



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 036 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 28 octobre 2014

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 28 octobre 2014

• (1100)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte.

Nous accueillons aujourd'hui, en personne, M. John Chomniak et M. Dan Duhamel, de l'Association canadienne des bateaux-passagers; ainsi que M. Robert Lewis-Manning et Mme Debbie Murray, de l'Association des armateurs canadiens. Merci de votre présence. Bienvenue à tous.

Nous accueillons également Phillip Nelson, du Council of Marine Carriers, qui se joint à nous par vidéoconférence à partir de Burnaby.

Je vais commencer par M. Chomniak ou M. Duhamel.

Cela dit, je vous souhaite un bon retour, chers collègues.

Je cède maintenant la parole à M. Chomniak. Est-ce vous qui allez parler en premier?

Capt John Chomniak (président, Association canadienne des bateaux-passagers): Oui.

Le président: D'accord, vous avez un maximum de 10 minutes.

Capt John Chomniak: Je ferai de mon mieux.

Bonjour.

Merci de nous avoir invités à témoigner devant vous aujourd'hui afin de vous exprimer les préoccupations des propriétaires et exploitants de petites entreprises de navires à passagers du Canada. Si nos inquiétudes quant aux SGS, ou systèmes de gestion de la sécurité, sont nombreuses, le transport de marchandises dangereuses joue un rôle très minime auprès de nos membres.

Permettez-moi tout d'abord de nous présenter, mon collègue et moi-même. Je m'appelle John Chomniak, et je suis président de l'Association canadienne des bateaux-passagers. Je suis accompagné aujourd'hui du capitaine Dan Duhamel, ancien président et directeur de notre association, ainsi que propriétaire et exploitant d'une petite entreprise ici à Ottawa.

L'Association canadienne des bateaux-passagers est une association d'exploitants de navires de jour, de navires de super-croisière, de navires de louage, de navires de croisière de nuit, ainsi que d'un petit nombre de traversiers effectuant de courtes liaisons. L'association compte actuellement 70 entreprises membres qui exploitent 368 navires et transportent chaque année environ 10 millions de passagers durant notre saison d'activité de six mois. La taille moyenne des navires de l'association ne dépasse pas 150 tonneaux de jauge brute, et leur capacité de transport ne dépasse pas 200 passagers.

Compte tenu de la réglementation, les coûts d'exploitation de ces navires deviennent prohibitifs. C'est vrai: la réglementation que vous imposez aux propriétaires de petites entreprises fait que bon nombre des propriétaires et exploitants de ces petites entreprises sont au bord de la fermeture. À ma connaissance, quatre entreprises vont fermer

leurs portes et amarrer leurs navires au quai, sans espoir de les exploiter l'année prochaine.

Si la sécurité des passagers passe avant tout, nous ne pouvons pas continuer de signer des accords internationaux, de les rapatrier et de vouloir les appliquer à notre flotte. Cela ne peut tout simplement pas fonctionner.

Depuis que Transports Canada a mis en place les systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur maritime canadien, ces systèmes ont fait ce qu'ils sont censés faire, c'est-à-dire repérer les risques avant qu'ils ne se transforment en graves problèmes. Un SGS est une protection supplémentaire qui permet de sauver des vies, d'assurer l'entretien des navires, tout en garantissant la sécurité du secteur.

Les SGS constituent une norme mondiale, et un des éléments nécessaires à son respect est la vérification des SGS à bord de chaque navire. À l'heure actuelle, Transports Canada ne dispose d'aucun inspecteur de sécurité maritime capable d'assurer la vérification d'un SGS à bord d'un navire battant pavillon canadien. Seules sont autorisées à effectuer la vérification d'un SGS à bord d'un navire canadien les personnes qualifiées et dûment autorisées par l'un des cinq organismes reconnus ou sociétés de classification. Si l'un des cinq organismes reconnus accepte que votre navire soit inspecté par leur société de classification, et non Transports Canada, ils exigeront un SGS en bonne et due forme avant de vous accepter au sein de leur organisation.

Cependant, ce programme d'inspection de rechange n'est pas favorable aux propriétaires de petites entreprises. Si votre navire ne se trouve pas dans l'une des cinq zones métropolitaines du Canada, ou qu'il n'a pas été construit au cours des 15 dernières années, ces organismes ne veulent pas de votre navire. Une fois qu'ils ont refusé votre navire, ils vous renvoient à Transports Canada et à son régime de services d'inspection. Et, comme je l'ai dit, Transports Canada n'est pas qualifié pour effectuer la vérification des SGS sur les navires canadiens.

C'est Transports Canada qui a établi différents modèles de SGS et qui a défini le cadre permettant de recourir à des SGS simplifiés, tout en garantissant que cette approche simplifiée respecte les lignes directrices du modèle de SGS. Même avec ce modèle, les entreprises doivent adopter de meilleures façons d'éviter les risques et de mettre à jour leur SGS afin d'y inclure ces risques.

Nous, à l'Association canadienne des bateaux-passagers, pensons que le fait de disposer d'un SGS opérationnel est bon pour les affaires. Cependant, le problème est le suivant: lorsque vous demandez à un propriétaire-exploitant de navires d'installer un SGS, même si les inspecteurs de Transports Canada étaient capables de vérifier les SGS de ces navires, auraient-ils le temps de procéder à de telles vérifications? Alors que nous, les propriétaires et exploitants, tout comme Transports Canada, essayons de réduire la paperasserie, ce projet ne fait qu'accroître la charge de travail d'un secteur de Transports Canada qui, nous le croyons, manque cruellement de personnel.

Vous devriez examiner en quoi consiste un SGS. L'évaluation des risques devrait être examinée dans le cadre de la sécurité maritime de Transports Canada.

• (1105)

Nous disposons actuellement de l'un des secteurs maritimes les plus sûrs au monde. Nous, les exploitants, ne souhaitons pas mettre intentionnellement cela en péril, mais vous, les législateurs, c'est très exactement ce que vous faites. Vous augmentez les risques en permettant que le nombre des inspecteurs de la sécurité maritime de Transports Canada soit réduit. En tant qu'entrepreneurs, nous savons que c'est notre gagne-pain qui est en jeu. Nous devons nous assurer de respecter ou d'excéder les exigences, mais c'est encore pire lorsqu'il y a autant d'organismes réglementaires, provinciaux et fédéraux, qui plongent leur main dans notre poche, au point que nous, les propriétaires et exploitants, avons du mal à rester à flot.

C'est nous qui assurons l'intendance de notre économie, de notre environnement et de notre sécurité. Cependant, nous devons tous favoriser de bonnes méthodes de travail et en rendre compte. Mais être un propriétaire de petite entreprise peut vous amener à ne pas voir ce qui se trouve sous votre nez. Faute d'un regard extérieur — que ce soit de la part de Transports Canada ou d'un membre d'une société de classification —, pour vérifier et évaluer les SGS, il n'y a aucune mesure que nous puissions prendre pour les améliorer. Si nous n'avons aucune mesure préventive ou corrective à gérer, c'est comme s'il n'y avait pas de SGS. Alors, qui en est responsable?

Cela dit, le Code international de gestion de la sécurité exige un SGS uniquement sur les navires de plus de 500 tonneaux de jauge brute en voyage international. Parmi les milliers de navires à passagers au Canada, seule une poignée fait plus de 500 tonneaux; aucun de ces navires, à ma connaissance, n'effectue de voyages internationaux et n'a donc à respecter ces exigences.

Depuis quelques années, la direction de la sécurité maritime de Transports Canada collabore avec notre association pour s'assurer que les propriétaires et exploitants commencent à mettre en place des SGS opérationnels. Si la majorité des membres de l'association disposent d'un SGS, ou travaillent à en installer un, un problème reste à régler: qui va les vérifier? Quelqu'un de Transports Canada qui connaît le navire, ou bien quelqu'un de la société de classification, qui ne travaille que sur les gros navires océaniques et qui n'a jamais travaillé sur des navires de la taille de ceux que nos membres utilisent ou sur les voies navigables qu'ils empruntent?

Outre la difficulté de trouver suffisamment d'inspecteurs de la sécurité à Transports Canada pour inspecter ou vérifier les navires, il devient de plus en plus difficile pour les propriétaires et exploitants de garantir que l'inspection annuelle de leurs navires se fasse dans une certaine continuité d'année en année. Cette continuité doit être assurée tant du point de vue réglementaire que du point de vue financier de ces entreprises familiales, sans oublier les services d'inspection de Transports Canada.

Tout le monde souhaite que les entreprises soient exploitées de façon sécuritaire, mais, comme pour toute entreprise, il faut aussi prendre en compte le point de vue financier. Quel est le coût réel d'un navire sécuritaire?

Merci d'avoir permis à l'Association canadienne des bateaux-passagers de comparaître devant vous aujourd'hui. Nous espérons pouvoir le faire à nouveau dans l'intérêt de notre industrie et des gens qui voyagent à bord de nos bateaux.

Mais, avant que nous répondions à vos questions, je souhaiterais vous inviter, monsieur le président, ou peut-être la ministre, à la conférence annuelle de l'Association canadienne des bateaux-passagers. Nous nous réunissons le mois prochain à Toronto. C'est l'occasion pour les membres de rencontrer les représentants des organismes de réglementation et de discuter des questions réglementaires qui touchent notre secteur. Nous pouvons ainsi obtenir des renseignements de première main sur bon nombre de ces enjeux.

Merci.

• (1110)

Le président: Merci beaucoup. Merci aussi d'avoir respecté la limite de temps. Je vous en suis reconnaissant.

Nous passons maintenant à l'Association des armateurs canadiens. Monsieur Lewis-Manning, vous avez tout au plus 10 minutes.

M. Robert Lewis-Manning (président, Association des armateurs canadiens): Merci beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, de nous avoir invités à vous parler aujourd'hui de ce sujet très important.

Je préside l'Association des armateurs canadiens, et je suis accompagné aujourd'hui de Mme Debbie Murray, notre directrice des politiques et des affaires réglementaires.

Nous sommes ici aujourd'hui pour vous parler principalement des systèmes de gestion de la sécurité déjà employés par nos membres, ainsi que du régime de sécurité en vigueur au sein de l'industrie, et pour répondre à vos questions. Nous souhaitons transmettre comme message que le transport maritime est doté d'un régime réglementaire solide en matière de sécurité, régime qui est plus que suffisant, et les faits sont là pour le prouver. Selon nous, le système est prêt à répondre à la croissance économique du Canada et à assurer le mouvement des marchandises en toute sécurité et fiabilité. Nous voulons nous assurer que toute mesure réglementaire ou législative future sera proportionnelle aux risques, qu'elle n'imposera pas de fardeau excessif et qu'elle sera appliquée de façon équitable à tous les modes de transport.

Les entreprises qui sont membres de notre association sont propriétaires de navires canadiens. Il s'agit de grands navires, généralement de plus de 20 000 tonnes. Ces entreprises emploient uniquement des marins canadiens et elles paient des impôts au Canada. Elles empruntent des voies d'eau canadiennes qui sont très uniques et très exigeantes, à savoir les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent, la côte Est du Canada et l'Arctique canadien. Elles exploitent 86 bâtiments et, l'année dernière, elles ont transporté plus de 50 millions de tonnes de marchandises en vrac, notamment des produits pétrochimiques, des minerais de fer, du charbon, des grains, des agrégats et des marchandises générales. Nos membres assurent ce qui est communément appelé le transport maritime à courte distance au Canada et en Amérique du Nord.

S'il y a un message que je voudrais vous faire passer aujourd'hui — et je ne veux pas vous ennuyer en utilisant trop d'acronymes —, c'est que nous appuyons les systèmes de gestion de la sécurité, et nous les utilisons depuis plus d'une décennie. D'ailleurs, une des conditions préalables pour devenir membre de l'Association des armateurs canadiens, c'est justement d'avoir mis en place un SGS ou d'être en voie d'en installer un.

De toute évidence, la sécurité et la protection de l'environnement marin constituent les grandes priorités de nos membres, et cela se voit. Non seulement nos clients s'y attendent, mais ils l'exigent aussi. La sécurité, c'est bon pour les affaires. Les données révèlent que la sécurité maritime s'est améliorée et que notre bilan en la matière est tout à fait positif et défendable, surtout au cours de la dernière décennie.

Selon les données de Transports Canada, entre 2006 et 2011, on n'a déclaré aucun incident maritime mettant en cause des marchandises dangereuses en transit. Pour ce qui est des blessures et des décès à la suite d'une collision, par tonne-kilomètre, de 2002 à 2011, notre mode de transport a affiché le taux le plus faible dans les deux cas.

La plupart des cargaisons transportées par nos membres n'entreraient pas dans la catégorie des marchandises dangereuses, au sens du Code maritime international des marchandises dangereuses. Toutefois, nous transportons certains produits pétrochimiques. Étant donné le potentiel de croissance future dans ce secteur, il est dans l'intérêt de nos membres de s'assurer que votre comité et d'autres décideurs sont au courant du régime et des pratiques en vigueur, ainsi que de leur efficacité.

Nos membres sont convaincus que les régimes de sécurité actuels et les systèmes volontaires de gestion de la sécurité correspondent aux risques qui se présentent. Compte tenu de nos résultats, nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'accroître la réglementation ou de la rendre plus rigoureuse. À notre avis, nous faisons du bon travail et nous examinons continuellement nos pratiques.

