



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 037 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 30 octobre 2014

—
Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 30 octobre 2014

•(1145)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Nous allons commencer. M. McGuinty s'en vient.

Nous accueillons M. Benson, de Teamsters Canada, M. Terry Shaw, de la Manitoba Trucking Association, et MM. Bradley et Wood, de l'Alliance canadienne du camionnage. M. Rodney Bantle, de l'Alliance canadienne du camionnage, participera à la réunion par vidéoconférence.

M'entendez-vous, monsieur Bantle?

M. Rodney Bantle (vice-président senior, transport par camion, Gibson Energy Inc., Alliance canadienne du camionnage): Oui, je vous entends.

Le président: Merci.

Monsieur Bradley, c'est vous qui faites la présentation? Est-ce que MM. Wood et Bantle sont avec nous pour répondre eux aussi à nos questions?

M. David Bradley (président et chef de la direction, Alliance canadienne du camionnage): C'est exact.

Le président: D'accord. Je voulais simplement que ce soit clair.

Nous allons commencer par M. Benson de Teamsters Canada. Vous avez 10 minutes tout au plus.

M. Phil Benson (lobbyiste, Teamsters Canada): Bonjour. Merci d'avoir invité Teamsters Canada à témoigner devant le comité pendant son étude sur le transport des marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité.

Avant de commencer, au nom de Teamsters Canada, j'offre nos condoléances aux familles et amis de Patrice Vincent et de Nathan Cirillo. Nous sommes vraiment désolés. Nos prières et souhaits de prompt rétablissement accompagnent tous ceux qui ont été blessés de quelque façon que ce soit pendant ces malheureux incidents. Je tiens notamment à remercier les employés et le personnel de sécurité sur la Colline d'assurer notre protection.

Teamsters Canada est un intervenant réglementé du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, le CCATM, tout comme l'Alliance canadienne du camionnage. Le CCMTA s'occupe de tout ce qui touche à la route, et l'industrie prend des mesures proactives pour faire des changements positifs afin d'assurer la sécurité des Canadiennes et des Canadiens et de favoriser l'économie et l'industrie. Cela ne signifie pas que nous ayons toujours été d'accord avec l'ACC; nos divergences d'opinions ont cependant été rares au fil des ans. Dommage que tous les secteurs ne soient pas aussi ouverts à collaborer à l'amélioration du secteur des transports.

On associe souvent à tort le transport routier aux camions semi-remorques. Ce sous-secteur fait partie d'un secteur plus vaste. Teamsters Canada représente les travailleurs qui entrent dans la catégorie du transport routier, mais pas celle que vise l'étude du

comité — il représente notamment les transporteurs de bière et de boissons gazeuses, les autobus et les autobus scolaires. Lorsqu'il est possible de le faire dans nos structures, nous représentons des divisions commerciales qui comprennent les conducteurs de véhicules blindés, de camions de lait, de camions d'épicerie et de véhicules de magasins au détail, les représentants de commerce, et les transporteurs de l'industrie du cinéma ainsi que ceux des salons professionnels. Le transport maritime peut aussi entrer dans notre catégorie « divers ». Les autres divisions commerciales de Teamsters Canada se rapportent davantage au thème de la réunion: colis et petits paquets — il s'agit des messagers du Canada — construction et gazoducs, dont les transporteurs de béton, les transporteurs de marchandises et les camions-citernes.

La division des colis et des petits paquets oeuvre au sein de l'industrie de la messagerie. Ces entreprises logistiques constituent un maillon important de la chaîne d'approvisionnement et transportent des marchandises dangereuses, correctement étiquetées, pour lesquelles elles suivent des procédures de sécurité rigoureuses. L'un des cas les plus intéressants que nous ayons traités a été la livraison de médicaments nucléaires à un hôpital de Vancouver qui se trouvait dans la zone d'exclusion créée pour les Jeux olympiques de 2010. Les petites quantités ne signifient pas nécessairement que nous ne devrions pas nous inquiéter.

Les divisions de la construction et des gazoducs transportent diverses substances qui entreraient dans la catégorie du transport des marchandises dangereuses — le carburant, par exemple. Il peut arriver que l'on ait aussi à transporter des explosifs, transport fortement réglementé. Les conducteurs sont tenus d'avoir les cotes de sécurité et les fiches de tarification de Transports Canada. Bien que nous ne croyons pas que ce soit nécessaire à ce stade, au besoin, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses prévoit des cotes de sécurité de Transports Canada pour les transporteurs de marchandises dangereuses.

La division du transport des marchandises et des camions-citernes serait responsable de la majeure partie du transport des marchandises dangereuses. J'aimerais préciser que les produits les plus dangereux, comme le chlore, sont transportés par voie ferroviaire et non routière.

