiale qui dessert le Canada représente la vaste majorité des navires commerciaux et du trafic de marchandises dans les eaux canadiennes. On peut dire que le transport océanique constitue un des piliers de l'activité commerciale du Canada sur la scène mondiale.

D'entrée de jeu, je fais une très brève introduction pour donner un aperçu du cadre réglementaire entourant le transport océanique.

La flotte mondiale qui dessert le Canada et les autres pays du monde est constituée de navires qui battent le pavillon de divers États. Elle est assujettie à une vaste gamme de conventions internationales, notamment celles de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation internationale du travail. Au Canada, ces conventions sont appliquées au moyen de la législation nationale, principalement la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Le contrôle d'application de ces conventions incombe à l'administration de l'État du pavillon et à l'administration de l'État du port. Avant d'aller plus loin, j'ouvre une parenthèse pour vous rappeler ce que sont l'administration de l'État du pavillon et l'administration de l'État du port et en préciser les rôles respectifs.

Parlons tout d'abord de l'administration de l'État du pavillon. Avant qu'un navire ne soit autorisé à battre le pavillon d'un État, l'administration de ce pays doit s'assurer que le bâtiment possède toutes les certifications pertinentes et qu'il respecte l'ensemble des normes internationales établies dans les conventions ratifiées par l'État. C'est à cet égard que les sociétés de classification jouent un rôle clé parce que ce sont elles qui délivrent les certificats requis. Ce sont en fait des entreprises spécialisées en mécanique navale qui jouent un rôle clé dans l'industrie du transport maritime parce qu'elles élaborent des normes techniques ou des règles pour la

conception et la construction des navires, elles en approuvent la conception en fonction de leurs normes et elles effectuent des vérifications pendant la construction pour s'assurer que les navires sont bâtis conformément aux plans approuvés et aux exigences réglementaires. Aucun navire ne peut être assuré ni mis en service tant qu'il n'a pas fait l'objet d'une certification par une société de classification reconnue par l'État du pavillon.

Passons maintenant à l'administration de l'État du port. Il s'agit de l'organisme qui contrôle l'application des diverses conventions et qui inspecte les navires étrangers qui mouillent dans les ports nationaux. Au Canada, c'est la Sécurité maritime de Transports Canada qui tient lieu d'administration de l'État du port, à titre de membre de réseaux internationaux de contrôle d'application. En fait, le Canada est membre de deux réseaux, en l'occurrence celui du protocole de Paris et celui du protocole de Tokyo. Le protocole d'entente de Paris est le réseau d'application de 27 États côtiers de l'Atlantique nord et le protocole d'entente de Tokyo, le réseau d'application de 18 États côtiers de l'Asie-Pacifique.

Je dois souligner que les États-Unis ne sont membres de ni l'un ni l'autre de ces réseaux, mais que, à titre d'État du port, ils effectuent tout de même le contrôle d'application des conventions internationales et qu'ils échangent de l'information relative à l'application de la loi avec d'autres administrations de l'État du port et divers réseaux.

Il est possible de consulter les rapports annuels sur l'application de la loi dans chacune de ces régions sur le site Web respectif de chaque réseau. Transports Canada publie également ses propres données sur le contrôle de l'État du port de même que celles de la Garde côtière des États-Unis. Dans une annexe que j'ai fait parvenir au greffier, j'ai indiqué les liens à tous ces rapports ainsi qu'aux statistiques relatives à l'application de la loi.

Je ferme ici la parenthèse. Je tenais simplement à présenter la structure du cadre réglementaire qui s'applique au transport océanique.

Entrons maintenant dans le vif du sujet. Je parlerai, dans un premier temps, du transport des marchandises dangereuses par voie maritime et, dans un second temps, des systèmes de gestion de la sécurité du transport maritime.

En ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses par voie maritime, nous vous rappelons encore une fois que tous les navires transportent des hydrocarbures de soute. En outre, le pétrole et les produits pétroliers comptent pour plus d'un quart du volume total des marchandises transportées dans le monde par voie maritime. Par surcroît, de nombreuses autres matières dangereuses sont transportées par navires, notamment des engrais et des produits chimiques en vrac ainsi que certaines marchandises dangereuses emballées.

Les trois piliers qui ont déjà été mentionnés en ce qui a trait à la gestion des risques du transport — la sécurité, la préparation et l'intervention, et le régime de responsabilité civile et d'indemnisation — s'appliquent également au transport des marchandises dangereuses par voie maritime. Aujourd'hui, je limiterai toutefois mes observations au premier pilier, en l'occurrence celui de la sécurité maritime. La question de la préparation et de l'intervention en ce qui concerne les substances nocives et potentiellement dangereuses, ou SNPD, sera traitée dans le rapport que doit publier sous peu le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes. Lorsque nous avons témoigné devant le comité au sujet du projet de loi C-3, actuellement à l'étude au Sénat, nous avons fait connaître notre point de vue sur le régime de responsabilité visant les cargaisons de SNPD.

Pour en revenir à la sécurité maritime et au transport de marchandises dangereuses par voie maritime, tous les navires, peu importe ce qu'ils transportent, doivent respecter les normes internationales, dont les plus importantes sont énoncées dans la convention SOLAS, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, et dans la convention MARPOL, sur la prévention de la pollution par les navires. Ces deux conventions émanent de l'OMI, l'Organisation maritime internationale.

Ces conventions contiennent des dispositions généralement applicables à tous les navires ainsi que des dispositions applicables uniquement à certains types de navires, notamment les navires-citernes. Signalons que l'OMI a élaboré des normes de construction pour les pétroliers, les gaziers et les navires qui transportent des produits chimiques dangereux en vrac. En 1960, l'OMI a également élaboré le Code maritime international des marchandises dangereuses, appelé code IMDG, qui s'applique à l'échelle mondiale au transport des marchandises dangereuses par voie maritime. Ce code d'application obligatoire est mis à jour tous les deux ans. Mentionnons également la convention STCW sur les normes de formation et de certification des gens de mer. La partie V de cette convention porte sur les exigences particulières en matière de formation pour les pétroliers, les gaziers et les méthanières.

Les conventions de l'OMI, notamment le code IMDG, sont appliqués au Canada en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et de la réglementation connexe. Le code IMDG est quant à lui appliqué dans le cadre de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Le code IMDG établit essentiellement neuf classes de marchandises dangereuses qui sont à leur tour divisées en sous-classes. Il énonce également des principes et des recommandations détaillées concernant chaque substance ainsi que des pratiques opérationnelles sûres concernant notamment la terminologie, l'emballage, l'étiquetage, l'arrimage, la ségrégation et la manutention ainsi que les mesures d'intervention d'urgence. Tel qu'indiqué précédemment, au Canada, c'est à Transports Canada qu'incombe l'application de ces conventions, au moyen du contrôle des navires de la flotte internationale par l'État du port, à titre de membre des réseaux de contrôle d'application.

Les chiffres publiés sur le site Web ainsi que ceux qui figurent sur l'annexe que j'ai transmise au greffier révèlent très peu de lacunes pour ce qui est du transport des marchandises dangereuses. Par surcroît, de tous les bâtiments, ce sont les navires-citernes qui affichent le meilleur rendement.

En ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité pour le transport par voie maritime, un code international de gestion de la sécurité, en l'occurrence le code ISM, exige que l'armateur ou toute

personne qui assume la responsabilité du navire établisse un système de gestion de la sécurité. Ce code a été élaboré sous les auspices de l'OMI et, depuis 1998, tous les navires d'une jauge de plus de 500 tonneaux qui effectuent des voyages internationaux sont tenus de l'appliquer. L'État du pavillon et l'administration de l'État du port effectuent le contrôle d'application du code ISM.

Le code ISM, ou Code international de gestion de la sécurité, constitue une norme internationale pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. Il repose sur une évaluation des risques, sur l'établissement de mesures de protection appropriées, de procédures et d'instructions documentées et sur une amélioration constante.

• (1145)

Les six exigences fonctionnelles s'appliquant à tout système de gestion de la sécurité sont les suivantes: une politique sur la sécurité et la protection environnementale; des directives et des procédures pour assurer l'exploitation sécuritaire des navires et la protection de l'environnement, conformément à toutes les lois internationales et à celles de l'État du pavillon pertinentes; la définition des niveaux d'autorisation et des lignes de communication entre le personnel à terre et le personnel à bord et au sein de ces effectifs; des procédures de signalement des accidents et des non-conformités aux dispositions du code; des procédures de préparation et de réaction aux situations d'urgence; des procédures relatives aux vérifications internes et aux examens de gestion à bord et à terre au moins une fois par année.

Aucun navire ne peut faire du transport maritime dans les eaux internationales si l'État du pavillon ne lui a pas délivré un certificat de conformité ISM. Le certificat est délivré pour au plus cinq ans et le bâtiment doit faire l'objet d'au moins une vérification au cours de cette période par l'administration du pavillon ou par une organisation reconnue par celle-ci. Le certificat ISM sera également inspecté par les inspecteurs de l'État du port.