Les navires battant pavillon canadien tombent sous le coup du régime réglementaire national administré par Transports Canada. Ce régime repose sur 33 protocoles et conventions de l'Organisation maritime internationale. Il s'agit d'un cadre réglementaire très exhaustif en matière de sécurité, qui couvre tout, de la construction des navires à la formation de personnel hautement qualifié. Nos membres sont également tenus d'élaborer des procédures d'urgence et des ententes avec des organismes d'intervention agréés, de répondre de leurs actes à tous les paliers de gestion, et d'avoir la couverture d'assurance responsabilité requise pour accéder aux fonds d'indemnisation nationaux et internationaux.

Tous les gens de mer doivent être titulaires de certificats ou de permis, en plus de posséder des notions générales en matelotage, et ils doivent se soumettre régulièrement à des examens médicaux. C'est Transports Canada qui établit les normes pour l'effectif minimal de sécurité, et nos navires adhèrent à ces normes, voire les dépassent. Il importe aussi de souligner les liens étroits entre les armateurs, Transports Canada, les sociétés de classification, la Garde côtière canadienne, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et les ports. Cela fait partie intégrante de notre culture de la sécurité maritime, et l'industrie canadienne se débrouille très bien.

Enfin, il y a les personnes que nous employons, et je dirais que c'est peut-être l'aspect le plus important, au-delà de ce vaste système de sécurité. Il s'agit de marins canadiens qui ont reçu une formation dans des collèges canadiens et qui connaissent en détail les courants et les contours des voies navigables intérieures, côtières et de

l'Arctique. En plus de leurs tâches à bord des navires, certains marins travaillent aussi à terre, que ce soit dans les sièges sociaux ou même pour Transports Canada et la Garde côtière canadienne.

Les systèmes de gestion de la sécurité permettent de renforcer le régime réglementaire de notre industrie, comme je viens de l'expliquer. En 2002, la flotte commerciale canadienne a été exemptée de l'obligation de mettre en oeuvre des SGS. Je le répète, une bonne partie de nos navires commerciaux canadiens disposent déjà d'un SGS, et les autres sont en voie d'en obtenir un.

● (1115)

Transports Canada s'apprête à réviser ces règlements afin de rendre les SGS obligatoires pour les navires canadiens, et nous croyons comprendre que les règlements révisés devraient être publiés dans la Gazette du Canada dès 2015.

Pour nos membres, les SGS ne sont pas des documents statiques; ce sont plutôt des documents dynamiques qui évoluent, s'améliorent et se développent constamment, grâce aux efforts déployés à l'interne et par des tiers. Les SGS permettent d'être à l'affût des pratiques exemplaires de l'industrie, tout en appliquant les leçons tirées d'autres modes de transport et des industries terrestres. Il s'agit de documents évolutifs que nos équipages utilisent tous les jours.

Je n'irais pas jusqu'à dire que les SGS ont contribué, à eux seuls, à la sécurité du transport maritime. La sécurité est attribuable aux cadres juridiques et réglementaires internationaux et nationaux dont je viens de parler, ainsi qu'à l'innovation de l'industrie, à la formation et à l'adoption d'une culture de la sécurité. En fait, si on devait choisir un facteur susceptible d'accroître la sécurité, ce serait la réduction du double emploi dans les formalités administratives. Je sais que le gouvernement travaille à l'atteinte de cet objectif. Remplir des formulaires à maintes reprises, souvent avec les mêmes données, ne sert pas à réduire les risques. Voilà un aspect que nous pouvons tous chercher à améliorer.

Nous comprenons que le comité étudie d'autres mesures pour améliorer davantage l'adoption et l'intégration des SGS dans tous les modes de transport. Étant donné que nous faisons concurrence principalement aux autres modes de transport sur le marché des marchandises en vrac et des produits pétrochimiques, nous estimons que l'adoption et l'intégration des SGS et de tout autre régime de sécurité doivent être équitables, c'est-à-dire appliquées de façon égale à tous les modes de transport. Le fardeau lié aux rapports de conformité et le degré de rigueur doivent être justes et fondés sur des niveaux de risque adéquats. Nous recommandons également au comité de reconnaître qu'il existe déjà un cadre très évolué et une culture de la sécurité sur lesquels il faut s'appuyer pour continuer sur cette lancée.

Je vous remercie, une fois de plus, de nous avoir donné l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup.

Pour la gouverne du comité, les problèmes techniques ne sont toujours pas... Nous espérons pouvoir rejoindre M. Nelson par vidéoconférence, mais entretemps, nous essayons d'établir au moins une connexion audio. Il faudra composer avec la situation. C'est indépendant de notre volonté. Nous allons laisser les experts s'en occuper

Sur ce, monsieur Mai, vous avez sept minutes.

[Français]

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier les témoins d'être ici parmi nous aujourd'hui. Malheureusement, je vais devoir parler de questions procédurales.

Monsieur le président, vous savez que le comité a annulé trois réunions où on devait étudier l'enjeu du transport des matières dangereuses par voie maritime. On sait que cet enjeu touche présentement beaucoup de personnes. Les gens sont inquiets et la population veut avoir de l'information. C'est le temps idéal pour avoir plus d'informations et entendre des témoins à ce sujet. On sait toutefois que trois réunions ont été annulées.

Monsieur le président, pourquoi n'a-t-on pas des réunions du sous-comité pour étudier ces questions plutôt que d'en parler ici et faire perdre leur temps aux témoins?

Je voudrais savoir ce qui va se passer. Va-t-on pouvoir reprendre ces réunions? Qu'il s'agisse de la question de Cacouna, avec tout le transport de matières dangereuses sur le Saint-Laurent, ou de ce qui se passe sur la côte Ouest, beaucoup de personnes sont inquiètes. On veut avoir de l'information.

Monsieur le président, pouvez-vous nous expliquer ce qui se passe?

[Traduction]

Le président: Certainement, monsieur Mai, et vous auriez pu obtenir des réponses à vos questions il y a longtemps. Vous n'aviez qu'à m'appeler. Vous avez mon numéro de téléphone.

Nous avons travaillé très fort — en tout cas, le greffier a fait tout son possible — pour organiser ces réunions. Très souvent, les témoins ne pouvaient pas y assister, et c'était le cas pour bon nombre de ceux que vous aviez proposés. Il y avait plusieurs événements... Je vais laisser le greffier donner de plus amples explications. C'était attribuable à un concours de circonstances. Ce n'était certainement pas faute d'avoir essayé. Nous avions prévu deux — ou trois? — réunions différentes, et je crois que nous leur avons même envoyé l'avis, mais nous avons dû annuler le tout parce que les témoins nous ont avisés à la dernière minute qu'ils ne viendraient pas.

[Français]

M. Hoang Mai: Monsieur le président, je voudrais mentionner ceci.

[Traduction]

Nous savons que la première liste a été constituée il y a un certain temps, quand nous avons amorcé l'étude. Nous avons proposé une liste révisée. Nous avons parlé aux témoins que nous proposons, et ils nous ont dit ne pas avoir été contactés.

Je reconnais qu'il s'agit d'une nouvelle liste que nous avons proposée, mais lorsque nous avons su qu'il y avait des problèmes et que certains témoins ne pouvaient pas comparaître — pas seulement ceux du NPD, en passant —, nous avons révisé la liste. Nous avons communiqué avec les témoins. Ils nous ont dit ne pas avoir été contactés. Nous voyons aussi qu'aucune réunion n'est prévue.

Pouvez-vous au moins nous dire si ces réunions auront lieu?

• (1120)

Le président: Oui, elles auront lieu. Le greffier s'occupe d'inviter les témoins.

Pour ce qui est de la nouvelle liste, et cela vaut pour tous les partis, nous traitons la liste initiale comme ce qu'elle est, soit la liste initiale. Nous ferons de notre mieux pour la respecter. Je vous ai dit à la dernière séance, je crois, que si nous avons besoin d'entendre d'autres témoins, nous nous servirons de la nouvelle liste que vous nous avez envoyée, et je crois que nous en avons reçu d'autres partis également. Il est normal que nous nous occupions d'abord de la liste

initiale. S'il se trouve que certains témoins qui figurent sur cette liste ne peuvent venir, nous les remplacerons par ceux qui figurent sur la nouvelle liste.

M. Hoang Mai: À titre d'exemple, je constate que l'Association des armateurs canadiens ne figurait pas sur la liste précédente.

Si nous traitons dans les prochaines séances de l'industrie du camionnage, puis-je demander à la présidence que nous obtenions la liste complète quand nous discuterons du transport terrestre des matières dangereuses?

Le président: Je croyais que vous aviez cette liste, monsieur Mai, mais le greffier me dit à l'instant que le témoin que vous venez de mentionner a communiqué avec nous; étant donné que nous avons de la difficulté à tenir des réunions, nous l'avons invité.

M. Hoang Mai: Monsieur le président, il y a peut-être des témoins qui étaient prêts à venir, mais qui n'ont pas été contactés.

Le président: Mais leurs noms ne figuraient pas sur la liste initiale.

Vous n'aviez qu'à m'appeler, monsieur Mai. Si vous voulez en faire toute une histoire aujourd'hui, libre à vous, mais j'aurais pu répondre à ces questions.

Allez-y, monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Monsieur le président, j'ajouterais que c'est une façon déplorable de traiter les personnes qui ont pris le temps de venir témoigner devant le comité. Nous aurions pu demander du temps à la fin de la séance pour discuter du calendrier des réunions.

Monsieur le président, je présume que même si les réunions n'ont pas été programmées, le plan de travail initial est toujours en cours et qu'un certain nombre de réunions sera consacré à chaque secteur, selon les témoins que nous pourrions faire comparaître. Ensuite — et vous pourrez clarifier cela —, je crois que par souci d'efficacité, nous avons décidé avec le greffier de discuter d'autres modes de transport, si nécessaire, afin que des témoins puissent comparaître lorsque d'autres témoins ne peuvent le faire au sujet d'un autre mode, ce qui permettra au comité d'être efficace et de respecter le délai prévu. Est-ce exact?

Le président: C'est exact.

Ce que tout le monde doit comprendre, c'est que nous avons fait de notre mieux et attendu le plus possible. On ne peut annuler une réunion la veille ni le matin même. Nous avons essayé de conserver toutes nos options le plus longtemps possible. Par exemple, je crois que nous avons attendu à mardi soir ou à mercredi matin pour annuler la réunion prévue jeudi dernier, étant donné que nous n'avions pas de témoins. Ce n'est pas une situation facile, mais en tant que président, je dois prendre des décisions, de temps à autre. Nous avons un témoin, mais nous avons pensé que ce ne serait pas une réunion très rentable, et le témoin a accepté de venir à un autre moment. Comme je l'ai dit, nous tentons de régler une situation difficile.

M. Hoang Mai: Monsieur le président, je comprends que ce sont des situations difficiles. Je ne critique aucunement votre travail ni celui du greffier; je veux simplement m'assurer que les personnes qui veulent venir témoigner sont entendues. C'est tout ce que je voulais dire. Encore une fois, je suis désolé d'avoir soulevé une question de procédure.

Le président: D'accord.

M. Hoang Mai: Capitaine Chomniak, de l'Association canadienne des bateaux-passagers, vous avez beaucoup critiqué Transports Canada. Vous avez soulevé des questions que nous avons déjà entendues. Le Bureau de la sécurité des transports en est arrivé à des conclusions similaires aux vôtres, soit qu'il manque de surveillance et qu'il existe certains problèmes relativement aux inspecteurs. Même le vérificateur général l'a dit. C'était davantage au sujet du transport ferroviaire, mais les mêmes problèmes se posent ici. Vous avez confirmé que sur le terrain, les vérificateurs n'ont pas la capacité requise, et même les gens de Transports Canada n'ont pas les qualifications requises. Cela remonte-t-il à bien longtemps? Je le répète, le BST a soulevé le problème. Avez-vous constaté des changements ou des améliorations, ou est-ce le contraire? Quelle est la tendance à cet égard?

• (1125)

Capt John Chomniak: Ce n'est pas que les inspecteurs ne sont pas qualifiés; ils ont amplement les qualifications requises pour faire leur travail. Le ministère des Transports est l'un de nos principaux partenaires. Il collabore très bien avec nous. Il connaît l'industrie, mais il n'a pas la capacité de procéder à la vérification du système de gestion de la sécurité, en raison du manque d'effectif au sein de la Sécurité maritime de TC pour le faire de façon acceptable.

M. Hoang Mai: C'est préoccupant. Il y a eu des compressions budgétaires à Transports Canada. Encore une fois, si nous faisons le parallèle avec le transport ferroviaire, il existe des problèmes relativement aux inspecteurs sur le terrain. Après les événements de Lac-Mégantic, le BST est arrivé à la conclusion que le ministère des Transports vérifie parfois le SGS, mais qu'il ne se penche ni sur son efficacité ni sur son application.

Vous dites que les vérificateurs ne sont pas qualifiés; pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

Capt John Chomniak: En vertu de la réglementation actuelle, les inspecteurs qui travaillent à la Sécurité maritime de Transports Canada ne sont pas qualifiés pour faire la vérification d'un SGS, et ce n'est pas non plus dans les limites de leurs fonctions. Les seules personnes qui sont autorisées le font par l'entremise des sociétés de classification; il y en a cinq au Canada.