Les remorques à pleine charge portent des plaques-étiquettes et des mises en garde et sont conduites par des professionnels. Les petites quantités de produits feraient en sorte que les dommages seraient moindres en cas d'accident, fait très rare selon les dirigeants de la division des marchandises de Teamsters Canada. Ils ne se souviennent pas d'un accident impliquant un camionneur du groupe. Les remorques à charge partielle pourraient transporter des quantités moindres de marchandises dangereuses mélangées avec d'autres produits sans porter de plaques-étiquettes, ce qui poserait un risque pour les premiers répondants en cas d'accident.

Les camions-citernes transportent une vaste gamme de produits, dont du carburant, de l'essence, du diesel, de l'huile de chauffage, du carburant aviation, du propane et du butane, qui pourraient poser problème. Ces produits sont surtout transportés dans des citernes cloisonnées avec freins ABS antiroulis en quantités relativement modestes. Nous pourrions penser à des scénarios dans lesquels de grands dommages ont été causés, et ces citernes présentent aussi des risques, mais comme je l'ai mentionné, les dirigeants de Teamsters Canada ne se souviennent pas que des cas semblables se soient produits. Il est clair que c'est une bonne chose.

Dans l'industrie du camionnage, les systèmes de gestion de la sécurité, les SMS, n'existent pas. Les SMS sont vraiment une déréglementation sans fondement. Nul n'est besoin d'une réglementation pour que les entreprises aient des SMS; c'est une pratique exemplaire en affaires. L'industrie du camionnage s'en remet plutôt à de la formation créée et offerte par elle-même. Les expéditeurs veillent à ce que les conducteurs aient les connaissances requises avant de quitter l'installation avec le carburant. D'autres programmes portant, entre autres, sur la sécurité, le réglage et les freins sont des composantes de ce qu'on pourrait associer aux SMS, mais ne sont pas comparables. Les SMS ne fonctionneraient tout simplement pas dans le secteur du camionnage et, franchement, ils ne sont pas nécessaires, car les systèmes mis en place par le secteur fonctionnent. On ne peut pas en dire autant des SMS dans d'autres secteurs.

Sont-ils parfaits? Pas du tout, mais la semaine prochaine, l'ACC et Teamsters Canada assisteront aux réunions du CCATM pour tenter de faire progresser le secteur. C'est ainsi que l'on procède dans le secteur du camionnage.

Merci.

• (1150)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benson.

La parole est maintenant à M. David Bradley de l'Alliance canadienne du camionnage. Vous avez 10 minutes.

M. David Bradley: Merci, monsieur le président, et merci aussi aux membres du comité. Au nom de notre industrie, j'aimerais aussi dire que nos pensées accompagnent toutes les personnes touchées par les événements de la semaine dernière mais, comme toujours, les Canadiennes et les Canadiens ont su se rassembler.

Nous avons envoyé une présentation détaillée plus tôt cette année. Je ne sais pas si vous l'avez tous lue en détail, mais quoi qu'il en soit, j'aimerais prononcer quelques remarques, au sujet, d'abord, de l'ACC.

Nous sommes une fédération d'associations provinciales de camionnage au Canada, la Manitoba Trucking Association en fait notamment partie — vous entendrez le témoignage de Terry dans un moment — et, à ce titre, nous représentons plus de 4 500 entreprises de camionnage au pays.

Geoff Wood, qui m'accompagne, est notre VP aux opérations et à la sécurité. Il est aussi membre du comité consultatif ministériel sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses.

Rod Bantle est le VP principal au transport par camion chez Gibson Energy. Gibson est en affaires depuis plus de 60 ans. Chaque année, cette entreprise transporte plus de 150 millions de barils d'équivalent pétrole au Canada et aux États-Unis. Il est l'un des plus grands transporteurs d'huile brute dans l'Ouest canadien et le plus grand transporteur indépendant d'huile brute pour le compte d'autrui aux États-Unis.

Selon Statistique Canada, 70 % de toutes les marchandises dangereuses par tonnage sont transportées par voie routière, alors que 24 % le sont par voie ferroviaire, 6 % par voie maritime et moins de 1 % par voie aérienne.

Il y a littéralement des milliers de marchandises classées dangereuses. Le règlement même en dénombre plus de 2 200. Nombre d'entre elles sont des produits ménagers communs, mais quoi qu'il en soit, elles ont toutes des propriétés différentes et posent aussi des risques différents. Elles sont transportées en diverses quantités, par chargement complet ou partiel, et par divers moyens de transports allant des camions semi-remorques aux camions-citernes.

Le pétrole brut, le pétrole, l'essence et le mazout représentent 77 % de toutes les marchandises dangereuses transportées par voie routière au Canada. Le transport sur une longue distance du pétrole brut aux raffineries, sujet auquel le comité s'est attaché, se fait par gazoduc et par voie ferroviaire. Les camions ne sont simplement pas une option abordable pour ces types de livraisons.