Les chiffres relatifs au PE de Tokyo indiquent que seulement dans environ 1 % des inspections, on a relevé des non-conformités au code ISM qui nécessitaient un suivi. Les chiffres relatifs au PE de Paris indiquent que dans environ 3,7 % des inspections, on a relevé des non-conformités au code ISM. Lorsqu'il est établi avec preuves à l'appui qu'il y a une grave non-conformité au code, l'administration du pavillon doit retirer le certificat. Le code ISM s'est révélé un outil utile pour l'application des principes et des règles de sécurité dans l'industrie du transport maritime à l'échelon mondial.

Voilà pour l'aperçu du cadre qui régit le transport des marchandises dangereuses par voie maritime et les systèmes de gestion de la sécurité. Il est primordial pour l'industrie que ce cadre soit uniforme à l'échelle mondiale et que les mesures de contrôle d'application de celui-ci soient également uniformes et transparentes.

Merci de votre attention.

• (1150)

**Le président:** Madame Legars, pourriez-vous conclure... Oh, avez-vous terminé?

**Mme Anne Legars:** Oui, j'ai terminé.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Buy. Vous avez 10 minutes.

**M. Serge Buy (directeur général, Association canadienne des opérateurs de traversiers):** Merci, monsieur le président.

Je ferai de mon mieux pour que mon témoignage ne dépasse pas 10 minutes.

Je vous remercie d'avoir invité l'association à témoigner devant le comité. Je précise que je ne m'en tiendrai pas exactement à la lettre du texte de ma présentation. Quoi qu'il en soit, j'estime vraiment important que le secteur des traversiers soit représenté et qu'il ait la possibilité de soulever diverses questions devant le comité.

Mesdames et messieurs, je vous souhaite le bonjour en cette fin de matinée. D'entrée de jeu, je vous remercie d'avoir invité l'Association canadienne des opérateurs de traversiers à témoigner devant votre comité.

C'est une occasion en quelque sorte spéciale pour notre association. Au cours des dernières années, si ce n'est de la dernière décennie, l'industrie des traversiers a été complètement absente de toutes les discussions sur les transports qu'ont tenues les parlementaires. Cette situation préoccupe les exploitants de services de traversiers qui jouent pourtant un rôle essentiel dans l'infrastructure de transport au Canada. Nombre d'entre vous en sont conscients parce qu'il y a un service de traversiers dans votre circonscription ou à proximité de celle-ci. Cependant, je me permets de vous présenter certains chiffres que vous ne connaissez peut-être pas.

En 2013 au Canada, plus de 47 millions de passagers ont utilisé les traversiers. À titre de comparaison, je signale qu'environ 60 millions de personnes ont utilisé le transport aérien. On constate que la différence entre les deux n'est pas énorme. Au cours de la même année, près de 17 millions de véhicules ont été transportés à bord de traversiers. Les exploitants de services de traversiers emploient quelque 10 000 personnes partout au pays. Plus de 25 000 emplois sont indirectement liés aux services de traversiers. Au Canada, on compte plus de 180 routes de traversiers dont les principaux utilisateurs se trouvent en Colombie-Britannique, puis dans les provinces de l'Atlantique, au Québec, en Ontario, dans les Prairies et, enfin, dans le nord du pays.

Les exploitants de traversiers servent une clientèle très variée, notamment des personnes à pied, des travailleurs qui doivent se déplacer au quotidien ou des voyageurs qui doivent prendre l'avion ou encore des chauffeurs de poids lourds qui livrent des produits essentiels à des localités éloignées. Les traversiers servent une foule de localités et assurent le lien entre diverses parties de grands centres urbains comme Vancouver et Halifax; ils amènent les voyageurs qui arrivent aux aéroports situés sur une île à proximité de la ville, comme à Toronto et à Prince Rupert, et ils desservent des localités éloignées au Labrador, dans le nord du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique. Voilà pourquoi il faut protéger les services de traversiers. Nous sommes fiers d'affirmer que, en général, l'industrie des traversiers présente un bilan impeccable en matière de sécurité.

En 2011 et en 2012, le Bureau de la sécurité des transports n'a signalé aucun accident de traversier ayant entraîné des blessures ou des décès. En 2012, les traversiers n'ont été impliqués que dans 14 incidents de moindre importance. Il s'agit d'une diminution substantielle par rapport aux années antérieures. Ce qui est plus important encore et pertinent au sujet qui nous occupe, c'est que les services de traversiers n'ont été impliqués dans aucun accident grave lié au transport de marchandises dangereuses.

Pour les exploitants de traversiers, le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses constitue le cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses. Certains exploitants se fient également à la réglementation élaborée par l'Organisation maritime internationale en matière de transport des marchandises dangereuses.

De façon générale, l'Association canadienne des opérateurs de traversiers est satisfaite de la réglementation actuelle. Toutefois, elle aimerait faire état de certaines préoccupations.

La première concerne le manque de clarté. Certains règlements ne sont pas clairs pour les exploitants et un remaniement en profondeur s'impose pour en permettre le respect. Ces règlements ne sont pas faciles à interpréter et, de ce fait, les exploitants ont parfois de la difficulté à les respecter.

À titre d'exemple, signalons le manque d'uniformité quant à la définition de bac ou de traversier parcourant de courtes distances. Dans un règlement fédéral, on parle de trois kilomètres, alors que dans le règlement sur la sécurité maritime, il est question de cinq kilomètres. Nous croyons que la divergence vient du fait que la distance avait initialement été fixée à trois milles et qu'on a donné cinq kilomètres comme équivalent. Ce manque d'uniformité et de clarté fait une grande différence pour les exploitants de services de traversiers.

L'application des règlements constitue un autre problème. Je signale par exemple que des exemptions ont été accordées pour permettre le transport de contenants non obturés à bord de traversiers ayant au plus 25 passagers et parcourant de courtes distances entre certaines localités éloignées. Malheureusement, cette exemption a été retirée récemment par un inspecteur, ce qui entraîne de la congestion dans la localité et complique les déplacements des gens qui souhaitent arriver à une île ou en partir. Il faut également régler ce problème qui est lié dans une large mesure à la déclaration volontaire des chauffeurs de camions. Une autre difficulté est attribuable au fait que, parfois, on ne sait pas si les dossiers sont bien tenus et si certaines choses ont été omises.

Les membres de l'association effectuent eux-mêmes des inspections et des vérifications, mais il serait utile de faire une inspection plus minutieuse des camions de transport avant qu'ils montent sur le traversier. Personne ne veut d'un problème à mi-chemin entre Vancouver et Victoria.

• (1155)

La formation du personnel est essentielle et nos membres investissent régulièrement des milliers de dollars pour assurer l'exploitation la plus sécuritaire possible.

Nous sommes fiers de notre bilan et j'envisage avec enthousiasme la perspective de collaborer avec vous à l'avenir pour améliorer l'infrastructure de transport.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup.

Sur ce, nous passons directement aux questions.

Monsieur Mai, vous disposez de sept minutes.

**M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD):** Je remercie tous les témoins d'avoir été ici aujourd'hui. Comme le président l'a indiqué, nous vous présentons nos excuses pour le retard occasionné par les votes.

[Français]

Je vais commencer par Mme Legars, de la Fédération maritime du Canada.

[Traduction]

L'organisation que vous représentez, en l'occurrence La Fédération maritime du Canada, a présenté deux documents. Le premier document, présenté en 2012, est un mémoire sur le régime canadien d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et de prévention de telles catastrophes.

Vous avez fait des suggestions et des recommandations pour améliorer la sécurité du transport. En 2012 et en 2013, vous avez demandé le rétablissement de l'exercice d'intervention d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures initialement élaboré par l'équipe d'intervention environnementale, pour permettre une planification et une intervention efficaces en cas d'accident. Avez-vous entendu parler de cette recommandation? Le cas échéant, pourriez-vous en parler davantage?

**Mme Anne Legars:** Oui. Je me rappelle: nous avons fait cette recommandation à l'époque. Je ne me rappelle pas des détails avec exactitude car nous avons travaillé en équipe sur ce dossier. Je n'étais pas la seule à travailler sur ce document.

Cependant, cette recommandation a été faite avant l'étude effectuée par le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes qui a débouché, l'automne dernier, sur la publication d'un rapport. Essentiellement, nous étions en faveur des diverses recommandations que le comité a faites à l'époque. C'est la seule chose dont je me rappelle à ce sujet.

• (1200)

**M. Hoang Mai:** Savez-vous si cette recommandation a effectivement été appliquée? Je conviens qu'il y avait environ 40 recommandations et que ce n'est que l'une d'entre elles, mais savez-vous si elle a été mise en application? Avez-vous fait un suivi?

**Mme Anne Legars:** Je peux certainement prendre cette question en note et fournir une réponse au comité plus tard.

**M. Hoang Mai:** En fait, cela nous fournirait vraiment davantage d'information.

[Français]

Cela fait partie des recommandations qui ont été faites par votre organisme et qu'on entend souvent sur le terrain.

On peut aussi faire un rapprochement avec le transport des matières dangereuses par rails. Quoi qu'il en soit, on parle ici du fait qu'il pourrait y avoir plus d'informations, qu'il s'agisse des municipalités ou des répondants. Cela faisait partie de l'une de vos recommandations antérieures.

Pouvez-vous nous parler des défis et de ce qui peut être fait pour améliorer la situation, en collaboration avec des intervenants de plusieurs niveaux, et agir en cas d'accident?