M. Hoang Mai: Qu'en est-il des inspections? Vous dites qu'il y a une inspection chaque année, mais l'un des problèmes, c'est que ce n'est pas toujours...

Capt John Chomniak: Non, tous les navires au Canada sont inspectés tous les ans ou tous les quatre ans, selon leur âge. Mais dans le cadre de ce régime d'inspection, il y a certaines choses que l'inspecteur doit vérifier. Il doit respecter un échéancier pour effectuer cette vérification, car la plupart du temps, l'inspecteur est à l'extérieur du bureau et il doit se déplacer pour se rendre au navire.

M. Hoang Mai: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Lewis-Manning, vous avez parlé du fait que les systèmes de gestion de la sécurité étaient présentement appliqués.

[Traduction]

Ils sont actuellement utilisés par les armateurs, mais ils ne sont pas obligatoires. Vous dites qu'ils sont utiles. Pourriez-vous nous dire pourquoi, sur le terrain, certains d'entre eux utilisent les SGS? Pourriez-vous aussi nous dire si Transports Canada s'occupe de vérifier les SGS et comment cela se déroule?

M. Robert Lewis-Manning: Je dirai d'abord que les entreprises choisissent d'élaborer, de mettre en oeuvre et de maintenir un

système de gestion de la sécurité parce que leurs clients l'exigent, pour tout dire. Il s'agit d'un avantage concurrentiel dans notre sous-secteur de l'industrie. Ce sont en partie les forces du marché qui contrôlent cette situation, ce qui est positif pour l'environnement, l'activité maritime et les clients, peut-être même ceux qui sont en aval.

Transports Canada fait-il la vérification des SGS volontaires? Je ne peux vous répondre en ce qui concerne la fréquence. Je sais que le dialogue s'est amorcé lorsque Transports Canada envisageait de le rendre obligatoire; on examine donc des modèles qui existent déjà. Mais je ne peux vous donner de chiffres précis, ni la fréquence de cette vérification. Je devrai faire parvenir ces renseignements au comité.

M. Hoang Mai: Oui.

Vous dites que le SGS a été mis en place il y a longtemps. Était-ce avant qu'il devienne obligatoire pour les gros navires? Quand l'industrie ou les gens que vous représentez ont-ils commencé à utiliser ou à mettre en place le SGS?

M. Robert Lewis-Manning: Cela fait plus d'une décennie. C'est un système bien établi au sein du sous-secteur de l'industrie maritime canadienne. Certains de nos membres font des affaires dans le monde entier; ils sont donc tenus, en vertu de la réglementation internationale, de se conformer au Code ISM. Le cours naturel des choses amène cette exigence internationale vers un marché intérieur également. Il serait d'ailleurs difficile de séparer les deux pour certains de nos membres, car c'est plus simple de maintenir cela dans toutes ses activités. C'était logique, et nous l'exigeons des membres de notre association.

• (1130)

M. Hoang Mai: Je pourrais peut-être poser une question à nos deux témoins. Soit dit en passant, tout à l'heure, si j'ai parlé de votre organisation, ce n'est pas du tout parce que je ne voulais pas vous voir ici aujourd'hui.

Quelle est votre position au sujet du SGS obligatoire? Si vous estimez que c'est un bon outil et que c'est important, devrait-on le rendre obligatoire? La question s'adresse aux deux témoins.

Capt John Chomniak: Il est difficile de rendre une chose obligatoire. Je dirai toutefois qu'avant même l'introduction du SGS dans le cadre général de l'industrie, nous, les exploitants, avons déjà mis en place divers éléments du SGS. On n'appelait tout simplement pas cela un SGS à l'époque. Le rendre obligatoire...

Capt Dan Duhamel (président, Paul's Boat Lines, Association canadienne des bateaux-passagers): J'ai un SGS à bord de mes navires.

On nous a parlé d'un modèle utilisé en Australie; nous l'avons donc examiné et modifié pour l'appliquer à nos propres activités sur nos navires ici, à Ottawa. Mais avant d'avoir un SGS ou même d'en entendre parler, nous avons ce que nous appelons un « règlement intérieur », qui était très similaire. Chaque exploitant avait son propre règlement intérieur pour son navire, pour son équipage.

Nous nous conformons à la réglementation. Nous sommes tenus d'exécuter des exercices toutes les deux semaines: des exercices en cas d'incendie, d'homme à la mer, d'évacuation. Tout cela doit être consigné et inscrit dans les journaux de bord.

Le modèle australien de SGS que nous avons adopté, un SGS approuvé pour les exploitants de petites flottes intérieures comme nous, était très bon, mais il plaçait au fond tout ce que nous avions toujours fait dans un autre dossier. Il y avait beaucoup de chevauchements.

Je représente la plus vieille entreprise familiale de bateaux d'excursion au Canada. Nous nous y consacrons depuis fort longtemps. Nous avons évolué comme nous le devons dans les différents marchés, et il s'agit encore d'un autre document, d'une autre exigence qui était déjà en place, mais sous un autre nom. Nous avons encore notre règlement intérieur.

Le président: Je vais devoir vous interrompre; nous pourrions peut-être y revenir.

Monsieur McGuinty, vous disposez de sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous. Merci d'être venus.

J'aimerais revenir sur les questions de mon collègue.

Monsieur Chomniak, je crois vous avoir entendu dire que vous n'êtes pas en faveur...

Capt John Chomniak: C'est inexact.

M. David McGuinty: D'accord, eh bien, vous pourrez peut-être aider les Canadiens à comprendre.

Permettez-moi simplement de poser ma question, et j'aimerais que M. Lewis-Manning y réponde également.

Voici mon court préambule. Les Canadiens ne comprennent pas toute la complexité entourant le SGS. Ils veulent savoir que vos navires sont sécuritaires et que le gouvernement contribue à garder ces navires sécuritaires, tout comme ils veulent être sûrs que les trains, les camions et le transport en général sont sécuritaires. Ils estiment que les gouvernements ont l'obligation de prendre des mesures judicieuses pour les choses importantes, et l'une de ces choses, c'est la sécurité des transports.

Cela dit, aidez-nous à comprendre quelle approche nous devrions adopter en ce qui concerne le SGS. Vous n'avez pas de SGS obligatoire. Vous n'avez aucune mesure de vérification en place, à moins que vos activités soient de nature internationale. Vous nous dites qu'aucune des cinq organisations reconnues...

Monsieur Chomniak, je veux parler en particulier de votre flotte ou de vos navires, car soit vos navires sont trop petits, soit vous n'êtes pas dans un milieu urbain, et ainsi de suite. Je comprends tout cela.

Que devons-nous faire à ce chapitre? Nous sommes tous des législateurs. Nous tentons d'améliorer les choses. Que devons-nous faire?

Capt John Chomniak: Eh bien, tout d'abord, si les inspecteurs de Transports Canada qui sont déjà présents à bord étaient capables d'effectuer la vérification du SGS, ce serait déjà un grand pas.

Actuellement, même si les navires ne sont pas acceptés dans l'une des cinq sociétés de classification, ils doivent tout de même demander à cette société de classification de vérifier le SGS, car Transports Canada n'a pas le personnel pour le faire.

• (1135)

M. David McGuinty: Êtes-vous en train de dire que le SGS de chacun de vos navires fait l'objet d'une vérification chaque année?

Capt John Chomniak: Non, pas en ce moment.

M. David McGuinty: À quelle fréquence fait-il l'objet d'une vérification?

Vous avez dit que les navires étaient inspectés.

Capt John Chomniak: Les navires sont inspectés chaque année par Transports Canada.

M. David McGuinty: Tous les ans, ou tous les quatre ans?

Capt John Chomniak: Tous les ans, et ils sont mis en cale sèche et inspectés tous les quatre ans.

Les employés de Transports Canada ne sont pas en mesure de procéder à la vérification d'un SGS.

M. David McGuinty: Parce qu'ils ne sont pas qualifiés pour le faire.

Capt John Chomniak: Exactement.

M. David McGuinty: Qu'en est-il de la capacité? Ont-ils la capacité de le faire?

Capt John Chomniak: Oui et non.

Le personnel est déjà à bord des navires. Il ne serait pas difficile de poursuivre la vérification du côté du SGS.

M. David McGuinty: Êtes-vous d'avis que les SGS devraient être obligatoires?

Capt John Chomniak: Je suis convaincu qu'ils fonctionnent, et je crois fermement que tous les navires devraient en avoir un. Les SGS peuvent servir à chacun de nous dans le cadre de notre travail. Pour répondre à votre question quant à savoir si on devrait les rendre obligatoires, je n'hésite pas à dire que tous les navires devraient en concevoir un.

M. David McGuinty: Il faudrait que ce soit obligatoire.

Capt John Chomniak: C'est la façon dont ils seraient évalués que je n'approuve pas.

M. David McGuinty: Allez-y, monsieur Lewis-Manning.

M. Robert Lewis-Manning: En un mot, oui, ils devraient être obligatoires...

M. David McGuinty: Ils devraient être obligatoires.

M. Robert Lewis-Manning: ... pour notre sous-secteur de l'industrie. Je sais que la mise en place d'un tel régime comporterait des difficultés, mais je ne pense pas qu'elles seraient insurmontables. L'industrie et le gouvernement s'adaptent au fil du temps, et je suis convaincu que notre secteur serait en mesure de s'adapter, de se doter de la capacité nécessaire.

M. David McGuinty: Dans votre déclaration, vous avez dit que c'est ce que demandent les clients. Vous avez également affirmé que cela représenterait un avantage concurrentiel pour le secteur.

M. Robert Lewis-Manning: De nombreuses raisons justifient la mise en place d'un tel régime.

M. David McGuinty: Notamment des raisons économiques.

M. Robert Lewis-Manning: Tout à fait.

M. David McGuinty: Parlez-nous davantage de ces raisons économiques.

M. Robert Lewis-Manning: Les SGS permettent de conserver et d'accroître la clientèle. Il s'agit donc d'une mesure qui a du bon sens. Est-ce que j'ai des chiffres à vous donner? Non, je n'en ai pas. Cela dit, pour ce qui est de l'accès global au marché, c'est certainement une bonne chose pour nos clients de maintenir en place les mesures de sécurité les plus strictes qui soient.

M. David McGuinty: En tant que parlementaires, le problème est que, en regardant les chiffres du budget, nous constatons à l'échelon fédéral une réduction de 25 % des crédits en matière de sécurité maritime accordés à Transports Canada. Il s'agit du quart. Nous parlons maintenant de rendre obligatoires les SGS, ce qui donnerait lieu à des vérifications en bonne et due forme menées par des vérificateurs et des inspecteurs qualifiés capables de comprendre le fonctionnement de vos navires. Comme vous le savez, le problème auquel nous faisons face maintenant, c'est que cela aurait des répercussions. Vous maintenez que, dans l'intérêt du secteur, des voyageurs, des matériaux et des marchandises que vous expédiez et que vous transportez, c'est une bonne voie dans laquelle s'engager.

M. Robert Lewis-Manning: C'est ce que je dis. Je ne veux pas conjecturer sur la réduction des allocations budgétaires, car elles ont permis de réaliser des économies. Je ne saurais pas dire si c'est possible ou non dans le contexte actuel. Cependant, je peux vous dire que la collaboration entre notre sous-secteur et l'industrie maritime est très étroite dans ce dossier et que je n'ai pas l'impression que la courbe d'apprentissage liée à l'adoption de SMS obligatoires ou à la mise en place d'un mécanisme de vérification serait très brusque, car Transports Canada et les sociétés de classification, auxquelles est confiée la responsabilité de mener la grande majorité des inspections, connaissent très bien notre industrie.

M. David McGuinty: Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Un peu moins qu'une minute.

M. David McGuinty: Monsieur Lewis-Manning, vous avez dit que les sociétés qui possèdent les navires acheminent des produits pétrochimiques, du charbon, des céréales et d'autres marchandises dont le transport est délicat et, je présume, risqué, n'est-ce pas?

M. Robert Lewis-Manning: Quand vous dites « risqué », je suppose que vous faites allusion aux conséquences d'un éventuel accident maritime.

• (1140)

M. David McGuinty: En effet.

M. Robert Lewis-Manning: Oui, c'est risqué dans certains cas. Absolument.

M. David McGuinty: Pour ce qui est de la responsabilité, de la conformité et de la diligence raisonnable, seriez-vous plus à l'aise si vous faisiez votre travail dans les paramètres d'un SGS obligatoire et d'une vérification appropriée?

M. Robert Lewis-Manning: Je ne pense pas qu'on se sentirait plus à l'aise, car on va déjà au-delà de ce qui est exigé, notamment pour ce qui est du transport maritime associé à l'industrie pétrolière. D'autres organisations à l'échelle internationale et d'autres organisations de l'industrie ne relevant pas du secteur maritime examinent les transporteurs potentiels de produits pétroliers. Ces transporteurs font l'objet d'une surveillance extrêmement rigoureuse, qui découle malheureusement de très mauvaises leçons, comme celle du déversement de l'Exxon Valdez. Cet aspect de l'industrie maritime a considérablement évolué au cours des 15 dernières années.