Les camions servent à transporter le pétrole brut au milieu du processus de développement des produits, étape à laquelle les livraisons se font généralement sur une courte distance et où les taux entre le transport routier et ferroviaire sont comparables, mais le premier est habituellement plus rapide. Dans cette industrie, les camions ne remplaceront jamais les gazoducs ou le transport ferroviaire. Même si nous le souhaitions, il n'y a pas suffisamment de camions, de conducteurs ou de routes en Amérique du Nord pour répondre à la demande.

Il est aussi peu probable qu'un incident de l'ampleur de celui qui s'est produit à Lac-Mégantic puisse se produire dans l'industrie du camionnage. La quantité de produits que nous expédions dans une seule cargaison est infime comparativement à celle que transporte un train de wagons-citernes.

On ne connaît pas le nombre réel de cargaisons de marchandises dangereuses transportées par camion. C'est un peu problématique, je suppose, de ne pas avoir ce type de données. Nous estimons que l'on transporte au moins deux millions, et probablement beaucoup plus, de cargaisons de marchandises dangereuses au Canada chaque année.

En nous fondant sur ce nombre, deux millions, nous avons examiné les incidents impliquant des camions transportant des marchandises dangereuses en 2012. Les statistiques montrent que la fréquence et la gravité de la plupart des incidents impliquant des camions sont relativement peu élevées.

Il y a environ 1,64 incident sur 10 000 cargaisons. La plupart d'entre eux sont très mineurs — les fuites causées ne dépassant pas les 500 litres, elles ne représentent pas un risque particulier pour l'environnement et la sécurité. La plupart des incidents, environ 71 % d'entre eux, se produisent au stade du chargement ou du déchargement, surtout des camions-citernes.

Enfin, je pense que le public se préoccupe davantage des accidents qui surviennent sur la route. La fréquence des incidents causés par des accidents de la route est extrêmement basse 0,27 par 10 000 cargaisons.

Ces données appuient ce que Phil a dit, c'est-à-dire que l'industrie gère elle-même le transport des marchandises dangereuses de manière proactive et efficace. Si votre entreprise vous tient à cœur, la sécurité est votre affaire.

Elles laissent aussi entendre que la réglementation est, en général, efficace pour prévenir des incidents impliquant des camions. Quoi qu'il en soit, les camionneurs, plus que quiconque dans l'industrie du transport, partagent leur espace de travail avec le public. Voilà pourquoi ils ont la responsabilité supplémentaire de devoir constamment améliorer leurs pratiques, qu'ils transportent ou non des marchandises dangereuses.

• (1155)

Nos membres croient que la concurrence devrait être fondée sur le service et le prix, et que ce prix devrait englober le coût véritable de la conformité pour tous les transporteurs. Nous n'avons aucune tolérance pour les transporteurs qui cherchent à obtenir un avantage concurrentiel en transgressant ou en contournant les règles et en essayant ensuite de passer inaperçus. Fort heureusement, ils sont minoritaires. Nous croyons en une réglementation et une application efficaces.

Les transporteurs de passagers et les camionneurs doivent se conformer à un ensemble exhaustif de règlements en matière d'environnement et de sécurité routière. La plupart des transporteurs, certainement tous ceux qui transportent des matières dangereuses, ont des systèmes internes de gestion de la sécurité, bien que — comme Phil l'a mentionné — ce ne soit pas une exigence réglementaire. À la place, le système réglementaire qui gouverne le camionnage, qui est administré par les provinces, s'attache au rendement et aux résultats, peut-être plus que pour tout autre moyen de transport.

Tous les transporteurs de passagers sont sujets à l'application de la réglementation sur la route comme les conducteurs d'automobiles. Ils sont sujets à des amendes pour infractions, et les conducteurs et les véhicules peuvent être arrêtés en tout temps au bord de la route s'ils ne respectent pas les normes. Ils sont aussi sujets à des inspections des installations. Les gouvernements provinciaux gardent les profils de toutes les entreprises de camionnage et de tous les conducteurs. Ils cumulent les infractions; divers seuils sont atteints, et ils imposent des sanctions plus sévères et plus progressives, qui peuvent aller de la déclassification de la cote de sécurité à la perte des privilèges d'exploitation.

Pour ce qui est de savoir s'il existe des questions d'harmonisation, la réponse est oui, bien que le niveau d'harmonisation soit peut-être à son plus élevé en ce qui touche la réglementation du transport des marchandises dangereuses. Quant à la question de savoir si l'application se fait de façon inégale, la réponse est aussi oui, tout comme à celle de savoir s'il y a moyen d'améliorer les choses. Cependant, lorsque l'on compare les résultats avec ce qui se fait dans le reste de l'Amérique du Nord, il semblerait que le système réglementaire canadien fonctionne très très bien.