**Mme Anne Legars:** Comme cela a été mentionné, l'approche des trois piliers nous semble être la bonne. On commence par le premier pilier, à savoir tout ce qui touche la sécurité maritime, pour éviter les accidents. C'est le pilier le plus important.

Le deuxième pilier devient résiduel par rapport au premier, mais il est tout de même important. Il s'agit de savoir ce qu'on fait s'il se passe quelque chose et de se demander si l'on est prêts à y faire face.

Le troisième pilier, qui est le plus résiduel, concerne les questions de responsabilité et de financement de la responsabilité.

Pour ce qui est du régime en général — et c'est ce qu'on a eu l'occasion de dire devant le groupe d'experts sur les pétroliers —, on peut mentionner qu'il tient la route et qu'il est efficace. On a fait un certain nombre de recommandations pour l'améliorer par la bande, parce que tout régime doit, de toute façon, être vérifié en continu et être amélioré. C'est un processus, une philosophie d'amélioration continue. Toutefois, ce qui est particulier à notre industrie, c'est le fait de toujours rester en phase avec l'ensemble des conventions internationales. Nos navires voyagent sans cesse d'un pays à l'autre.

Concernant la thématique d'aujourd'hui, c'est-à-dire le transport des marchandises dangereuses, qui inclut évidemment les produits

pétroliers, même si c'est beaucoup plus vaste que cela, nous évaluons que le régime est globalement robuste et sain.

**M. Hoang Mai:** Comme il ne me reste pas beaucoup de temps, j'aimerais passer à un autre sujet.

[Traduction]

Votre organisation avait entre autres recommandé que le Service hydrographique du Canada fasse davantage de sondage et produise de nouvelles cartes, particulièrement par l'Arctique canadien.

Aujourd'hui, la commissaire à l'Environnement a publié un rapport plutôt critique à l'égard du gouvernement. Il y est dit que la Stratégie pour le Nord du Canada ne propose pas de vision pour assurer la sécurité du transport maritime. Dans son rapport, la commissaire affirme clairement qu'aucun des ministères visés par l'examen n'avait mis en place une stratégie pour favoriser la sécurité du transport maritime dans l'Arctique. Cette situation est particulièrement inquiétante parce que le trafic maritime augmente dans l'Arctique.

Par surcroît, plus précisément en ce qui concerne le Service hydrographique du Canada, le rapport indique que les levés hydrographiques et les cartes de nombreuses régions à haut risque ne sont pas adéquates. Comme suite à cet audit, la commissaire affirme clairement que moins du quart des cartes papier de l'Arctique sont valables. Le Service hydrographique du Canada estime pour sa part que « environ 1 % des eaux arctiques canadiennes a fait l'objet de levés en fonction de normes modernes ».

Êtes-vous au courant des recommandations que l'organisation que vous représentez a faites en ce qui concerne l'Arctique canadien?

**Mme Anne Legars:** Oui, bien sûr. Je ne peux pas en dire davantage mais, pendant de nombreuses années, nous avons recommandé la mise à jour des cartes, notamment pour qu'elles correspondent aux normes modernes. Nous savons que l'Arctique est immense et qu'il est plus difficile d'y faire des levés hydrographiques, mais c'est un travail qui doit être effectué et nous en faisons part au gouvernement régulièrement.

**M. Hoang Mai:** Très brièvement, pouvez-vous rapidement nous expliquer de façon pratique pourquoi il est important d'avoir de l'information à jour?

**Mme Anne Legars:** C'est parce que cette information sert de base. Il est très difficile de naviguer sans carte. Il faut de très bonnes cartes. La loi exige qu'il y ait des cartes à bord des navires et que celles-ci soient les plus récentes. En fait, pour naviguer, il est essentiel d'avoir un navire et une carte. Tout navigateur doit savoir où il s'en va. C'est élémentaire. Je ne sais pas ce que je pourrais ajouter d'autre.

• (1205)

**Le président:** Je vous remercie beaucoup.

Nous passons maintenant à M. McGuinty qui dispose de sept minutes.

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Bonjour, madame Legars.

Bonjour, monsieur Buy.

Madame Legars, puis-je commencer par vous poser une très brève question?

D'après les membres de la Fédération maritime du Canada, le trafic maritime augmente-t-il ou baisse-t-il de façon générale?

**Mme Anne Legars:** Il y a généralement une grande différence selon la façon dont vous comptabilisez les choses. On peut tenir compte du nombre de navires ou du tonnage transporté. Comme les navires tendent à devenir de plus en plus gros, il faut moins de navires pour transporter le même tonnage. Ceci dit, le tonnage a certainement augmenté. Quant au nombre de navires, il a augmenté lui aussi, mais dans une proportion moindre que le tonnage, parce que les navires sont plus gros.

**M. David McGuinty:** Si je comprends bien, le tonnage et le nombre de navires ont tous les deux augmenté de même que le nombre d'escales. Est-ce exact?

**Mme Anne Legars:** En fait, le nombre de navires et le nombre d'escales sont restés à peu près les mêmes. Dans l'industrie, on compte plutôt les escales que les navires.

**M. David McGuinty:** En 2013, vous avez transporté 47 millions de passagers et 17 millions de véhicules. Cet achalandage est-il stable? Est-il à la hausse?

**M. Serge Buy:** Il est assez stable. On a noté une légère diminution en 2011-2012. Je pense toutefois qu'il y a eu une petite reprise en 2013.

**M. David McGuinty:** Madame Legars, pouvez-vous me dire si les inspecteurs de l'OMI font une vérification des systèmes de gestion de la sécurité des bâtiments canadiens assujettis à la Convention SOLAS?

**Mme Anne Legars:** L'OMI ne fait pas la vérification des SGS; elle établit plutôt des normes et des conventions. Ce sont généralement les sociétés de classification qui effectuent la vérification des SGS. Il arrive néanmoins que l'État du pavillon en fasse la vérification dans le cadre du programme de contrôle des navires par l'État du port, qui vise à s'assurer que tout est en ordre.

**M. David McGuinty:** Qui effectue l'inspection? Qui fait la vérification des SGS?

**Mme Anne Legars:** La vérification proprement dite s'effectue conformément aux normes de l'État du pavillon afin d'assurer la coordination des procédures.

**M. David McGuinty:** Si j'ai bien compris, si un navire bat pavillon du Liberia, c'est au gouvernement de ce pays qu'il incombe de faire l'inspection du navire.

**Mme Anne Legars:** Il faut avoir l'assurance que l'inspection est bel et bien faite. Le programme de contrôle par l'État du port permet de savoir que, dans n'importe quel pays du monde, les inspections seront effectuées par une entité n'ayant aucun lien direct avec le propriétaire du navire. Si vous cliquez sur les hyperliens qui figurent dans l'annexe que j'ai fait parvenir au greffier et qui renvoient notamment aux rapports des PE de Paris et de Tokyo, de la Garde côtière américaine et des Administrations portuaires de Transports Canada, vous verrez le bilan et le classement de divers États. On constate que certains font preuve de plus de rigueur que d'autres pour ce qui est des inspections. Essentiellement, les inspections doivent s'effectuer en fonction de listes de priorité. Il y a en effet des listes blanches, des listes grises et des listes noires selon le protocole d'entente qui s'applique.

**M. David McGuinty:** Merci, j'ai bien compris.

Je passe à M. Buy pour un instant. Monsieur Buy, l'Association canadienne des opérateurs de traversiers a élaboré son propre SGS et laisse ses membres libres de l'appliquer ou non. Est-ce bien cela?

**M. Serge Buy:** C'est exact.

Tout d'abord, je signale qu'aucun de nos membres ne possède de navire battant pavillon du Libéria. À l'heure actuelle, les navires de nos membres sont tous immatriculés au Canada, Dieu merci.

**M. David McGuinty:** Si j'ai bien compris, votre association n'a pas de SGS.

**M. Serge Buy:** Nous avons élaboré un SGS, mais nous laissons les exploitants libres de l'appliquer ou non. Ce sont les sociétés de classification qui en effectuent la vérification.

**M. David McGuinty:** S'agit-il d'organismes gouvernementaux?

**M. Serge Buy:** Non. Cependant, ces sociétés sont désignées par le gouvernement. Cela concerne les compagnies internationales.

**M. David McGuinty:** Il ne s'agit pas, par exemple, d'organismes de réglementation canadiens ou des inspecteurs canadiens...

**M. Serge Buy:** Non. Ce sont des sociétés réglementées par le gouvernement du Canada qui ont pour mandat de faire la vérification des systèmes de gestion de la sécurité des navires qui arrivent. Les inspecteurs de Transports Canada font également des vérifications.

**M. David McGuinty:** Je vous adresse à tous les deux une brève question. J'aime toujours revenir aux chiffres du budget parce qu'ils sont toujours fiables. Entre 2011-2012 et 2012-2013, les services de sécurité maritime ont fait l'objet de compressions de l'ordre de 25 %. Autrement dit, le gouvernement a réduit d'un quart le financement total alloué à la sécurité maritime, qui est passé de 75,6 millions de dollars à 56,5 millions de dollars. Voici ma question. Étant donné que le gouvernement du Canada a réduit d'un quart le financement au titre de la sécurité maritime, pourriez-vous faire le point sur la situation actuelle? Madame Legars, dans l'ensemble, votre association est-elle satisfaite de la réglementation de Transports Canada? Pensez-vous qu'il y a des lacunes ou qu'il y aurait lieu de faire des améliorations dans certains secteurs, étant donné cette coupe de 25 %?