Se sentirait-on plus à l'aise? Non. D'autres personnes et d'autres intervenants pourraient-ils être rassurés? Je dirais que oui.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre M. Komarnicki, qui dispose de sept minutes

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

Je vais commencer par poser une question à M. Chomniak. Selon une note que j'ai en main, vous avez dit que vous recommandez fortement l'utilisation de SGS compte tenu de certaines raisons évidentes que nous avons entendues. Si je comprends bien, vous contestez le fait que les navires ne font pas l'objet d'une vérification; les vôtres sont inspectés, mais on ne procède pas à leur vérification. Je suppose que ce qui vous inquiète, c'est, premièrement, que les tierces parties qualifiées pour effectuer les vérifications se trouvent dans cinq régions métropolitaines. Il n'y a donc pas suffisamment de vérificateurs tiers. Deuxièmement, vous dites qu'il n'est pas suffisant de simplement inspecter un navire, que ce n'est peut-être pas la meilleure façon d'utiliser les employés de Transports Canada, qui devraient également être formés pour effectuer des vérifications.

Est-ce que je me trompe en avançant tous ces points?

Capt John Chomniak: Pas du tout. Le plus gros problème, c'est qu'une grande partie des navires de nos membres ne se trouvent pas à proximité d'un centre maritime de Transports Canada. Les inspecteurs doivent donc se rendre sur le terrain. S'ils doivent être accompagnés d'un tiers pour vérifier les SGS, le coût associé à cet expert indépendant, qui travaille pour la société de classification et qui doit se rendre sur place pour effectuer la vérification, signifie essentiellement, selon certaines estimations fournies à ces entreprises — comme je l'ai mentionné, ce sont habituellement des entreprises familiales —, que ces exploitants seront acculés à la faillite. La possibilité que la vérification du SGS soit effectuée par Transports Canada se traduirait par une bien meilleure utilisation du temps et des efforts des inspecteurs du ministère.

M. Ed Komarnicki: Je sais que l'on procède ainsi au sein de l'industrie ferroviaire, et je ne suis pas certain de comprendre pourquoi on ne pourrait pas en faire autant dans l'industrie maritime. Je vais donc prendre note de votre recommandation qui préconise que certains efforts soient déployés pour former les inspecteurs afin qu'ils puissent également se charger de la vérification, ce qui permettrait de donner suite à la préoccupation que vous avez exprimée ce matin.

Capt John Chomniak: J'appuie pleinement l'utilisation des SGS. Je travaille au sein de l'industrie depuis de nombreuses années, et je crois en leur utilité. C'est seulement la façon de procéder qui me pose problème. Selon toute vraisemblance, l'autre problème qu'il est important de mentionner concerne nos voies de communication avec Transports Canada et le régime d'inspection.

M. Ed Komarnicki: Avant de passer à autre chose, j'aimerais vous poser une autre question. Si ma mémoire est bonne, vous avez dit que certains règlements pourraient mettre un terme aux activités de certains de vos membres. Faites-vous allusion à un règlement précis?

Capt John Chomniak: Je vais donner la parole à M. Duhamel, qui est beaucoup mieux placé que moi pour vous répondre.

M. Ed Komarnicki: Pouvez-vous nous dire de quel règlement il parlait ou...

Capt Dan Duhamel: Pour ce qui est de nombreux règlements adoptés au cours des dernières années, les organismes de réglementation n'ont pas du tout examiné de quelle façon l'industrie serait touchée. Beaucoup de ces règlements ont obligé des exploitants à cesser leurs activités. Le bon sens ne semble plus l'emporter. De notre point de vue, il semble qu'on n'ait pas posé les bonnes questions. Le CCMC, le Conseil consultatif maritime canadien, est là pour permettre à l'Industrie d'exprimer ses préoccupations, mais cela ne semble pas fonctionner.

• (1145)

M. Ed Komarnicki: Vous ne nous avez pourtant pas donné d'exemples précis, ne serait-ce qu'un ou deux.

Capt Dan Duhamel: Il y en a toute une série, mais, si vous voulez, je peux vous en donner un.

M. Ed Komarnicki: Bien sûr.

Capt Dan Duhamel: Il y a par exemple le règlement qui précise le temps qu'il faut passer à bord pour garder son certificat de capitaine, d'officier de pont ou peu importe. À l'heure actuelle, il s'agit d'un total de 360 jours sur une période de cinq ans ou de 90 jours consécutifs au cours de la dernière année. Cette exigence pose problème aux membres de notre industrie qui mènent leurs activités dans les eaux intérieures. Notre saison dure environ 120 jours. Si un de nos anciens employés titulaires d'un certificat de compétence pour capitaines ou officiers de pont occupe maintenant un emploi à temps plein, mais qu'il souhaite continuer de travailler à temps partiel dans l'industrie, et que nous voulons qu'il soit disponible au besoin... La plupart des trajets sont courts et ne changent pas, comme celui de notre croisière sur le canal Rideau, qui est seulement de cinq kilomètres. La distance parcourue et l'équipement nécessaire sont toujours les mêmes.

C'est la même chose pour notre croisière sur la rivière des Outaouais. Chaque année, quand un employé revient, on passe en revue les dispositifs de sécurité des bateaux, et ils doivent faire tous les exercices requis: utiliser le matériel d'incendie, faire la vidange du fond de cale et évacuer les passagers. Cela dit, parce qu'ils travaillent seulement à temps partiel, ils ne sont parfois à bord qu'à quelques reprises pendant la saison. Ils ne peuvent donc pas toujours accumuler le temps nécessaire pour conserver leur certificat.

M. Ed Komarnicki: Ce n'est donc qu'un problème qui touche très précisément votre entreprise. C'est une question de temps.

Capt Dan Duhamel: C'est une exigence de la réglementation. C'est vraiment aberrant.

Voici un autre exemple qui concerne cette fois-ci l'inspection des bâtiments. Chaque année, un inspecteur vient nous faire signer un bout de papier. « Avez-vous apporté des changements majeurs à vos bateaux? Non. » Les bâtiments doivent être inspectés tous les cinq ans. L'inspecteur prend des mesures et est accompagné d'un architecte naval que nous devons, c'est-à-dire les propriétaires d'entreprises familiales, payer de notre poche. Si le poids du bateau semble varier de seulement 2 %, les tests de stabilité doivent être refaits. J'ai dépensé 13 000 \$ pour faire faire tous mes tests, et j'ai ensuite dû déboursier 8 000 \$ supplémentaires; 13 000 plus 8 000. Vous pouvez faire le calcul pour savoir ce que j'ai dû payer pour que mes tests de stabilité soient refaits.

Mes bateaux sont âgés de 22 ans. Nous ne leur avons jamais apporté le moindre changement.

M. Ed Komarnicki: Je me permets de vous interrompre, car j'ai d'autres questions et je vois où vous voulez en venir. Je comprends

ce que vous dites. Prendre des mesures dans le seul but de respecter la réglementation n'a rien à voir avec la sécurité.

Capt Dan Duhamel: Très bien. Ce qu'il faut retenir, c'est que lorsqu'ils prenaient, ou, à vrai dire, qu'ils reprenaient, les mesures du bateau, l'architecte naval, que je payais, s'est tourné vers l'inspecteur et lui a dit: « Je pourrais mesurer ce bateau trois fois et obtenir trois résultats différents. » L'employé de Transports Canada a dit: « En effet, vous avez raison. »

M. Ed Komarnicki: Oui, j'en prends bonne note. C'est un bon point. Vous dites que lorsque nous adoptons des règlements, nous devons nous assurer qu'ils améliorent la sécurité.

Je veux maintenant m'adresser à M. Lewis-Manning. Je suppose que vous appuyez de façon assez marquée les systèmes de gestion de la sécurité, et j'en suis conscient.

Le président: C'est votre dernière question.

M. Ed Komarnicki: Très bien. J'irai droit au but.

Comment pouvez-vous créer au sein de votre organisation une culture de participation active des employés au système de gestion de la sécurité, de manière à ce que cela devienne un document vivant qui améliore vraiment la sécurité plutôt qu'un règlement stagnant qui n'y est peut-être pas pour grand-chose?

M. Robert Lewis-Manning: Serait-il trop simpliste de dire qu'il faut faire preuve de leadership? C'est vraiment de cela qu'il est question. Cela doit faire partie de la culture d'une entreprise et venir d'en haut. Il faut que ce soit exigé. Il faut donner aux gens des moyens d'agir et les tenir responsables. Je sais que nos membres possèdent cette culture d'entreprise parce qu'elle leur procure un avantage concurrentiel. Leur survie en dépend.

M. Ed Komarnicki: À votre connaissance, vos employés participent-ils activement aux efforts déployés?

M. Robert Lewis-Manning: Tout à fait. Ils n'ont pas le choix parce que les capitaines se rendent dans certains des endroits les plus vierges du pays, peut-être même du monde entier. Ils n'ont donc pas le choix. Il est rentable d'être sécuritaire.

• (1150)

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Yurdiga, pour sept minutes.

M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président. Bonjour, et merci d'être ici.

Il est primordial que nous participions tous à cette étude pour rendre sécuritaires les eaux canadiennes et les différents navires à bord desquels des gens travaillent. Tout le monde est préoccupé par les coûts et la nécessité d'être concurrentiel. Est-ce que la mise en oeuvre de SGS vérifiés ou certifiés nuirait à la compétitivité des transporteurs maritimes à courte distance face aux transporteurs américains? Cette mesure comporte-t-elle un désavantage? Nous savons tous qu'il est avantageux d'être sécuritaire, mais y a-t-il un désavantage concurrentiel?

M. Robert Lewis-Manning: La question est probablement pour moi.

Il s'agit essentiellement d'un coût irrécupérable. C'est ce que nous faisons depuis longtemps, et nous sommes concurrentiels. Il ne s'agit donc pas d'un élément dissuasif? Non.

Cela ne pourrait pas être plus simple. Quand il est question de sécurité, rien ne justifie de rogner sur les coûts. C'est ce que la réglementation exige, et ce que nous faisons délibérément en mettant en place des systèmes de gestion de la sécurité.

M. David Yurdiga: Capitaine Chomniak, à quel fonds commun d'indemnisation vos membres ont-ils accès en cas de déversement de produits dangereux, et dans quelle mesure vos membres disposent-ils de leur propres assurances?

Capt John Chomniak: Parmi les bâtiments exploités par les membres de notre association, seuls les traversiers qui parcourent de courtes distances transportent des marchandises dangereuses, et ils sont tous exploités par les provinces.

M. David Yurdiga: Merci.

Je vais m'adresser encore une fois au capitaine Chomniak. Quel aspect des activités intérimaires représente le plus gros risque pour la sécurité d'une personne ou d'une propriété, et quelles dispositions législatives régissent la sécurité des activités menées par les administrations portuaires canadiennes?

Capt John Chomniak: Je suis désolé, mais pouvez-vous répéter la question?

M. David Yurdiga: Quel aspect des activités portuaires représente le plus gros risque pour la sécurité des gens et des propriétés, et quelles sont les dispositions qui régissent la sécurité des activités menées par les administrations portuaires canadiennes?

Capt John Chomniak: Pour être réaliste, les exploitants de bateaux d'excursion posent très peu de problèmes aux administrations portuaires du pays. Le port le plus important, lorsqu'on y songe, serait probablement celui de Toronto, compte tenu de la complète reconstruction dont il fait l'objet. Du point de vue de la sécurité, les exploitants de navires savent que leur subsistance dépend de ces activités et, par conséquent, la sécurité de leurs navires, de leurs équipages et, essentiellement, de leurs passagers est leur première priorité quotidienne.

Les ports ne sont pas préoccupés par ces bateaux.

M. David Yurdiga: J'aimerais adresser la présente question à M. Lewis-Manning. Pouvez-vous fournir au comité quelques exemples de la façon dont les sociétés de transport maritime font la promotion d'une solide culture de sécurité auprès de leurs employés? Je sais que quelqu'un a plus ou moins répondu à cette question plus tôt, mais quel processus est mis en oeuvre pour éduquer les nouveaux employés, le personnel déjà en poste ainsi que ceux qui vont et viennent?

M. Robert Lewis-Manning: Premièrement, au moins une fois par année, le personnel à l'échelon du PDG entame un dialogue avec les membres de chacun des échelons de l'équipage du bateau. Toutes les sociétés organisent ce qu'on appelle essentiellement une « semaine de l'équipage », dans le cadre de laquelle elles rencontrent les équipages afin de discuter d'enjeux relatifs à la sécurité. Ces initiatives sont entreprises par les échelons supérieurs.

Certaines sociétés organisent des concours et des récompenses pour la conception de nouveaux outils relatifs à la sécurité. Je vais vous en donner un excellent exemple. Ce genre de culture a donné naissance à ce qui a été appelé le « système d'information sur le tirant d'eau », ou SIT. Le système fournit au navire une carte tridimensionnelle de la voie maritime du Saint-Laurent en temps réel. Cette carte est à la disposition du capitaine sur le pont du navire ainsi qu'au bureau de la société. Par conséquent, le système permet non seulement d'accroître la sécurité du navire, mais aussi de charger plus efficacement ce navire.

Voilà le type d'innovations qu'engendre ce genre de culture organisationnelle.

M. David Yurdiga: Merci.

Il y a un deuxième volet à ma question. Quels avantages mesurables en matière de sécurité vos membres ont-ils retirés dans le cadre de leurs activités, depuis l'application, soit volontaire, soit réglementaire, de principes en matière de systèmes de gestion de la sécurité dans le domaine du transport maritime?

● (1155)

M. Robert Lewis-Manning: Je pense que l'avantage mesurable le plus important est la diminution radicale du nombre d'accidents et d'incidents maritimes. Je ne suis pas certain que nous ayons en main des statistiques précises à cet égard. J'en ai mentionné une au cours de mon exposé.

En examinant les statistiques du BST, nous constatons une réduction de 18 % de 2008 à 2012. Je pense que de nombreuses tendances positives observées au cours des 10 dernières années témoignent de la culture de l'industrie ainsi que de la réglementation gouvernementale.

M. David Yurdiga: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste un peu plus d'une minute.

M. David Yurdiga: Merci.

Transports Canada a délégué une partie des fonctions en matière d'inspection et de certification des navires canadiens prévues par la loi. Quels sont les rôles respectifs de Transports Canada et des sociétés de classification dans le domaine de l'inspection et de la certification des navires canadiens?

M. Robert Lewis-Manning: Merci.

Je pense que vous me demandez quel est le rôle de Transports Canada dans le domaine de la réglementation des sociétés de classification...

M. David Yurdiga: Oui.

M. Robert Lewis-Manning: ... dans une certaine mesure. Je le mentionne pour simplifier davantage la question. Le personnel de Transports Canada doit soumettre les sociétés de classification à des vérifications afin de s'assurer que ces sociétés gèrent adéquatement leur régime d'inspection, en conformité avec la réglementation du gouvernement. Je dirais que les sociétés de classification et Transports Canada travaillent main dans la main presque quotidiennement parce que, par exemple, les sociétés de classification sont les clients de Transports Canada, et non ceux des propriétaires de navires.

Cela a engendré un régime d'inspection bien informé et très expérimenté que, selon moi, Transports Canada ne pourrait pas mettre en oeuvre par lui-même. Le ministère n'aurait jamais la capacité de se livrer aussi souvent à des inspections, et ses inspections ne seraient jamais aussi informées que celles effectuées par les sociétés de classification. En effet, ces sociétés ne s'occupent pas seulement de flottes canadiennes; elles ont acquis de l'expérience à l'échelle mondiale parce que la plupart d'entre elles sont des sociétés internationales. Par conséquent, elles ajoutent de nombreuses connaissances au processus. Je sais pertinemment que Transports Canada et les sociétés de classification travaillent étroitement à l'élaboration de nouveaux règlements ou à la modification de règlements déjà en vigueur. Je crois donc que le ministère tire de ces connaissances sur le quai, disons, et de ce travail quotidien avec les armateurs de bons conseils et le meilleur parti des ressources dont il dispose.

Comme vous pouvez l'imaginer, dans le cadre d'un régime national d'inspection, les navires sont à quai presque quotidiennement, car ils font de courtes traversées. Par conséquent, leurs relations avec l'organisme de réglementation sont beaucoup plus proches que celles qu'entretiennent les navires marchands océaniques, des navires qui se déplacent une ou deux semaines à la fois. Les relations entretenues à l'échelle nationale sont très différentes de celles entretenues à l'échelle internationale.

Le président: Merci. Cela met fin à cette partie de la séance.

Nous allons suspendre nos travaux pendant deux ou trois minutes pendant qu'ils entrent en communication avec M. Nelson. Ils doivent prendre contact, alors nous allons faire une pause de deux ou trois minutes et espérer qu'ils réussiront à le joindre.

• (1155) _____ (Pause) _____

• (1200)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Monsieur Nelson, je vous remercie infiniment de vous joindre à nous. C'est bon de vous entendre. Cela dit, je vais vous céder la parole pendant les quelque 10 minutes dont vous disposez pour faire votre exposé.

Capt Phillip Nelson (président, Council of Marine Carriers): Merci beaucoup.

Ce matin — ou je suppose que c'est l'après-midi pour vous à Ottawa —, j'ai l'intention de me concentrer sur la question des systèmes de gestion de la sécurité des transports maritimes.

En guise de brève introduction, je vous précise que je suis capitaine au long cours. Pendant environ 17 ans, j'ai piloté des navires de haute mer, dont la majorité était des pétroliers, des vraquiers, des remorqueurs et des traversiers. Ensuite, j'ai travaillé à Transports Canada à titre de directeur régional de la sécurité maritime pendant environ 16 ans, tant ici, sur la côte Ouest, qu'en Ontario. Depuis 11 ans, je suis président du Council of Marine Carriers ici, à Vancouver.

Le Council of Marine Carriers est une association d'armateurs qui représente l'industrie des remorqueurs de la côte Ouest. Nos navires longent la côte Ouest de l'Amérique du Nord de haut en bas, jusque dans l'Arctique. Notre association compte 40 membres, dont 30 sont propriétaires de navires. Les autres sont des membres associés qui comprennent des avocats, des compagnies d'assurances et des assureurs maritimes. Comme je l'ai indiqué, le Council of Marine Carriers représente les armateurs et, en conséquence, nous nous soucions généralement du bien-être des navires, des entreprises et des gens qui travaillent sur leurs navires.

Je vais maintenant revenir sur la question des systèmes de gestion de la sécurité. Le Council of Marine Carriers croit fermement que la mise en oeuvre d'un système de gestion de la sécurité efficace est probablement la mesure de sécurité la plus efficace qu'une entreprise peut prendre, pourvu que le système en question soit compatible avec la taille et l'exploitation du navire.

Il existe un système international de gestion de la sécurité. Je suis sûr que les autres témoins qui ont comparu ce matin vous ont déjà parlé de la plupart de ces questions. J'ai bien peur d'avoir manqué leur témoignage. Par conséquent, vous allez devoir faire preuve de patience si je répète certains des renseignements qu'ils vous ont communiqués. Le Système international de gestion de la sécurité, ou le SIGS, a été conçu pour être utilisé sur les grands navires océaniques et a démontré son efficacité. Toutefois, sa mise en oeuvre peut être lourde ou, parfois, presque impossible sur les plus petits

navires, surtout en raison de la quantité de renseignements qui doit être accessible à bord du navire.

En 2009, le Council of Marine Carriers a entrepris un projet pilote en collaboration avec Transports Canada afin de mettre en oeuvre ce que nous appelions à l'époque le SNGS. Nous avons remplacé le mot « international » par le mot « national ». Donc, il s'appelait le système national de gestion de la sécurité.

Pendant toute l'année 2008, nous avons travaillé avec Transports Canada à la mise au point du projet pilote lié au SNGS. En 2009, cinq des sociétés membres de mon association ont chacune fait participer au projet pilote deux de leurs navires. Deux de ces entreprises avaient déjà mis en oeuvre le SIGS — c'étaient de grandes entreprises qui possédaient d'assez grands navires. Deux autres de ces entreprises n'utilisaient aucun système de gestion de la sécurité, et la dernière avait recours à un système naissant. La taille de ces entreprises variait, allant d'une grande entreprise comme Seaspan Marine, l'une des plus importantes sociétés de remorqueurs de l'Amérique du Nord, à une entreprise familiale de la côte Ouest de l'île de Vancouver.

Dans le cadre du projet pilote, nous avons élaboré un système de gestion de la sécurité à l'intention de chaque entreprise. Nous l'avons adapté à chaque entreprise. Ainsi, les sept ou huit classeurs de deux pouces d'épaisseur qu'utilisent les grands navires océaniques ont été réduits pour les remorqueurs à un classeur d'un pouce d'épaisseur, contenant à peu près 80 pages au total. Le projet s'est poursuivi pendant deux ans et, à notre avis, il a été couronné de succès.

• (1205)

À la fin du projet pilote, Transports Canada a décidé de ne pas mettre en oeuvre un tel système au sein de notre industrie. Nous espérons que le système serait appliqué à tous les navires de la flotte nationale du Canada.

Cependant, à titre de témoignage de la réussite du projet pilote, dont, soit dit en passant, la mise en oeuvre dans cinq entreprises a coûté, au total, environ 1 million de dollars, nous avons constaté que les faits démontraient une grande amélioration de la culture de sécurité au sein de ces entreprises. Par exemple, sur un remorqueur, j'ai parlé à l'un des employés de ces entreprises. La personne a mentionné qu'elle avait quitté l'entreprise avant la mise en oeuvre du SNGS. Un an plus tard, elle est entrée de nouveau au service de l'entreprise. Elle a déclaré à cet égard que le contraste était saisissant. La culture de sécurité, l'approche de l'entreprise à l'égard de cette sécurité et l'exploitation du navire en entier étaient complètement différentes. Cet employé était désolé d'avoir été absent...

• (1210)

Le président: Monsieur Nelson, je suis désolé de vous interrompre.

Madame Morin, avez-vous du mal à interpréter les paroles du témoin?

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Je constate que les interprètes ne peuvent pas nous fournir la traduction. Il y a trop d'interférences.

[Traduction]

Capt Phillip Nelson: Je vais tenter d'améliorer les choses en soulevant le combiné.

Je viens de décrire l'expérience de l'un des employés qui travaillaient à bord d'un des navires participants au projet pilote. Une autre entreprise, soit la North Arm Transportation, a complètement changé son approche à l'égard de sa culture de sécurité. C'est une décision de sa part des plus remarquables, car elle faisait partie des entreprises qui mettaient en oeuvre le SIGS auparavant.

Une troisième entreprise m'a confié qu'au début du projet, de nombreux incidents survenaient à bord de ses navires. Ses assureurs l'avaient mise en garde qu'elle risquait de ne pas être en mesure d'obtenir une couverture d'assurance dans les années à venir. Deux ans plus tard, ses assureurs lui offraient de réduire ses cotisations.

Une autre preuve de la validité du projet est qu'à ce jour, les cinq entreprises continuent [*Note de la rédaction: inaudible*] et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité, même si la loi ne les oblige pas à le faire. Elles ont toutes remarqué qu'elles réalisaient des gains sur le plan de la sécurité, de l'efficacité et des finances, des gains qui découlaient de ces systèmes.

À la fin du projet, nous nous sommes réunis avec Transports Canada et nous avons discuté du projet et des résultats observés dans toutes les entreprises. Au terme de la réunion, nous avons suggéré que tous les navires commerciaux du Canada, quelle que soit leur taille ou la région où ils exercent leurs activités, aient un programme de gestion de la sécurité approprié.

J'insiste sur le mot « approprié ». Il ne sert à rien d'essayer de résoudre la quadrature du cercle. En fait, je pense que c'est une situation qui ressemble davantage à une tentative de résoudre la quadrature du triangle, ce qui est encore plus difficile. J'entends par là une tentative de mettre en oeuvre le système international, par exemple, sur un petit remorqueur doté d'un équipage de deux personnes, qui parcourt la côte Ouest de l'île de Vancouver. Il faut que le système convienne à la taille de l'entreprise et du navire, ainsi qu'aux activités de ce navire.

J'aimerais signaler que le Bureau de la sécurité des transports du Canada et le bureau national de la sécurité des transports des États-Unis appuient entièrement l'établissement et la mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité. Ces deux bureaux les considèrent comme des mesures de sécurité essentielles.

Malheureusement, Transports Canada a décidé de ne pas obliger tous les navires commerciaux à mettre en oeuvre un système de gestion de la sécurité. En revanche, le ministère a adopté une approche à trois volets dans le cadre de laquelle la mise en oeuvre d'un système de gestion de la sécurité est volontaire pour les petits navires et n'est pas surveillée par Transports Canada. Je pense qu'un système volontaire ne sera pas aussi efficace qu'un système soumis à des vérifications. Nous avons proposé à Transports Canada un programme d'observation pour les petits navires reposant sur notre projet pilote. Cependant, Transports Canada n'a pas jugé bon de le mettre en oeuvre. Depuis, le ministère a toutefois mis sur pied un autre programme de prestation de services dans le cadre duquel les sociétés de classification sont chargées à la fois d'approuver et d'inspecter les systèmes des navires, au nom du gouvernement, en plus d'être autorisées par Transports Canada à faire...

Le président: Monsieur Nelson, votre voix baisse. Faites-vous quelque chose ou omettez-vous de faire quelque chose à votre bout? Je m'interroge simplement sur la nature du problème.

• (1215)

Capt Phillip Nelson: M'entendez-vous un peu mieux?

Transports Canada a mis en place un autre programme de prestation de services, et il a établi ce qu'il appelle le programme de

la vignette bleue, qui est censé remplacer les systèmes de gestion de la sécurité des petits navires. Le programme de la vignette bleue est un système de déclaration volontaire qui semble faire l'objet de très peu de surveillance de la part de Transports Canada.

En conclusion, j'aimerais souligner de nouveau que le Council of Marine Carriers appuie fermement une approche liée à des systèmes de gestion de la sécurité soumis à des vérifications, mais des systèmes qui conviennent à la taille du navire et à la nature de ses activités.

J'aimerais vous remercier du privilège que vous m'avez accordé en me permettant de m'entretenir avec vous ce matin. Je suis prêt à répondre à toutes les questions que vous pourriez avoir.