• (1210)

**Mme Anne Legars:** Je comprends ce que vous dites. Je vais aborder deux questions.

Premièrement, dans l'industrie du transport océanique, le contrôle d'application repose sur un effort collectif. Tous les pays assujettis à des protocoles d'entente doivent atteindre une certaine cible. Si je me rappelle bien, aux termes du PE de Paris, le Canada doit fournir une contribution de 5 % pour ce qui est du contrôle d'application de toutes les flottes de navires qui circulent dans la région visée par le PE. Il s'agit d'un engagement international qui doit être respecté et qui fait l'objet d'un rapport, entre autres. C'était donc un élément de réponse à votre question.

Deuxièmement, il faut préciser que le Canada a ses propres priorités. Par exemple, en vertu du programme canadien, tous les navires-citernes doivent être inspectés avant leur premier voyage au Canada et doivent ensuite être inspectés au moins tous les ans. Des fonds ont été gelés à cet effet comme suite à la décision du comité sur les navires-citernes. Le ministre a promis que ces fonds demeureraient gelés.

**M. David McGuinty:** Il y a quelque chose qui m'échappe. C'est une question de bon sens. Vous avez dit plus tôt que le trafic maritime augmente et que les navires sont de plus en plus gros, mais il y a eu une réduction globale de 25 % du budget alloué à la sécurité maritime. Comment le Canada peut-il composer avec cette réalité?

**Mme Anne Legars:** Je ne sais pas. Tout ce que je peux dire c'est que le Canada doit respecter les engagements qu'il a pris sur la scène internationale. Il doit effectuer le nombre d'inspections prévu dans ses engagements. Voilà comment cela fonctionne. Je ne sais pas comment le Canada arrive à respecter ses engagements, mais je sais qu'il le fait.

**M. David McGuinty:** D'accord.

De combien de temps est-ce que je dispose, monsieur le président?

**Le président:** Vous avez 10 secondes.

**M. David McGuinty:** Monsieur Buy, aimeriez-vous faire des observations?

**M. Serge Buy:** Je ne vais pas entrer dans le débat où on cherche à établir si la réduction de 25 % a entraîné une diminution des inspections ou d'autres conséquences. Il est possible qu'on ait entre autres fait des gains d'efficacité. C'est au gouvernement de discuter de la question et de fournir des explications.

Je peux néanmoins vous dire que, pour l'instant, nous croyons que Transports Canada effectue les inspections de façon adéquate. Toutefois, nous sommes légèrement préoccupés au sujet de l'obligation qu'ont certaines administrations envers les sociétés de classification en ce qui concerne les petits bâtiments, parce que cela exerce une pression sur les petits exploitants de traversiers. Cependant, j'estime que, en général, le gouvernement s'acquitte convenablement de ses responsabilités pour ce qui est de l'inspection à bord des traversiers. Pour ce qui est des traversiers, le gouvernement fait ce qui lui incombe.

**Le président:** Merci, monsieur Buy.

Nous passons maintenant à M. Watson qui dispose de sept minutes.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présentation.

Madame Legars, je commence par vous. Étant donné que la chaîne d'approvisionnement est mondiale, de nombreux intervenants participent au transport des marchandises, notamment les marchandises dangereuses, que ce soit lors de la manutention des cargaisons ou autrement. Pourriez-vous nous expliquer, si possible, les différentes étapes du transport et préciser qui prend les marchandises en charge, de qui relèvent les divers intervenants, par qui ils sont réglementés, qu'il s'agisse des consignataires, des manutentionnaires ou des débardeurs au port qui déplacent les marchandises, et préciser qui a la responsabilité du transport? Pourriez-vous nous donner un aperçu pour que nous puissions comprendre qui est l'organisme de réglementation à chaque étape, qui est assujéti à quelle réglementation, et qui surveille l'ensemble du processus?

**Mme Anne Legars:** Je m'efforcerais d'être brève. Tout ce que nous...

**M. Jeff Watson:** Il s'agit d'une question complexe pour laquelle vous pourriez fournir une réponse écrite au comité après votre témoignage. Ce serait utile.

**Mme Anne Legars:** Je devrais peut-être répondre par écrit et présenter un schéma. Néanmoins, je peux dire que, essentiellement, les activités de l'industrie maritime sont de toute évidence assujétiées au code IMDG, en l'occurrence le Code maritime international des marchandises dangereuses. Une fois que les marchandises arrivent en territoire canadien, c'est la Loi sur le transport des marchandises dangereuses qui s'applique. Les marchandises doivent toujours être identifiées et être accompagnées des documents pertinents, entre autres.

Je fournirai une réponse écrite après la séance, si vous voulez bien. Je donnerai peut-être un schéma.

● (1215)

**M. Jeff Watson:** Ce serait parfait. Il va sans dire que nous avons hâte d'avoir votre réponse.

Vous avez déclaré plus tôt qu'il y avait une augmentation du tonnage de fret transporté par voie maritime. Il semble également qu'il y ait une hausse du nombre de navires et d'escales.

Quel est le bilan en matière de sécurité à l'heure actuelle pour ce mode de transport? S'améliore-t-il? Est-il resté à peu près le même?

**Mme Anne Legars:** Il est bon. La mise en oeuvre, il y a environ 20 ans, du régime de contrôle par l'État du port a été un élément clé à cet égard. Cela a grandement contribué à l'amélioration de la qualité des navires et à l'élimination de pratiques déficientes dans l'industrie du transport maritime. Les dernières données publiées sur le site Web de Transports Canada révèlent, entre autres, qu'il y a eu 1 033 inspections en 2011, dont 358 de navires-citernes. On apprend aussi que 431 lacunes ont été relevées, dont 7 concernaient des marchandises dangereuses et 63, des infractions au code ISM. Ces inspections ont mené à 34 détentions de navires, dont deux étaient des navires-citernes. Voilà qui donne une idée de la situation.

À l'heure actuelle, le bilan en matière de sécurité est très bon et s'améliore constamment. Dans certains secteurs de l'industrie, notamment celui des navires-citernes, on a probablement atteint un niveau de risque résiduel. À un certain moment — je ne me rappelle pas quand exactement, mais je crois que c'était lors des audiences précédentes de votre comité —, on a présenté des données provenant de l'ITOPF, soit l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited, une organisation internationale qui recueille des données sur la question. Ces données révèlent que le nombre de déversements d'hydrocarbures se situe maintenant à un niveau à peu près résiduel.

**M. Jeff Watson:** Comme vous l'avez indiqué plus tôt, je crois, ce sont les produits pétroliers et le pétrole qui constituent la plus grande partie des marchandises transportées dans le monde à l'heure actuelle. Cette tendance est-elle à la hausse ou relativement stable? D'après vous, comment cette tendance évoluera-t-elle et présente-t-elle des risques additionnels que nous devrions connaître?

**Mme Anne Legars:** Je devrais vérifier où nous en sommes pour ce qui est des pétroliers. De mémoire, je dirais que la situation est assez stable pour ce qui est du Canada, en termes de volume. Il y aura peut-être des changements dans le trafic, selon que nous importerons ou exporterons davantage. Je peux également faire le point là-dessus et vous en informer.

**M. Jeff Watson:** Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a recommandé depuis 2012 que tous les types de bâtiments commerciaux battant pavillon canadien soient dotés d'un système de gestion de la sécurité. Êtes-vous d'accord avec cela? Dans la négative, pour quelles raisons?

**Mme Anne Legars:** Cette question s'adresse-t-elle à moi?

**M. Jeff Watson:** Oui.

**Mme Anne Legars:** L'association que je représente ne s'occupe que des navires étrangers. Comme les navires de nos membres battent tous pavillon étranger, nous n'avons pas pris de position quant à savoir si le Canada devait appliquer la même norme à tous les navires canadiens, quel qu'en soit le type. Il va sans dire que la sécurité des utilisateurs sur les voies navigables est en quelque sorte liée à celle de l'ensemble de la population. Par conséquent, nous voyons cette mesure d'un bon oeil. Néanmoins, nous n'avons pris aucune... Je dirais que nous n'avons pas eu à aborder cette question.



**M. Jeff Watson:** Monsieur Buy.

**M. Serge Buy:** Nous sommes d'avis que cette exigence devrait s'appliquer à tous les types de navires. Je crois que le seul problème qui se pose est celui de la vérification. Pour le moment, ce sont souvent les sociétés de classification qui s'en chargent. Il n'est pas raisonnable de s'attendre à ce qu'une société de classification effectue, à un prix abordable, une telle vérification sur un traversier à prix modique qui effectue un trajet dans le Nord du Manitoba où les gens doivent se déplacer par avion, prendre plusieurs voitures et, parfois même, un hydravion ou un autre moyen de transport. Ce n'est pas réaliste.