Le président: D'accord. Merci beaucoup, monsieur Nelson.

Nous allons poursuivre nos séries de questions. N'oubliez pas que deux autres témoins sont présents parmi nous et que, par conséquent, toutes les questions ne vous seront pas adressées, quoique cela pourrait arriver. Je vais simplement demander que, lorsqu'ils vous posent une question, les membres du comité s'assurent que vous comprenez qu'ils s'adressent à vous.

Cela dit, nous passons maintenant à Mme Morin, qui dispose de cinq minutes.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci, monsieur le président.

Étant donné les problèmes d'interprétation auxquels nous faisons face ici, j'aimerais que vous me disiez de nouveau quelle est votre recommandation concernant la taille des navires.

[Traduction]

Capt Phillip Nelson: Oui, bien sûr.

Nous avons recommandé que tous les navires commerciaux du Canada, quelle que soit leur taille, soient tenus de mettre en oeuvre un système de gestion de la sécurité ayant trait à leur exploitation.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci beaucoup.

Je vais maintenant revenir à M. Lewis-Manning.

Selon ce que vous avez dit, la diminution des accidents est visible; les statistiques sont encourageantes et on est sur la bonne voie.

Or je me demande comment on inclut l'environnement autour du navire dans le système de gestion de la sécurité. Est-ce que l'augmentation de la quantité de navires circulant sur le Saint-Laurent, par exemple, va avoir un impact sur le nombre d'accidents maritimes? Comment peut-on s'assurer que le nombre de navires est inclus en tant que facteur dans un système de gestion de la sécurité?

[Traduction]

M. Robert Lewis-Manning: Pour répondre à votre question aussi brièvement que possible, je dirais que, pour obtenir premièrement que les navires mettent en oeuvre un système de sécurité, il a fallu que le règlement exige d'eux qu'ils le fassent, que leurs exploitants soient canadiens ou étrangers. Pour accroître la capacité d'un exploitant ou d'un propriétaire à prendre part à un système dynamique de sécurité, tel qu'un système de gestion de la sécurité, nous appuyons l'idée que Transports Canada réglemente ce système. Je n'essaie pas de vous dire qu'il y a un problème en ce moment, et vous avez fait allusion à une région précise. Toutefois, j'ai conscience que cette situation se produit dans cette région et que les ports et les exploitants de la région prennent cette situation au sérieux. La mise en oeuvre d'un système de gestion de la sécurité serait une façon de plus d'assurer aux gens que ce processus est en cours.

J'espère que cela répond à votre question.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Oui. Je vous remercie

Dans le cas d'un système de gestion par navire, quel sera l'impact concret d'une augmentation du trafic?

J'ai parlé du Saint-Laurent, mais il pourrait s'agir d'une voie navigable de n'importe quelle région.

Dans le cas où le trafic maritime augmenterait considérablement, comment composerait-on avec cette situation dans les navires?

• (1220)

[Traduction]

M. Robert Lewis-Manning: Voyez-vous une corrélation entre le SGS et l'augmentation du trafic?

[Français]

Mme Isabelle Morin: Oui.

[Traduction]

M. Robert Lewis-Manning: Je crois que les deux vont de pair. Si le trafic maritime augmente, peu importe où cette augmentation se produit, le fait d'avoir un système de gestion de la sécurité permet et encourage l'instauration d'une culture cautionnée par un processus qui appelle aussi l'apprentissage. Le fait d'avoir un système de gestion de la sécurité permet donc d'évaluer les risques, d'apprendre et de faire des changements en innovant. Les deux fonctionnent bien ensemble.

[Français]

Mme Isabelle Morin: D'accord.

Par ailleurs, le Canada signe des conventions internationales. Il a signé en 1978, par l'intermédiaire de l'OMI, la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

Pourriez-vous me dire comment est appliquée toute la formation qui est dispensée? En quoi cela va-t-il contribuer au développement de systèmes de gestion de la sécurité? De plus, comment le Canada s'assure-t-il que c'est bien appliqué?

[Traduction]

M. Robert Lewis-Manning: Merci de cette question. Il n'y a pas de réponse simple. Je vais essayer d'être aussi clair que possible.

La convention STCW à laquelle vous faites allusion a récemment ajouté un protocole, et Transports Canada a mis en place des règlements modifiés qui tiennent compte de ce protocole. L'ap-

plication de cette convention incluant ce nouveau protocole relève de Transports Canada. Il s'en acquitte par le biais de son régime d'inspection et des sociétés de classification, selon le règlement concerné. Et je suis convaincu que Transports Canada arrive à faire appliquer la convention.

Je crois que vous cherchez à savoir si une partie de cela dépend des systèmes de gestion de la sécurité. D'après ce que j'en sais, les systèmes n'ont pas encore d'incidence à cet égard. La convention STCW porte principalement sur la certification et les aptitudes des personnes, ainsi que sur les normes qui président à l'embauche sur les navires.

Le président: Je m'excuse, mais votre temps est écoulé.

Passons maintenant à M. Braid, pour cinq minutes.

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

Je remercie nos experts d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Chomniak, j'ai une ou deux questions à vous poser. Dans une réponse que vous avez donnée tout à l'heure, vous avez fait comprendre que vous ne voyiez pas d'un bon oeil que Transports Canada s'occupe de l'inspection des navires alors que les audits des systèmes de gestion de la sécurité sont confiés à des organismes de classification tiers. Vous craignez sans doute qu'il y ait un manque de continuité et vous estimez peut-être que nous devrions envisager la possibilité de réunir ces deux composantes.

Vous est-il possible de m'expliquer la différence entre les deux? Entre les inspections de Transports Canada et les audits des SGS. Dressez-nous une sorte de liste indiquant ce que chacun vérifie. Comment les deux diffèrent-ils? Qu'ont-ils en commun?

Capt John Chomniak: L'inspecteur de Transports Canada inspecte soit l'équipage ou le navire proprement dit. La société de classification inspecte le SGS et vérifie les différents processus et les différentes sections du SGS. Il peut aussi arriver que la société de classification inspecte également le bâtiment. Quoi qu'il en soit, les sociétés de classification ont la possibilité de dire si elles souhaitent accepter ces navires dans leur association ou non, car leurs chartes leur imposent des limites quant aux navires qu'elles sont en mesure de prendre.

M. Peter Braid: S'agit-il de deux processus complètement différents et complètement séparés l'un de l'autre? Y a-t-il des ressemblances entre les deux?

Capt John Chomniak: En général, les SGS passent en revue les différents aspects du bâtiment et sont très axés sur la sécurité. Ils demandent aussi à l'équipage d'exécuter les processus qu'ils vérifient.

La plus grande différence entre les deux est probablement le coût. D'après ce que j'ai vu, le coût pour une société de classification est d'environ 10 fois celui d'une inspection de Transports Canada.

• (1225)

M. Peter Braid: D'accord. Et une grande partie de votre inquiétude est liée à cela, au coût de ces entreprises.

Capt John Chomniak: Oui. Nous faisons entièrement confiance aux systèmes de gestion de la sécurité. Là où le bât blesse, c'est la perspective de renoncer à Transports Canada et les coûts demandés à chacun.

M. Peter Braid: Très bien. Merci.

Lors de votre exposé, je crois que vous avez dit que le Canada avait le système maritime le plus sécuritaire au monde, ou l'un des plus sécuritaires.

Capt John Chomniak: C'est exact.

M. Peter Braid: C'est très encourageant et très rassurant de vous l'entendre dire.

J'aimerais que vous nous expliquiez comment il se compare à ceux d'autres pays ou d'autres États. Dans d'autres pays, quelles sont les lacunes lors des tragédies qui touchent les bateaux de passagers? Quelles protections offertes par notre système font en sorte qu'il soit plus sécuritaire que les autres du point de vue de la réglementation, du SGS ou de tout autre aspect? Quelles sont les différences, les lacunes? Et pourquoi notre système est-il tellement meilleur que ceux des autres?

Capt John Chomniak: L'une des plus grandes tragédies dont il est question ces temps-ci est probablement la perte affligeante du traversier sud-coréen, pour laquelle le gouvernement de ce pays envisage la condamnation à mort du capitaine. Une telle chose pourrait-elle se produire ici? J'ose espérer que la réponse est non.

M. Peter Braid: La peine de mort n'existe pas au Canada.

Capt John Chomniak: Exactement.

Pour ce qui est du processus qui préside aux inspections, les critères de sécurité qui visent ceux qui sont aux commandes de nos navires sont très rigoureux. Comme il s'agit de notre moyen de subsistance, nous voulons que les navires soient pilotés de la façon la plus sécuritaire qui soit.

Je ne peux néanmoins me prononcer sur les processus d'inspection d'autres pays, et je m'en excuse. Mais si vous examinez les processus d'inspection de la garde côtière de notre plus proche voisin, les États-Unis, vous allez constater qu'ils sont très semblables aux nôtres. En fait, plusieurs de ces processus évoluent côte à côte, et ils deviendront, à terme, très similaires.

M. Peter Braid: Les processus canadiens et les processus américains?

Capt John Chomniak: Oui.

M. Peter Braid: Et ils devraient l'être puisque les navires canadiens croisent dans les eaux américaines, et les navires américains, dans les eaux canadiennes, n'est-ce pas? Les processus devraient tendre à la plus grande harmonisation possible. Êtes-vous de cet avis?

Capt John Chomniak: Oui. Pour certaines choses, il faut tenir compte de diverses considérations économiques qui touchent à la réglementation des entreprises concernées afin que ces entreprises ne subissent pas de pressions inutiles à cause de cela.

M. Peter Braid: Très bien. Merci.

Monsieur Lewis-Manning, lors de votre exposé, je crois que vous avez dit que le régime actuel en matière de sécurité est à la hauteur en ce qui concerne l'augmentation possible du transport de produits pétrochimiques. Pouvez-vous expliquer pourquoi vous croyez que c'est effectivement le cas?

M. Robert Lewis-Manning: Je crois que l'une des raisons qui me portent à croire cela est le fait qu'il existe une étroite relation entre l'industrie et le gouvernement en ce qui concerne l'évaluation des risques. Le Canada a un régime de pilotage très rigoureux et la vaste majorité des marins qui sont aux commandes de navires qui transportent des produits pétroliers ont été formés au Canada. Ils ont acquis une très grande partie de leur expérience dans les eaux canadiennes. Ils sont très au fait de la navigation dans des endroits uniques en leur genre comme le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs et les trois côtes qui bordent le pays. Ils ont de l'expérience à revendre. C'est un acquis que nous devrions encourager et protéger.

C'est la première raison. La deuxième est le lien étroit qui existe entre l'industrie, la communauté portuaire, les collectivités où nous naviguons et les responsables de la réglementation au gouvernement. C'est une relation étroite. Le Canada est un grand pays, nous le savons tous, mais les intervenants du secteur maritime entretiennent entre eux des relations très, très étroites. La nature même des échanges que nous faisons soude ensemble ceux qui y participent.

Je crois que le gouvernement... Quand je dis « gouvernement », je veux en fait parler de la garde côtière, l'ASFC, et Transports Canada. Les relations qu'ils entretiennent avec les autres intervenants sont très largement fondées sur la collaboration et sur des processus qui nécessitent des consultations. Pour vous donner un exemple, après cette séance, je m'envolerai immédiatement pour Windsor où je dois rencontrer des représentants de toute l'industrie de l'Est du pays, de Transports Canada et des gardes côtières du Canada et des États-Unis pour discuter de la saison de déglacement qui arrive à grands pas.

Ce type de collaboration est notre quotidien. Elle témoigne de la grande mobilisation de l'industrie et de l'intérêt qu'elle porte à la sécurité.

● (1230)

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci à nos témoins.

Monsieur Chomniak, comme vous l'avez dit dans votre présentation, vous ne transportez pas beaucoup de produits dangereux. Vous cherchez à vous assurer que vos membres aient un système de gestion de la sécurité qui soit vérifié régulièrement sans que cela leur coûte trop cher. S'ils doivent payer ce que Transports Canada leur demande pour les audits confiés en sous-traitance à des sociétés de classification, ils risquent en effet d'avoir à fermer boutique. Et s'ils ne paient pas les droits, ils ne sont pas audités et c'est la sécurité qui en souffre.

Capt John Chomniak: Ce n'est pas la sécurité qui est mise en doute, c'est qu'un SGS fonctionnel et opérationnel doit être audité.

M. Mike Sullivan: Tout à fait.

Monsieur Lewis-Manning, pouvez-vous nous donner des exemples de cargos dangereux? Est-ce le cas des cargos des produits de l'industrie nucléaire sur les Grands Lacs? Le transport maritime de produits pétrochimiques connaît-il le même essor que dans le transport ferroviaire, ou est-il resté essentiellement le même?

M. Robert Lewis-Manning: Pour votre première question, la réponse est non.

Nos membres ne transportent pas de produits dangereux comme les sous-produits de l'industrie nucléaire. Ils transportent peut-être certains produits radioactifs, mais en petite quantité. Votre montre émet une certaine quantité de radiation.