● (1220)

**M. Jeff Watson:** Vous avez dit que la préoccupation...

**M. Serge Buy:** Les préoccupations touchent la vérification, la réglementation et les répercussions véritables sur le terrain. Nous éprouvons quelques inquiétudes à ce sujet, et Transports Canada doit donc faire le travail qui s'impose.

**M. Jeff Watson:** Dans les cas très limités où ces...

**M. Serge Buy:** Effectivement, dans ces cas.

**M. Jeff Watson:** Par exemple, en cas de fuite de réservoir de propane à bord d'un traversier, quelles seraient les mesures d'intervention d'urgence? Que faudrait-il faire?

**M. Serge Buy:** Eh bien, il faudrait assurément prendre un certain nombre de mesures. Tout dépend de l'exploitant et du type de navire. Il va sans dire que le capitaine et les membres d'équipage sont responsables de ces mesures. Des instructions seront transmises aux passagers. On procéderait probablement assez rapidement à l'évacuation du navire. Il faudrait prendre des mesures de confinement et d'autres mesures pour prévenir toute autre catastrophe.

En fait, les interventions sont régies par un éventail de codes et de manuels de procédures. Je vais vous donner un exemple. Un de nos exploitants, la société B.C. Ferries, a un manuel d'environ 22 pages qui explique ce qu'il faut faire dans telle ou telle situation. Le personnel reçoit une formation de trois ou quatre jours environ. Comme je ne dispose que de quelques minutes, je ne sais pas si j'aurais le temps de tout passer en revue. Je peux toutefois vous dire que l'intervention et la qualité de celle-ci dépendent de la formation dispensée et de la connaissance qu'ont les membres du personnel des mesures destinées à contenir le déversement.

**Le président:** Merci. Le temps est écoulé.

Monsieur Braid, vous disposez de sept minutes.

**M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Buy, dans votre exposé, vous avez donné l'exemple des traversiers qui effectuent de courts trajets. Vous avez soulevé cette question, et j'aimerais vous donner l'occasion de nous expliquer pleinement ce qu'il en est. La définition manque de cohérence: parfois, c'est trois kilomètres, parfois, c'est cinq.

J'aimerais vous poser une question à deux volets. Pourquoi la définition d'un traversier effectuant de courts trajets est-elle importante et, selon vous, quelle devrait-elle être? Devrait-il s'agir de trois ou de cinq kilomètres?

**M. Serge Buy:** La définition est importante, car si l'expression « traversier effectuant de courts trajets » n'est pas la même d'un règlement à l'autre, il y a un problème.

L'expression « traversier effectuant de courts trajets » devrait donc être définie exactement de la même manière partout. Disons que, par

expérience, un exploitant sait que la définition de « traversier effectuant de courts trajets » s'applique à des trajets de cinq kilomètres. Toutefois, il se rend compte que, dans la réglementation, on parle de trajets de 3, 2,5 et 2,2 kilomètres. Cela n'est pas très logique. C'est pourquoi il est important que la réglementation soit cohérente.

Bien honnêtement, nous pensons qu'il s'agit de trajets de cinq kilomètres. Je pense que, à l'origine, on parlait de trois milles. Les mesures que certains exploitants doivent prendre sont tellement exigeantes que, selon nous, il convient de fixer à cinq kilomètres la longueur des trajets courts.

**M. Peter Braid:** Merci.

Pourriez-vous signaler au greffier, après la réunion par exemple, quels règlements divergent sur ce point? Ce serait pertinent.

**M. Serge Buy:** Bien sûr.

**M. Peter Braid:** Madame Legars, vous nous avez expliqué le protocole international d'inspection. L'autorité réglementaire de l'État du pavillon, si on veut, et les autorités portuaires imposent des exigences.

Par curiosité, j'aimerais savoir s'il arrive qu'on effectue des inspections dans les eaux internationales. Dans l'affirmative, qui s'en charge?

**Mme Anne Legars:** Dans les eaux internationales, non... [*Note de la rédaction: inaudible*].

**M. Peter Braid:** D'accord, merci.

À votre avis, le Canada respecte-t-il intégralement ses engagements internationaux en matière d'inspection?

**Mme Anne Legars:** Oui. Nous estimons que le Canada respecte les dispositions relatives aux inspections qui figurent dans la réglementation et les conventions internationales.

**M. Peter Braid:** Merci.

Le Canada n'a donc pas réduit le nombre d'inspections effectuées conformément à ses engagements internationaux?

**Mme Anne Legars:** Non, non.

**M. Peter Braid:** Merci.

Comment les protocoles de Paris et de Tokyo évoluent-ils? Le Canada a-t-il la possibilité de contribuer à façonner ce qui y figure?

**Mme Anne Legars:** On parle d'organismes au sein desquels tous les États parties aux protocoles se rencontrent à intervalles réguliers. J'imagine que Transports Canada serait mieux à même d'en expliquer le fonctionnement interne, mais, selon ce que nous comprenons à la lecture des rapports, par exemple, ils se réunissent régulièrement.

Il arrive qu'ils tiennent des réunions techniques après avoir constaté un problème précis. Par exemple, ils pourraient décider que, pour l'année à venir, ils cibleront tel ou tel type de lacune dans les régions du monde. Il y aura donc des inspections ciblées en fonction des tendances qu'ils perçoivent au chapitre des lacunes. Sinon, ils se rencontrent à intervalles réguliers pour mettre en commun leurs expériences et ainsi de suite ainsi que redéfinir leurs cibles ou leur méthodologie, voire leur mode de fonctionnement.

Selon ce que je comprends en tant que tiers, puisque je suis bien sûr la représentante industrielle, on ne comprend pas vraiment comment le travail se gère à l'interne en fonction de ces protocoles. Le ministère des Transports pourrait vraisemblablement vous en dire davantage à ce sujet, car c'est lui qui est représenté aux réunions.

• (1225)

**M. Peter Braid:** À quelle fréquence se tiennent les réunions? En avez-vous une idée?

**Mme Anne Legars:** Je sais que tous les protocoles publient un rapport annuel, alors je dirais qu'ils tiennent une assemblée générale annuelle, mais, selon ce que je comprends, il y a davantage de réunions spécialisées ou techniques. C'est un réseau. Les gens sont constamment en relations.

**M. Peter Braid:** Merci.

Pour conclure, j'ai une question sur le régime de responsabilité applicable aux inspections, aux audits et au fait de tenir un navire responsable en cas d'infraction. Pourriez-vous nous expliquer rapidement comment fonctionne le régime de responsabilité? Je crois comprendre que vous avez des recommandations précises sur la manière d'améliorer ce régime. Pourriez-vous également nous en faire part?

**Mme Anne Legars:** Je ne sais pas exactement ce que vous entendez par « responsabilité ». Je pense que le régime de responsabilité de tierce partie, par exemple en présence d'une victime de la pollution causée par un déversement, relève de conventions internationales qui sont incorporées au droit canadien par l'intermédiaire de la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

La dernière pièce du casse-tête, c'est la Convention SNPD, une convention de l'OMI qui sera incorporée à la Loi sur la responsabilité en matière maritime à l'adoption du projet de loi C-3, actuellement à l'étude au Sénat. Je ne me rappelle pas quand vous l'avez étudié. C'était probablement vers le printemps. Elle est là, la responsabilité. Elle incombe à l'exploitant d'un navire. C'est lui qui doit payer. Il est tenu de détenir des assurances, mais si elles ne suffisent pas, on peut aussi faire appel à un fonds international. Ça, c'est pour la responsabilité de tierce partie.

Lorsqu'on constate une lacune, c'est essentiellement l'État du pavillon qui exigera sa correction, ce qui doit se faire soit sur-le-champ, soit avant une date limite s'il ne s'agit pas d'un problème critique. On peut par exemple exiger qu'un rectificatif soit apporté avant la prochaine escale.

Si, par contre, il s'agit d'une lacune grave qui représente un danger, notamment un danger immédiat pour l'environnement ou l'équipage ou au chapitre de la sécurité, il y a alors immobilisation. Autrement dit, le navire ne doit pas bouger. Il doit rester sur place jusqu'à ce que la situation ait été rectifiée et que l'autorité de l'État du pavillon, l'ayant constaté, autorise le navire à reprendre son cours.

**Le président:** Merci beaucoup.

Passons maintenant à Mme Morin pour cinq minutes...

**Mme Anne Legars:** Et c'est documenté.

[Français]

**Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD):** Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous et à toutes.

Monsieur Buy, j'ai lu dans votre site Web que vous étiez préoccupé par le manque de main-d'oeuvre qualifiée pouvant gérer le travail afin que les conditions soient sécuritaires. Or, aujourd'hui, on n'a pas beaucoup parlé de main-d'oeuvre qualifiée.

Pouvez-vous nous parler brièvement des problèmes qu'entraîne cette pénurie?

• (1230)

**M. Serge Buy:** Pour ce qui est de nos opérateurs, il est évident qu'il va y avoir au cours des prochaines années un manque de main-d'oeuvre qualifiée. Cela va toucher des emplois sur certains vaisseaux. Pour discuter de ce problème, nous avons d'ailleurs organisé il y a quelques mois une table ronde à laquelle participaient les divers collèges et universités qui forment nos employés.

**Mme Isabelle Morin:** De quels emplois parlez-vous spécifiquement?

**M. Serge Buy:** On parle ici d'ingénieurs, de gens qui s'occupent de la sécurité sur les vaisseaux, mais surtout de machinistes.

Il va y avoir un problème de main-d'oeuvre au cours des prochaines années. C'est évident. Selon nous, il est important d'investir maintenant dans le renouvellement de la main-d'oeuvre dans le cas de certains postes, afin de nous assurer d'avoir le personnel nécessaire pour faire circuler nos vaisseaux de façon sécuritaire.

**Mme Isabelle Morin:** Madame Legars, avez-vous un commentaire à formuler à ce sujet? Je ne sais pas si vous avez entendu parler du fait qu'il y aurait une pénurie de main-d'oeuvre qualifiée au cours des prochaines années.

Que pourrions-nous faire pour remédier à cela? Avez-vous des recommandations à faire à cet égard?

**Mme Anne Legars:** À l'heure actuelle, nous n'en avons pas nécessairement. Comme notre flotte est internationale, c'est à cette échelle que nous recrutons le personnel. Évidemment, si des marins canadiens veulent travailler sur des navires internationaux, ils peuvent le faire, au même titre que les gens d'autres nationalités.

Pour nous, il est difficile de garder des gens à long terme dans ce milieu et de recruter des officiers de la marine qui vont rester suffisamment longtemps. Après un certain nombre d'années, les gens quittent ce milieu pour travailler sur la terre ferme. Ce n'est pas nécessairement un problème typiquement canadien.

**Mme Isabelle Morin:** Peut-on faire quelque chose pour retenir ces personnes? Pourquoi laissent-elles ces emplois? Chaque fois qu'elles partent, il y a une perte d'expertise. J'imagine que cela a un certain impact sur la sécurité.

**Mme Anne Legars:** Nous essayons de promouvoir les carrières maritimes. En outre, les pratiques changent pour ce qui est de la façon dont les navires sont gérés. Par exemple, il y a des contrats et une rotation plus rapide des équipages, et ce, de façon à ce que les gens puissent rentrer chez eux plus régulièrement.

Autrement, il s'agit pour nous de promouvoir les carrières en mer et de les présenter comme un choix intéressant. En effet, c'est très bien rémunéré et il y a par la suite des possibilités extrêmement variées de travail sur terre, qu'il s'agisse d'inspection des navires, de travail auprès de sociétés de classification ou de la chaîne logistique dans les divers terminaux. Certains anciens capitaines y travaillent et font la planification des chargements, par exemple. L'évolution des carrières et les perspectives peuvent être très intéressantes. C'est ce que nous voulons faire connaître aux jeunes.

**Mme Isabelle Morin:** Merci.

Vous avez certains comités, par exemple le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, qui a été mis sur pied à l'automne 2012 et qui a terminé la première phase de son travail en 2013.

Une des conclusions de ce comité mentionne que l'état de préparation et la capacité d'intervention du Canada à l'égard des déversements devraient être basés sur les risques, selon chaque région où transitent des hydrocarbures, et sur des scénarios de déversements probables mis au point à l'échelle régionale plutôt que sur l'approche uniforme actuelle.

Pouvez-vous formuler des commentaires à ce sujet et nous faire quelques recommandations?

**Mme Anne Legars:** Oui.

On a appuyé cette recommandation parce que, de toute façon, notre approche en ce qui a trait à toutes les questions de sécurité et de réponses aux incidents est que tout cela doit être basé sur une analyse de risques. On n'a donc aucune objection à la recommandation du comité d'experts, d'autant plus que les types de trafic peuvent changer. À certains endroits, il y a maintenant des pétroliers alors qu'il n'y en avait pas auparavant. D'autre part, à certains endroits où il y en avait, il y en a maintenant moins. Le trafic change et il est donc normal que les scénarios mis en place pour répondre aux problèmes changent également.

On a tout à fait appuyé cette recommandation. On veut seulement que la façon de penser globalement et la méthodologie globale soient constantes au Canada. On ne souhaite pas qu'il y ait toutes sortes d'approches microrégionales. Chaque risque est local, mais l'approche intellectuelle en matière de gestion du risque devrait être la même partout au Canada. On a de toute façon la même position pour de nombreux dossiers.

• (1235)

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup.

Passons maintenant à M. Komarnicki pour cinq minutes.

**M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC):** Merci, monsieur le président.

J'ai quelques questions.

Tout d'abord, existe-t-il des différences entre le code de l'Organisation maritime internationale et la réglementation canadienne régissant le transport de marchandises dangereuses? Si c'est le cas, lequel des deux textes prévaut dans tel ou tel domaine?

Sauriez-vous le dire, madame Legars?

**Mme Anne Legars:** Désolée, je n'ai pas tout compris.

Pourriez-vous répéter la question?

**M. Ed Komarnicki:** Je parle du code de l'Organisation maritime internationale et de la réglementation canadienne sur le transport de marchandises dangereuses.

Existe-t-il des différences? Si c'est le cas, quel texte prévaut?

**Mme Anne Legars:** En ce qui concerne nos navires, le code de l'OMI de l'ONU est incorporé à la réglementation canadienne, alors il n'y a pas de différence. C'est essentiellement la même chose pour nous. Nous n'avons pas de problème à ce chapitre.

**M. Ed Komarnicki:** D'accord.

En ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité, êtes-vous au fait des conséquences qu'a eues leur avènement?

**Mme Anne Legars:** Ils nous ont aidés à appliquer une philosophie d'amélioration continue et à favoriser une culture de la sécurité. Il s'agit donc d'outils utiles à ce chapitre.

**M. Ed Komarnicki:** Outre la réglementation, y a-t-il eu des problèmes au cours de la transition aux systèmes de gestion de la sécurité?

**Mme Anne Legars:** Lorsque les systèmes ont été imposés, il y a une quinzaine d'années, je me rappelle que tout le monde déchirait sa chemise en affirmant que c'était très difficile, que cela représentait beaucoup de paperasse et une lourde procédure. C'était perçu comme un véritable fardeau. Cependant, après la mise en oeuvre, lorsque les gens ont commencé à utiliser les systèmes, ils ont constaté qu'ils étaient capables de le faire et que c'était utile. Aujourd'hui, il n'y a plus de résistance.

Bien sûr, l'avènement d'un nouveau système est toujours une démarche lourde et pénible, mais, en l'occurrence, cela fait 14 ou 15 ans et il n'y a pas de problème.

**M. Ed Komarnicki:** Le secrétaire parlementaire a dit que diverses personnes sont chargées de manipuler les marchandises, aussi bien sur la terre ferme, j'imagine, que dans les vaisseaux, pour charger les vaisseaux. Il y a diverses responsabilités, mais la formation en matière de sécurité revêt probablement beaucoup d'importance.

La fédération joue-t-elle un rôle en matière de formation?

**Mme Anne Legars:** Oui. En fait, nous offrons à nos membres une formation de base sur les marchandises dangereuses. Aux termes de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, toute entité qui transporte des marchandises dangereuses doit veiller à ce que chacun de ses employés soit adéquatement formé. La formation varie selon les fonctions de l'employé. Il y a donc une formation de base, qui donne une vue d'ensemble des marchandises dangereuses, des diverses classes et ainsi de suite. Ensuite, les gens qui manipulent directement divers produits recevront, eux, une formation plus approfondie. Nous avons proposé aux membres de s'adresser aux divers fournisseurs, car beaucoup d'entreprises qui se spécialisent en éducation proposent également ce genre de formation.

Pour notre part, nous offrons la formation de base aux commis, aux personnes qui ne manipulent pas nécessairement de marchandises dangereuses et ainsi de suite. Ils apprennent ainsi qu'il existe un régime propre à la manipulation de marchandises dangereuses et tout le reste. Il s'agit d'un cours de base d'une journée. Par ailleurs, les membres doivent former leurs propres employés qui manipulent des marchandises données pour que ceux-ci disposent des connaissances voulues et, le cas échéant, de l'agrément exigé.

• (1240)

**M. Ed Komarnicki:** Imposez-vous un protocole ou des normes de base relativement à la formation? Vos membres sont-ils tenus de respecter un strict minimum?

**Mme Anne Legars:** Non, nous ne le faisons pas. Par exemple, si un membre veut transporter des conteneurs et qu'il fait le transport [*Note de la rédaction: inaudible*], il doit se charger lui-même de faire former son personnel à cet effet auprès de formateurs spécialisés. Quoi qu'il en soit, il doit respecter les protocoles internationaux, les directives et les procédures qui s'appliquent dans tous les pays où il fait des affaires. Nous n'assumons aucun rôle à ce chapitre.

Ce que nous proposons, ce sont essentiellement des séances individuelles, par exemple pour un commis nouvellement embauché qui doit acquérir des connaissances générales. C'est ce que nous offrons.

**Le président:** Merci.

C'est maintenant le tour de M. Sullivan, pour cinq minutes.

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Merci, monsieur le Président.

Je remercie les témoins de leur présence.

M. Buy, l'association se charge-t-elle du transport de véhicules ferroviaires ou s'en tient-elle aux personnes et aux voitures? Le transport de véhicules ferroviaires se fait-il uniquement au moyen de barges exploitées par les sociétés ferroviaires?