M. Mike Sullivan: Mais pas autant qu'un cargo?

M. Robert Lewis-Manning: Pas autant qu'un cargo.

À votre deuxième question, qui cherchait à savoir s'il y avait eu une augmentation marquée du transport de produits pétrochimiques, la réponse est non. Les volumes sont à peu près les mêmes jusqu'ici, mais je m'attends à ce que le transport de certains produits pétroliers augmente sous peu. Et je ne crois pas que cela soit un secret pour qui que ce soit; c'est de notoriété publique.

M. Mike Sullivan: L'une des choses que nous avons apprises des compagnies de chemin de fer, c'est qu'elles n'ont pas vraiment fait d'analyses du risque lorsque, par exemple, elles ont fermé des voies en sachant néanmoins qu'on prévoyait que les volumes de produits pétrochimiques et pétroliers transportés seraient multipliés par 500.

Je vous ai entendu dire à plusieurs reprises que votre industrie évalue les risques sur une base régulière.

Le fait-elle pour plaire aux assureurs ou à Transports Canada? Dans quel contexte ces évaluations du risque ont-elles lieu? En ferez-vous une si le volume de produits pétrochimiques transportés augmente?

M. Robert Lewis-Manning: Ces évaluations du risque sont faites par un certain nombre d'organismes, et sont motivées par différentes raisons.

Lorsqu'il est question de produits pétroliers, la demande vient évidemment des consommateurs. Il s'agit d'un rigoureux processus d'inspection qui vise les transporteurs de produits pétroliers.

Du point de vue des propriétaires, cette évaluation du risque vise à s'assurer que l'entreprise est viable tant sur le plan de la sécurité que d'un point de vue économique. Des lacunes pour l'une ou l'autre de ces composantes sont un non-sens.

Je crois qu'il y a d'autres organisations qui procèdent à des évaluations du risque par anticipation. Un organisme semi-politique régional de bonne importance, la Commission des Grands Lacs, en a récemment fait une au sujet du transport de produits pétroliers dans ces eaux. Je crois que cet exercice — dont le caractère officiel n'a pas été cautionné par la surveillance d'un quelconque organisme gouvernemental — s'est produit en prévision de l'augmentation pressentie du trafic de produits pétroliers.

Croyons-nous qu'il faudra en faire d'autres? Oui, sans l'ombre d'un doute. Chaque fois que vous travaillez avec un différent type de navire, avec un différent cargo ou dans un autre environnement, il faut une évaluation du risque. C'est la culture de l'industrie qui veut cela.

• (1235)

M. Mike Sullivan: Ces évaluations ne devraient-elles pas être supervisées par Transports Canada? N'est-ce pas quelque chose que le SGS lui-même demanderait?

M. Robert Lewis-Manning: Une partie de cela est déjà inscrite dans la réglementation et les procédures de Transports Canada. Un exemple classique en est le régime de pilotage obligatoire qui existe à l'échelle du pays. Toutes les fois qu'une raison motive les changements dont j'ai parlé, l'instance chargée du pilotage pour la voie maritime ou le port concerné procède à une évaluation du risque afin d'établir l'ampleur des mesures d'atténuation appropriée pour ce cours d'eau ou ce port. Il y en a un grand nombre en cours à l'échelle du pays.

M. Mike Sullivan: Nous avons tendance à penser que les installations de transbordement sont les endroits les plus à risque pour ce qui est des déversements. Où sont situées les installations de transbordement pour les expéditeurs des Grands Lacs, en ce qui a trait, disons, aux produits pétrochimiques? Sont-elles à Sarnia ou ailleurs?

M. Robert Lewis-Manning: La grande majorité est à Sarnia. Ces installations fonctionnent depuis un certain temps déjà. Il y en a des plus petites autour du lac Ontario. Je ne les appellerais pas des centres, mais bien des stations. Mais celles de Sarnia sont les plus grosses.

M. Mike Sullivan: Parle-t-on d'en construire de nouvelles?

M. Robert Lewis-Manning: C'est une hypothèse de taille. Il semble y avoir des rumeurs à ce sujet; ce serait la meilleure façon de décrire le phénomène. Pour l'instant, je ne serais pas prêt à dire que nos membres posent des gestes concrets pour se préparer à une augmentation possible de ce commerce dans les Grands Lacs.

Le président: Je vais devoir vous arrêter ici, monsieur Sullivan.

Passons maintenant à Mme Young, pour cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci beaucoup d'être là. J'ai été captivée de vous entendre décrire toutes les différentes choses que vous faites.

Je sais bien sûr que le Canada est un grand pays, et qu'il abrite différentes voies navigables et différents systèmes maritimes: le Pacifique, l'Atlantique, etc. J'aimerais que chacun de vous — y compris vous, capitaine Nelson — me dise où se trouve l'objectif qui est le plus à notre portée. On me dit que nous bénéficions de bons systèmes de gestion de la sécurité, de systèmes qui fonctionnent. Nous sommes réunis ici aujourd'hui pour que vous nous disiez comment nous pouvons les améliorer. Vous êtes les experts. Pourrait-on améliorer la mise en oeuvre? Le fait qu'ils soient si diversifiés pose-t-il problème? Pouvez-vous nous indiquer un, deux ou trois aspects qui mériteraient d'être améliorés?

M. Robert Lewis-Manning: Je crois que c'est une excellente question, et j'espère que le comité a saisi que l'on ne peut pas appliquer le même remède partout. Nos zones navigables sont très diversifiées, et les différentes parties prenantes de l'industrie doivent composer avec différents enjeux. Selon moi, la chose prioritaire qui pourrait arriver si le gouvernement décidait de rendre les SGS obligatoires serait probablement de comprendre que la mise en oeuvre sera différente pour chacune des parties concernées d'un même secteur de l'industrie maritime et d'examiner ce qui pourrait être inclus dans un tel régime.

Je n'ai pas de liste précise à vous soumettre, mais il y a peut-être certains aspects de notre cadre réglementaire actuel qui s'adapteront parfaitement à un SGS, afin de réduire la paperasse associée à la mise en oeuvre, l'adoption et la vérification d'un tel système. J'estime que cela mérite d'être discuté plus à fond, mais je crois que nous en viendrons aux vrais détails de la mise en oeuvre si c'est la décision stratégique qui est prise.

Mme Wai Young: J'ose espérer qu'il y a une série de manuels ou autre chose de semblable pour permettre aux gens de choisir eux-mêmes dans quelle catégorie ils sont: le type de navire, le type de commerce, et, en fonction de ces renseignements, le type de SGS qu'il leur faut mettre au point, mettre en oeuvre et surveiller ou faire vérifier.

Est-ce que cela existe?

M. Robert Lewis-Manning: Je n'en ai pas préalablement discuté en détail avec les autres témoins, mais je les ai entendus dire qu'à certains égards c'est ce qui se fait naturellement dans un système volontaire.

• (1240)

Mme Wai Young: Par contre, ce n'est pas fait de manière proactive, à savoir qu'un gouvernement soutient les intervenants pour rendre l'accès aux fonctionnaires et les interactions avec eux plus faciles, plus rapides, plus efficaces et plus facilement compréhensibles.

M. Robert Lewis-Manning: Dans certains cas, je crois que c'est le cas, mais je répète que ce n'est pas obligatoire; c'est un élément dans lequel les acteurs investissent des ressources.

Je vais laisser la parole à un autre témoin.

Mme Wai Young: Monsieur Chomniak ou capitaine Duhamel, avez-vous un petit exemple à nous donner?

Capt Dan Duhamel: Dans notre situation, nous avons un système de gestion de la sécurité. Tous les nouveaux employés doivent se familiariser avec les navires, mais ils doivent également s'engager à respecter notre système de gestion de la sécurité. Ensuite, un fonctionnaire de Transports Canada viendra attester que les employés se sont engagés à respecter le système. Ce système est suivi et compris. Il ne pose pas de problème et n'entraîne pas beaucoup de paperasse. Dans une petite entreprise familiale, on n'a pas besoin d'un gros cartable. Nous avons déjà suffisamment de paperasse à gérer. Si vous avez un bon système de gestion de la sécurité qui se fonde sur votre équipement et non un système de nature générale, si vous avez un système qui porte sur tout ce que vos employés utiliseront dans l'entreprise, c'est suffisant. Voilà ce qui devrait être mis en place.

Mme Wai Young: Selon ce que vous nous dites aujourd'hui, je crois comprendre que vous n'avez pas seulement un système très simple et très direct; vous semblez également avoir une culture de la sécurité qui est très bien établie au sein de votre sécurité verte...

Capt Dan Duhamel: C'est une culture qui s'est développée. Nous avons formé notre association en 1977. J'étais l'un des fondateurs originaux de l'ACBP; l'objectif était de sensibiliser nos membres, parce que nous transportons quelque chose qui a une valeur inestimable, à savoir des passagers. Nous avons formé notre association pour mieux sensibiliser nos membres et en même temps essayer de collaborer avec certains des organismes de réglementation, parce que bon nombre de ces organismes pensent seulement en fonction de la haute mer, et nous l'avons démontré à de nombreuses reprises. Le problème, c'est que nous ne sommes pas en haute mer.

Les organismes de réglementation nous forçaient à avoir de l'équipement à bord de nos bateaux, comme des fusées éclairantes à parachute. Je risquerais de mettre la ville d'Ottawa à feu et à cendre avec une telle fusée, mais j'ai dû me battre bec et ongle pendant deux semaines avec notre organisme de réglementation. Je lui demandais pourquoi j'avais besoin de fusées éclairantes à parachute à bord de mes bateaux à Ottawa. Si j'en utilise une, elle brûle jusqu'au sol. J'emprunte le Canal Rideau et des cours d'eau étroits, et de magnifiques demeures bordent le canal. Pourquoi voudrais-je utiliser une fusée éclairante? L'organisme de réglementation m'a donc permis d'utiliser une fusée éclairante à main. Par compte, je dois lui demander chaque année l'autorisation à ce sujet.

Comme je l'ai déjà dit, ce qui s'applique à certains ne s'applique pas nécessairement aux autres; une solution uniforme n'est pas envisageable.

Mme Wai Young: D'accord. Nous pouvons signaler cet aspect, parce que c'est en fait un excellent exemple. Voilà les types d'exemples que nous serions très intéressés de...

Capt Dan Duhamel: Eh bien, c'est la même chose. J'ai une question de la part de Mme Morin au sujet de l'augmentation du trafic avec un système de gestion de la sécurité. Eh bien, savez-vous quoi? Nous avons des règles de base en ce qui concerne les Grands Lacs et nous avons des règlements sur les abordages. Chaque exploitant à bord d'un navire commercial doit connaître ces règles. On parle encore une fois ici de dédoublement.

Mme Wai Young: D'accord. Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

Le président: Non.

Mme Wai Young: D'accord. Vous pouvez nous transmettre le tout par écrit, s'il vous plaît. Envoyez-nous par écrit vos idées facilement réalisables.

Merci beaucoup.

Le président: D'accord. Merci, madame Young.

Monsieur Watson, vous avez les cinq dernières minutes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Je remercie bien entendu nos témoins de leur participation à nos audiences concernant le transport maritime dans le cadre de notre étude sur la possibilité et les manières d'améliorer nos systèmes de gestion de la sécurité et le transport des marchandises dangereuses au Canada.

Avant de passer aux questions, j'aimerais tout simplement préciser certains éléments concernant des questions posées plus tôt par M. McGuinty au sujet de ce qu'il a qualifié à tort d'une réduction des dépenses dans la sécurité maritime. J'ai fait des recherches à ce sujet. En ce qui concerne ce qu'il appelle des réductions, dans 80 % des cas qu'il a mentionnés, il s'agit en fait de gains d'efficacité ou d'argent économisé au lieu d'être dépensé, parce que l'administration se fait plus efficacement. Des réductions dans les frais de déplacement pour les fonctionnaires et les services professionnels ne constituent pas des réductions dans les dépenses liées au système de sécurité. De plus, dans les 20 % qui restent, nous avons des transferts à d'autres ministères; il y a donc une augmentation des budgets d'autres ministères en ce qui concerne, par exemple, les responsabilités relatives à l'évaluation environnementale. Bref, on peut difficilement parler d'une réduction dans la sécurité. Je sentais qu'il était important de mettre les choses au clair; les réductions étaient à 80 % des économies en vue d'en avoir plus pour notre argent et presque l'ensemble des 20 % qui restent a été transféré à d'autres ministères. Voilà qui est dit aux fins du compte rendu.

Retournons à notre sujet; j'aimerais avoir des précisions. De quelle classe de navires nous servons-nous pour diviser notre régime d'inspection? Si je vous ai bien compris, il y a un régime particulier pour les navires de 24 mètres et plus, ou vous pouvez être inspectés par des sociétés de classification. Qu'en est-il pour les navires plus petits?

• (1245)

Capt John Chomniak: La taille du navire n'a aucune importance. Vous pouvez tout de même présenter une demande à une société de classification. Cependant, la société de classification peut vous dire: « Merci, mais non merci. Nous n'aimons pas ce que vous avez. Il y en a quatre autres de ce côté; vous pouvez aller leur demander. »

M. Jeff Watson: Nous recommanderiez-vous de les forcer à inspecter des navires d'une autre grosseur?

Capt John Chomniak: Le problème, c'est qu'en fonction de l'endroit où se trouve leur siège social leur charte prévoit les entreprises que les sociétés peuvent et qu'elles ne peuvent pas accepter comme membres.

M. Jeff Watson: Si nous l'imposons au moyen d'un règlement, je présume qu'elles devront inspecter ce qui se trouve au Canada.

Je pose simplement la question pour déterminer si c'est une avenue possible.

Capt John Chomniak: Je crois que le capitaine Nelson voulait intervenir dans la discussion.

Capt Phillip Nelson: Merci. Dans mon industrie, nos bateaux ont souvent moins de 24 mètres. Nous avons certains navires qui sont plus longs, mais la majorité des navires font moins de 24 mètres. Transports Canada a mis en place le programme de la vignette bleue; cela se fait principalement sur une base volontaire, et Transports Canada s'occupe de l'inspection. Il arrive que des gens du ministère visitent à l'occasion des navires pour lesquels a été émise une vignette bleue, mais ce n'est pas un système à part entière. Voilà un aspect dans lequel un système de gestion de la sécurité qui est adapté à la taille et à la nature de l'entreprise et des navires serait très utile.

M. Jeff Watson: Lorsque vous dites « adapté à la taille des navires », avancez-vous que le système ne devrait pas être aussi exhaustif ou qu'il ne devrait peut-être pas inclure les exigences imposées dans un système de gestion de la sécurité volontaire pour les navires de plus grande taille?

Capt Phillip Nelson: Oui.

M. Jeff Watson: Quels éléments essentiels incluriez-vous dans un système de gestion de la sécurité pour un navire de plus petite taille?

Capt Phillip Nelson: Un système de gestion de la sécurité concerne l'exploitation sécuritaire du navire et de l'entreprise. Cela porte sur ce qui se passe dans les bureaux, la timonerie, le centre d'entretien et la salle des machines. Cela couvre l'ensemble de l'exploitation. Seuls les éléments de l'exploitation réelle du navire doivent être inclus dans un système de gestion de la sécurité. Bref, cela porte sur les pratiques de travail sécuritaires. Nous devons nous rappeler que tous les systèmes de gestion de la sécurité doivent être conformes aux règlements appropriés. Donc, les navires devront évidemment être conformes aux règlements de Transports Canada, en plus de tout ce qu'exige le système de gestion de la sécurité.

M. Jeff Watson: Nous avons en gros un système hybride. Si l'inspection se fait par des sociétés de classification, devez-vous communiquer avec ces sociétés? Si vous ne vous trouvez pas dans ce système, Transports Canada doit communiquer avec vous. J'imagine que c'est un système difficile à essayer de maîtriser, compte tenu de la diversité et de la taille des navires et de notre vaste géographie. Existe-t-il un meilleur moyen de le faire?

Capt Phillip Nelson: Absolument. Il serait utile d'en discuter plus en détail, mais je ne crois pas que nous en avons le temps ici.

M. Jeff Watson: Pourriez-vous nous faire parvenir le tout par écrit par l'entremise de la présidence?

Capt Phillip Nelson: Rapidement, oui. Nous avons déjà envoyé une proposition écrite à Transports Canada, et nous pouvons certainement la retrouver et vous la faire parvenir.

M. Jeff Watson: Merci.

Le président: Il nous reste encore quelques minutes.

Monsieur Nelson, le nom de votre organisme sous-entend que vous représentez toutes les activités maritimes et les navires. Nous avons au comité des représentants de l'Association canadienne des bateaux-passagers. Nous avons entendu des représentants de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers et de l'Association des armateurs canadiens. En nous donnant des exemples, pouvez-vous nous expliquer exactement qui sont vos membres ou nous dire si votre association inclut tout le monde?

• (1250)

Capt Phillip Nelson: Non. Nous n'avons généralement pas d'exploitants de bateaux-passagers, par exemple. Nos membres exploitent des remorqueurs. Ils remorquent des barges et des marchandises en vrac principalement le long des côtes de la

Colombie-Britannique. Cela comprend de tout, dont des produits pétroliers et du bois d'oeuvre. Nos membres remorquent également des rondins le long de la côte. Parmi nos membres, nous comptons le plus important service de traversier privé au Canada, mais on transporte seulement des marchandises; aucun passager n'est transporté. Des marchandises dangereuses sont transportées des basses-terres continentales et de Vancouver à l'île de Vancouver.

Le président: Merci de ces précisions.

Sur ce, je crois qu'il nous reste environ deux minutes chacun, et je rappelle aux députés et aux témoins que cela veut dire que vous avez deux minutes pour les questions et les réponses. Je dois me montrer strict en raison des contraintes de temps.

Monsieur Mai.

M. Hoang Mai: Ma question s'adresse à l'Association des armateurs canadiens. J'ai vu dans le mémoire que vous avez remis au Comité des finances dans le cadre des consultations prébudgétaires certaines de vos demandes. L'une de vos cinq principales recommandations portait sur la flotte de la Garde côtière canadienne; vous demandiez une stratégie de renouvellement. Vous avez souvent affaire à la Garde côtière canadienne. Voulez-vous nous expliquer les défis et la manière dont cela influe sur votre sécurité?

M. Robert Lewis-Manning: La Garde côtière canadienne fournit principalement à nos membres les services de brise-glaces. Elle fait beaucoup plus pour d'autres, mais c'est le service dont nous profitons le plus...

Le président: M. Watson invoque le Règlement.

M. Jeff Watson: Oui. L'étude porte sur les systèmes de gestion de la sécurité et le transport des marchandises dangereuses et non sur la Garde côtière canadienne, proprement dite, à moins qu'il demande au témoin si la Garde côtière canadienne a un système de gestion de la sécurité en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

M. Hoang Mai: Eh bien, si M. Watson avait suivi ce dont nous avons discuté, nous avons devant nous le représentant de l'Association des armateurs canadiens, dont les membres transportent des marchandises dangereuses. Il nous explique ce qui est important pour ses membres. Ma question porte sur la sécurité. Si vous avez un navire qui transporte des marchandises dangereuses et qu'il a besoin de la protection de la Garde côtière canadienne pour s'assurer que nous sommes en sécurité, je crois que c'est important.

Le président: Veuillez poursuivre.

M. Robert Lewis-Manning: Oui. Ce service est important en vue d'assurer la navigation sans heurts des navires, en particulier lorsqu'il y a des glaces.

Nous savons que la Garde côtière canadienne a une stratégie et un plan très efficaces en place quant au renouvellement de sa flotte. Nous appuyons le tout. Nous comprenons que la construction de navires est une entreprise très complexe. Nous essayons donc de trouver des manières de nous assurer de soutenir la stratégie de renouvellement de la flotte de la Garde côtière canadienne.

Le président: Je crois que nous commençons maintenant à nous éloigner du sujet. L'achat de nouveaux navires n'a absolument rien à voir avec notre étude. Si vous voulez discuter précisément de la sécurité et de la manière dont la Garde côtière canadienne s'y prend lorsque la situation le demande, c'est parfait.

M. Hoang Mai: Si le temps me le permet, j'aimerais préciser ma question.

Lorsque vos navires transportent des matières dangereuses et que vous vous trouvez dans des zones où il y a des glaces, c'est important d'avoir une protection en ce sens, n'est-ce pas?

M. Robert Lewis-Manning: En effet. Les brise-glaces nous permettent de naviguer.

M. Hoang Mai: Donc, si vous avez...

Le président: Vous pouvez faire un dernier commentaire; il vous reste quelques secondes.

M. Hoang Mai: J'aimerais dire que nous voulons nous assurer que les armateurs qui transportent des marchandises dangereuses peuvent le faire de manière sécuritaire. Les armateurs nous demandent que la Garde côtière canadienne soit mieux équipée. Je crois que c'est important que nous le comprenions.

Le président: Merci.

Monsieur McGuinty, vous avez deux minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

C'est impossible de ne pas répondre à mon collègue le secrétaire parlementaire. Je tiens à m'assurer que tout le monde est au courant des chiffres qui se trouvent dans les Comptes publics du Canada de 2011-2012 et de 2012-2013. Selon moi, monsieur le président, les chiffres ne mentent pas. Il suffit de suivre l'argent pour déterminer les priorités du gouvernement. D'un exercice à l'autre, les fonds sont passés de 75 594 201 à 56 492 575 \$. Lorsque M. Watson parle de gains d'efficacité, cela me rappelle le rapport du juge Dennis O'Connor sur la crise de Walkerton. Il parlait dans son rapport du précédent gouvernement ontarien; il mentionnait que des gains d'efficacité avaient mené au renvoi de beaucoup d'inspecteurs de qualité de l'eau, ce qui a mené à la tragédie de Walkerton.

Monsieur Nelson, vous avez dit qu'après votre projet pilote avec les systèmes de gestion de la sécurité dans cinq entreprises différentes vous aviez rencontré Transports Canada et vous avez alors recommandé que tous les navires, indépendamment de leur grosseur, aient un système de gestion de la sécurité qui serait obligatoire, mais adapté à la taille et à la nature des navires.

Que vous a-t-on répondu chez Transports Canada lorsque vous avez fait cette recommandation?

• (1255)

Capt Phillip Nelson: Lors de la rencontre, les représentants m'ont dit que cela semblait une bonne idée et qu'ils envisageraient d'élaborer un tel système. Nous l'avions appelé le programme de conformité des petits bâtiments, mais cela ne s'est pas concrétisé en fin de compte.

M. David McGuinty: Vous a-t-on expliqué pourquoi? Des raisons liées aux finances ou aux ressources, que ce n'est pas une priorité...? Vous a-t-on donné une quelconque explication?

Capt Phillip Nelson: Rien de concret.

M. David McGuinty: Messieurs Lewis-Manning et Chomniak, pouvez-vous m'en dire plus? Êtes-vous au fait de cela?

Le président: Il vous reste 10 secondes.

M. David McGuinty: En 10 secondes, savez-vous pourquoi Transports Canada n'est pas prêt à aller de l'avant en ce sens, comme vous trois semblez apparemment le demander?

M. Robert Lewis-Manning: Je ne dispose pas de renseignements à vous donner à ce sujet.

Le président: Merci.

Capt Phillip Nelson: Pourrais-je répondre à la question au sujet des services uniques qu'offre la Garde côtière canadienne, s'il vous plaît?

Le président: Si vous pouvez le faire en cinq secondes, allez-y, monsieur Nelson.

Capt Phillip Nelson: Absolument. La Garde côtière canadienne est chargée de la sécurité de navires en chemin, tandis que Transports Canada est chargé de la sécurité à bord des navires.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McGuinty, vous avez parlé de Walkerton, et cela se trouve bien entendu près d'où j'habite. Nous savons tous qu'aucun système n'est parfait, mais il y avait des outils en place, comme c'était le cas à Lac-Mégantic. Ce qui est arrivé à Walkerton et à Lac-Mégantic aurait pu être évité; en gros, des gens n'ont pas fait leur travail. Je me devais de le souligner.

Madame Young, vous avez deux minutes.

Mme Wai Young: Je vous suis reconnaissante d'avoir l'occasion de poser d'autres questions.

Monsieur Lewis-Manning, lorsque M. McGuinty a mentionné plus tôt certains chiffres et qu'il a dit qu'il y avait eu des réductions notamment dans le personnel, vous avez dit que des gains d'efficacité avaient été trouvés dans le système, que les choses sont mieux faites ou qu'elles sont faites plus intelligemment ou qu'on utilise peut-être mieux la technologie. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

M. Robert Lewis-Manning: Je ne suis pas vraiment certain que c'est directement lié à la sécurité, mais j'imagine que cela peut avoir des effets sur la sécurité. La réalité demeure que Transports Canada cherche à réaliser des gains d'efficacité dans sa manière d'offrir ses services. Une majeure partie de ce processus concerne les inspections et le travail de bureau en appui à ces processus. Je sais que Transports Canada a investi beaucoup d'énergie à essayer de trouver des gains d'efficacité pour rendre le ministère plus efficace, mais plus important encore pour rendre la vie plus facile aux armateurs. C'est la partie importante, parce que la paperasse peut devenir si intense que cela devient un risque, et personne ne veut un tel risque.

Mme Wai Young: En effet.

J'aimerais revenir sur ma précédente question au sujet des idées faciles à réaliser et demander à M. Chomniak d'y répondre, parce qu'il n'a pas eu l'occasion de le faire plus tôt.

Capt John Chomniak: De façon réaliste, avec toutes ces questions concernant les systèmes de gestion de la sécurité et le transport des marchandises dangereuses, je crois que nous devrions revenir à l'une des meilleures choses que nous pouvons faire, soit d'avoir des canaux de discussion ouverts entre Transports Canada et les armateurs. Au cours des 10 dernières années, le maintien de canaux de communication ouverts a permis d'aider tout le monde à connaître du succès dans ce que nous devons faire, soit de transporter de manière sécuritaire nos marchandises: des céréales, du sel, du pétrole ou des passagers.

Le président: Sur ce commentaire, nous allons conclure notre séance.

Nous remercions les témoins de leur présence. Monsieur Nelson, nous nous excusons du problème technique que nous avons eu, mais ce sont des choses qui arrivent avec la technologie. Merci beaucoup de votre participation.

Capt Phillip Nelson: Aucun problème. Merci de l'invitation.

Le président: 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>