**M. Serge Buy:** Oui.

**M. Mike Sullivan:** Cependant, vous transportez des camions. On imagine que la majorité des marchandises dangereuses se trouvent dans certains de ces camions. Que savez-vous des marchandises transportées? Quelles données pouvez-vous fournir relativement au tonnage de marchandises dangereuses transportées par traversier?

**M. Serge Buy:** On peut difficilement fournir des données. En fait, nous sommes en train de les rassembler. Nous obtenons de l'information à ce sujet. Transports Canada a l'information, car nous sommes tenus de faire des déclarations à ce sujet. Transports Canada pourrait vous renseigner.

Vous avez raison d'affirmer que nos traversiers transportent des camions, dont certains contiennent des marchandises dangereuses. C'est pour cette raison que nous appliquons un protocole à ce sujet.

**M. Mike Sullivan:** Le protocole vise-t-il à vous informer du contenu des camions avant leur embarquement?

**M. Serge Buy:** Oui, nous devons savoir ce que contiennent les camions avant qu'ils embarquent.

Comme je l'ai dit — j'ai glissé un petit mot à ce sujet —, nous devons nous fier à la déclaration volontaire des conducteurs de camion. Même si nous effectuons des inspections de temps à autre, nous nous fions parfois à ce qui a été déclaré. Il nous arrive en effet de miser sur l'honnêteté des gens qui remplissent les déclarations.

**M. Mike Sullivan:** Est-ce que des fonctionnaires de Transports Canada inspectent eux-mêmes les camions?

**M. Serge Buy:** Certains camions sont inspectés. J'ignore si c'est Transports Canada ou les ministères des Transports provinciaux qui s'en chargent, mais il y a bel et bien des inspections. Ce que nous aimerions, c'est qu'il y en ait davantage avant que les camions embarquent dans les traversiers.

**M. Mike Sullivan:** Parce que c'est volontaire et qu'on ne vous dit pas...

**M. Serge Buy:** Le côté volontaire des choses crée des difficultés.

**M. Mike Sullivan:** Oui, car si vous ignorez ce que contiennent les camions, vous ne pouvez pas parer aux éventualités.

**M. Serge Buy:** Eh bien, nous pouvons faire une certaine préparation. Je ne voudrais pas donner l'impression que, lorsqu'un

incident survient, nous ignorons comment réagir. Nous savons ce qu'il faut faire. Sauf que, en cas d'incident, il est beaucoup plus facile de réagir à une éventualité que nous avons envisagée plutôt que d'être pris par surprise.

**M. Mike Sullivan:** Avez-vous l'habitude de positionner les marchandises dangereuses à des endroits précis dans les traversiers? Cela fait-il...

**M. Serge Buy:** Oui. Il existe un protocole définissant, selon le traversier, l'endroit où doivent être placées ces marchandises, comment il faut les traiter et ainsi de suite.

**M. Mike Sullivan:** Le protocole émane-t-il de Transports Canada ou des propriétaires de traversier eux-mêmes?

• (1245)

**M. Serge Buy:** Ce sont les protocoles de Transports Canada, mais diverses entreprises appliquent également d'autres protocoles.

**M. Mike Sullivan:** Mais, encore une fois, c'est volontaire... Il faut savoir ce que contient un camion pour savoir où il convient de le placer.

**M. Serge Buy:** Tout à fait.

**M. Mike Sullivan:** Pour votre part, madame Legars, en ce qui concerne la manipulation de marchandises dangereuses, j'imagine encore une fois que vous savez ce que contient chaque véhicule. L'information est-elle transmise aux personnes qui manipulent ces marchandises dans les ports, mais aussi aux localités elles-mêmes afin qu'elles sachent ce qui transite par leur territoire?

**Mme Anne Legars:** Oui, les ports et les terminaux maritimes reçoivent toute l'information à l'avance. Pas pour [*Note de la rédaction: difficultés techniques*] et ainsi de suite. Je ne sais pas s'ils ont ces renseignements, mais ce qui est certain, c'est qu'ils ne sont pas transmis par le navire. Celui-ci fournit les renseignements au port, aux terminaux et aux manutentionnaires qui manipuleront ce fret. Si les marchandises sont chargées ensuite dans un camion ou un wagon, le conducteur du camion ou du train disposera donc de cette information. Les renseignements suivent donc toujours les marchandises. Par contre, nous ne transmettons pas l'information aux villes ou à quiconque. Ce n'est pas prévu dans les règlements. Je ne sais donc pas comment tout cela est géré ailleurs par les autres intervenants que ceux qui manipulent directement ces marchandises dans le port.

**M. Mike Sullivan:** Avez-vous les mêmes difficultés que les exploitants des traversiers concernant l'honnêteté des expéditeurs?

**Mme Anne Legars:** Eh bien, c'est un problème, surtout pour ce qui est des conteneurs. Pour ce qui est de la cargaison en vrac, on sait très bien ce que nos navires transportent, parce que, normalement, les marchandises sont très souvent vérifiées par des inspecteurs, par exemple lorsqu'il faut les peser avant de les charroyer. Mais lorsque les marchandises se trouvent dans des conteneurs, il faut se fier aux expéditeurs et à la documentation qu'ils fournissent parce que ce sont eux qui remplissent les conteneurs et qui les scellent. Bref, il faut essentiellement se fier à l'information fournie.

**M. Mike Sullivan:** Transports Canada procède-t-il à des inspections aléatoires ou de routine de ces conteneurs, ou laisse-t-on plutôt ce soin aux propriétaires des navires?

**Mme Anne Legars:** Les propriétaires des navires ne font pas d'inspections de routine. Les seuls qui inspectent les conteneurs, ce sont les services des douanes. Ce sont les seuls qui peuvent ouvrir les conteneurs.

**M. Mike Sullivan:** À quelle fréquence...

**Le président:** Votre temps est écoulé, M. Sullivan.

**M. Mike Sullivan:** Oh, je m'excuse. Il ne me reste plus de temps.

**Le président:** En fait, monsieur Sullivan, vous avez dépassé de beaucoup votre temps de parole.

Monsieur Leung, vous disposez de cinq minutes.

**M. Chungsen Leung (Willowdale, PCC):** Je vous remercie, monsieur le président.

Ma question s'adresse à Mme Legars.

Aux États-Unis et à Londres, il y a des organismes qui procèdent à des inspections et délivrent des certifications: l'American Bureau of Shipping et, je crois, Lloyd's. Y a-t-il un organisme semblable au Canada?

**Mme Anne Legars:** Vous voulez dire une société de classification?

**M. Chungsen Leung:** Non, je veux dire un organisme indépendant comme l'American Bureau of Shipping ou Lloyd's. Quel est l'organisme canadien dont le mandat s'apparente le plus à celui de ces organismes?

**Mme Anne Legars:** En fait, les organismes dont vous parlez sont des sociétés de classification. Toutes les sociétés de classification mondiales sont présentes au Canada. De plus, toutes les sociétés dignes de confiance font partie d'une association internationale, et tous les respectables propriétaires de navires veulent que leur société de classification en soit membre. Il n'y a pas de société propre au Canada. Ce sont toutes des sociétés internationales. Avec un nom comme American Bureau of Shipping, on pourrait croire que cette société est américaine, mais elle offre ses services dans le monde entier et a probablement aussi des bureaux un peu partout.

**M. Chungsen Leung:** Il n'y a donc pas d'organisme proprement canadien et on compte sur des organismes de certification internationaux pour s'acquitter de cette tâche.

Ma prochaine question porte donc sur la responsabilité en matière maritime.

Les limites en matière de responsabilité sont-elles définies par des conventions internationales? Le Canada établit-il plutôt une responsabilité en cas d'accidents ou de déversements de pétrole près des côtes?

•(1250)

**Mme Anne Legars:** Ces limites sont internationales. Elles sont d'abord définies dans des conventions internationales, puis elles sont intégrées dans le droit canadien par le truchement de la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

**M. Chungsen Leung:** Nous nous en remettons donc à un réseau d'organismes internationaux pour nos normes et nos obligations en matière de responsabilité maritime?

**Mme Anne Legars:** Oui.

En fait, les normes correspondent aux limites en matière de responsabilité et à l'accès aux fonds internationaux, car, quand on dépasse la limite de responsabilité, on a accès aux fonds internationaux.

**M. Chungsen Leung:** D'accord. Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Buy.

Le traversier est un moyen de transport très particulier. Les navires font la navette entre deux rives ou deux points situés à une certaine distance pouvant aller de moins de 5 kilomètres à 10 kilomètres,

voire à 30 ou 40 kilomètres. Ne vaudrait-il donc pas mieux disposer d'une loi particulière qui régirait l'exploitation des traversiers et la sécurité dans ce domaine?

**M. Serge Buy:** C'est une question intéressante. La ministre Raitt a participé à notre assemblée annuelle et elle a clairement dit que le secteur des traversiers était important. Ce secteur est régi par des lois qui encadrent bien des choses, dont le transport de remorques. On aurait peut-être intérêt à se pencher sur cette question pour voir s'il serait justifié d'adopter une loi particulière sur les traversiers.

Vous venez de dire que les traversiers font la navette entre deux points situés à une distance pouvant aller de quelques centaines de mètres à quelques kilomètres, voire à 30 kilomètres. En fait, cette distance est habituellement beaucoup plus grande. Certains traversiers parcourent des centaines de kilomètres. Un traversier de Terre-Neuve fait la navette entre North Sydney et Argentia. Un autre traversier, en Colombie-Britannique, va du nord de l'île de Vancouver jusqu'à Prince Rupert. Ça en fait, des kilomètres. Le mode d'opération n'est pas le même si on parle du traversier qui parcourt la plus courte distance du monde, c'est-à-dire celui qui se rend à l'aéroport de l'île de Toronto, ou du service de traversier de Marine Atlantique. Je ne sais donc pas si c'est possible.

**M. Chungsen Leung:** Permettez-moi de reformuler ma question, car les services de traversier sont, en quelque sorte, très particuliers. Les traversiers sont des navires conçus pour faire la navette d'un point à l'autre. Au contraire, les navires océaniques ou les cargos peuvent se rendre, par exemple, dans tous les ports de la voie maritime du Saint-Laurent ou du monde. À cause de leur fonction particulière, les traversiers ne desservent habituellement pas plus de deux ou trois ports.

Ne vaudrait-il donc pas mieux... ou, plutôt, ne pourrions-nous pas aborder plus précisément cette question en adoptant une loi portant expressément sur les traversiers?

**M. Serge Buy:** Je n'en suis pas convaincu. Je crois que certains traversiers se rendent en fait dans plusieurs ports. À mon avis, ce sont les ports qui s'adaptent aux traversiers, pas l'inverse. Je crois qu'un nouveau traversier, probablement conçu en Europe, entrera très bientôt en service dans la région de l'Atlantique. Il viendra ici, et il faudra adapter certains ports et peut-être aussi un peu le navire, mais il n'y aura pas grand-chose à changer. Je ne crois pas que le problème soit la particularité du navire, mais plutôt la particularité des services offerts. Il est question de passagers, de personnes. Les membres d'une famille qui utilisent un traversier veulent être en sécurité. Les différents utilisateurs — les enfants, les aînés, les gens qui rentrent à la maison — veulent tous être en sécurité. Et c'est ce qui...

**M. Chungsen Leung:** Très bien.

L'un de mes collègues a dit que certains traversiers servent à transporter des marchandises, des wagons ou autre chose. Qu'il s'agisse du transport de passagers, de marchandises ou de wagons, cette question relève donc, en quelque sorte, de l'industrie du transport maritime. Je ne crois pas qu'on se serve communément de traversiers pour transporter du vrac liquide, mais on s'en sert sans doute pour transporter du fret sur palettes ou de la cargaison conteneurisée.

•(1255)

**Le président:** Souhaitez-vous ajouter quelque chose?

**M. Serge Buy:** Non, je crois que ça fait le tour. Merci.

**Le président:** Merci à vous.

La dernière question va à M. Yurdiga, à qui nous souhaitons la bienvenue au sein du comité.

**M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Merci beaucoup.

Selon le Bureau de la sécurité des transports du Canada, le nombre d'accidents maritimes — c'est-à-dire dans lesquels sont impliqués des navires ainsi que les accidents à bord d'un bâtiment — a diminué depuis 10 ans.

Est-ce attribuable à la réglementation et aux systèmes de gestion de la sécurité ou doit-on remercier les avancées technologiques visant justement à prévenir de tels accidents?

**M. Serge Buy:** Nous croyons beaucoup aux systèmes de gestion de la sécurité, et nous encourageons tout le monde à s'en procurer un. En fait, à notre avis, il devrait y en avoir partout, mais les gens ont tendance à voir ces systèmes comme des panacées.

Ce sont des gens qui manoeuvrent les bateaux. Ce sont des humains, et quand il y a un accident, l'erreur humaine est toujours en cause. Souvent, en tout cas.

Je crois donc que la réduction du nombre d'accidents est attribuable au fait que les gens sont mieux formés et sont davantage au courant des problèmes. On peut bien réglementer un secteur, même ceux qui sont déjà surréglementés, mais je suis loin d'être certain que c'est toujours la bonne chose à faire. Dans notre cas, je disais tout à l'heure qu'à notre avis, les règlements ne sont pas toujours clairs, au point parfois de semer carrément la confusion, et c'est quelque chose qui nous agace. Ce serait vraiment bien si on revoyait toute la réglementation pour la rendre plus claire. Ça aiderait beaucoup.

Bref, c'est parce que les gens sont mieux formés qu'il y a moins d'incidents.

**M. David Yurdiga:** Je vous remercie. Je n'ai pas d'autres questions.

**Le président:** Monsieur Watson, souhaitez-vous utiliser le temps de parole inutilisé?

**M. Jeff Watson:** Oui, et il me restait justement quelques questions à poser.

Les traversiers ont-ils le droit de refuser tel ou tel type de marchandise?

**M. Serge Buy:** Ils le font souvent, oui.

**M. Jeff Watson:** Ce n'est pas comme les compagnies ferroviaires, alors.

Vous avez parlé tout à l'heure des difficultés que pose la divulgation volontaire du contenu des camions, et M. Sullivan a demandé à Mme Legars si l'honnêteté des camionneurs pouvait aussi laisser à désirer dans son secteur.

J'aimerais savoir précisément si le problème tient vraiment à l'honnêteté des camionneurs ou s'il se pourrait que ces derniers ne sachent pas précisément ce qu'ils transportent, peut-être parce que ce n'est pas clairement indiqué sur leurs formulaires.

**M. Serge Buy:** Franchement, toutes ces réponses sont possibles. Je ne pointe personne du doigt, mais pour répondre à votre première question, sur la possibilité de refuser un chargement, la majorité des exploitants ont pour politique de ne pas accepter les marchandises s'ils ne savent pas ce que c'est ou s'ils n'en sont pas certains. C'est important pour la sécurité des passagers.

**Le président:** Bon, il ne reste que quelques minutes, alors madame Legars et monsieur Buy, s'il y a quelque chose dont vous vouliez parler au comité et qui n'a pas encore été abordé, je vais vous laisser quelques minutes pour vous exécuter.

Commençons par vous, madame Legars.

**Mme Anne Legars:** Je n'ai pas vraiment de message spécial à transmettre, sinon qu'à l'heure actuelle, notre structure de gouvernance est internationale et qu'il faut que ça reste ainsi, d'abord pour une raison de continuité. C'est entre autres pour ça que ce régime fonctionne aussi bien — comme le montrent les statistiques — et qu'il y a si peu d'incidents. Premièrement, il s'agit d'une structure internationale uniforme, non seulement en ce qui concerne la réglementation, mais aussi la manière dont elle est appliquée. À mon avis, l'application en réseau figurant dans les protocoles d'entente constitue un excellent moyen de faire appliquer la réglementation, de permettre aux États côtiers de mieux savoir quels bateaux naviguent près de leurs côtes et d'améliorer la flotte année après année.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Buy.

**M. Serge Buy:** J'aimerais revenir brièvement sur l'exemple que j'ai donné tout à l'heure à propos des 3 à 5 kilomètres. Il y a d'autres choses dont nous pourrions aussi parler, par exemple de l'oxygène liquide qu'utilisent les personnes qui souffrent de difficultés respiratoires. Techniquement, l'oxygène liquide est interdit sur les navires sauf s'il est physiquement attaché à une personne. Or, bien souvent, les personnes en question ont souvent une bonbonne de réserve, au cas où. Théoriquement, c'est interdit. C'est un gros problème.

Il arrive même parfois que le contenu des ambulances pose problème; ces véhicules peuvent embarquer sur certains navires, mais pas sur d'autres. Il y a certains éléments dans la réglementation que nous aimerions revoir, et ce serait vraiment bien si nous pouvions en discuter plus avant avec Transports Canada.

Transports Canada s'en va dans la bonne direction dans plusieurs domaines. Je pense entre autres à l'examen que fait le ministère et aux efforts qu'il déploie pour passer en revue la réglementation. Ce serait bien si nous pouvions poursuivre le dialogue.

• (1300)

**Le président:** J'aimerais revenir sur ce que vous disiez à propos des gens qui utilisent de l'oxygène. Il y en a beaucoup. On les voit souvent qui voyagent. Il me semble qu'il doit bien y avoir une solution simple et sensée. Il va sans dire que ce n'est pas une bonne idée de laisser traîner des bonbonnes de réserve, mais il faudrait que les exploitants de traversier se dotent d'un protocole quelconque pour que tout se passe de manière sécuritaire lorsqu'une personne doit avoir une bonbonne d'oxygène avec elle.

C'est équitable, il me semble. Non?

**M. Serge Buy:** Absolument, et les exploitants vont s'assurer que tout est sécuritaire. C'est déjà ce qu'ils font, mais si on s'en tient au règlement lui-même, ce n'est pas ainsi que les choses sont censées se passer. Et c'est ça qui peut poser problème.

Je reviens à ce que je disais: il y a toujours une différence entre la théorie, le texte du règlement, et la manière dont il est appliqué dans la vraie vie. Parce que des fois, il faut s'adapter.

**Le président:** D'accord. Merci encore de vous être déplacés, monsieur Buy et madame Legars.

La séance est levée.









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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>