Encore une fois, si la fréquence des incidents impliquant des marchandises dangereuses causés par des accidents de la route est extrêmement basse, les produits dangereux sont la cause de la plupart des incidents importants, soit environ 57 % d'entre eux. On entend par incident important toute fuite, habituellement de liquides inflammables, supérieure à 5 000 litres.

Bien que ces incidents importants ne représentent que 6,5 % environ de tous les incidents, ils se produisent encore sur notre lieu de travail — que nous partageons avec le public. L'ACC serait donc très favorable à l'instauration de deux principales mesures de sécurité pour les camions lourds, qu'ils transportent ou non des marchandises dangereuses; et elle serait, à cette fin, disposée à collaborer avec le gouvernement fédéral.

La première mesure serait un mandat universel exigeant de tous les camionneurs qu'ils remplacent par un journal de bord électronique le journal de bord version papier qu'ils doivent transporter en application de la réglementation fédérale actuelle sur les heures de service.

Deuxièmement, nous aimerions que le gouvernement exige que tous les camions lourds soient équipés de systèmes de stabilité en roulis, comme c'est le cas aux États-Unis. Cette norme de fabrication est simplement une police d'assurance bon marché.

En outre, l'ACC invite les provinces à exiger l'activation obligatoire de limiteurs de vitesse dans tous les camions, comme l'ont fait l'Ontario et le Québec. L'on s'attend à ce que les États-Unis adoptent une règle semblable l'an prochain. Un nombre croissant de transporteurs de matières dangereuses responsables investissent déjà volontairement dans cette technologie. Nous avons besoin de rallier le reste de l'industrie à notre cause.

Nous appuyons aussi une formation de base obligatoire pour les camionneurs, qui soit conforme aux normes de l'industrie nationale. Il s'agit encore une fois d'une responsabilité provinciale.

Quoi qu'il en soit, l'industrie a un bilan de sécurité enviable. Les camions sont les véhicules les plus sécuritaires sur les routes, et la catégorie de conducteurs les plus sûrs est celle des camionneurs, mais en travaillant ensemble, nous pouvons encore améliorer les choses.

Nous aimerions jeter l'éclairage sur deux aspects de la réglementation du transport des marchandises dangereuses que l'on pourrait améliorer, sans tenir compte de son efficacité globale en ce qui touche le camionnage.

Premièrement, il y aurait lieu d'exiger de l'expéditeur qu'il assume mieux ses responsabilités. Les transporteurs se plaignent souvent que les expéditeurs ne leur fournissent pas la documentation nécessaire et ne connaissent pas bien la réglementation ou parfois même les caractéristiques de leurs propres produits. Nos conducteurs sont autant des spécialistes des produits que des conducteurs en tant que tels. C'est le transporteur et le conducteur qui portent le poids de l'application de la réglementation au bord de la route, pas l'expéditeur. Selon nous, c'est une question sur laquelle Transports Canada et les provinces doivent se pencher.

• (1200)

Deuxièmement, la réglementation en matière de transport des marchandises dangereuses oblige les transporteurs à veiller à ce que les conducteurs reçoivent la formation et la certification nécessaires pour transporter ce type de marchandises. Nous y sommes entièrement favorables, mais nous croyons qu'il y aurait lieu d'envisager d'exiger des personnes qui offrent la formation en tant que telle, que ce soit en entreprise ou par l'intermédiaire d'un tiers, qu'elles soient certifiées pour le faire. L'ACC et les associations provinciales offrent déjà beaucoup d'aide à la formation des formateurs. Nous serions heureux de vous aider.

Je termine sur cette note. Je serai ravi de répondre à vos questions. Merci de nous avoir permis de témoigner aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bradley.

Nous entendrons maintenant M. Terry Shaw de la Manitoba Trucking Association. Vous avez 10 minutes.

M. Terry Shaw (directeur exécutif, Manitoba Trucking Association): Nous vous savons gré de nous avoir invités aujourd'hui.

Pour ceux d'entre vous qui ne nous connaissent pas, la Manitoba Trucking Association a été fondée en 1932. Elle représente environ 300 entreprises membres, qui elles-mêmes représentent plus de 25 % des entreprises de camionnage pour le compte d'autrui au Manitoba, qui elles-mêmes possèdent plus des trois quarts des camions immatriculés dans la province.

Comme M. Bradley l'a mentionné, la MTA est membre de l'Alliance canadienne du camionnage.

Je dirais que les personnes qui ont examiné des rapports sur le sujet acceptent en général que l'industrie du camionnage est sécuritaire et qu'elle a constamment amélioré sa sécurité.

Avant d'aborder les points se rapportant directement au transport des marchandises dangereuses, j'aimerais donner un bref aperçu de certaines initiatives de l'industrie manitobaine attribuables à la MTA afin de mettre en contexte l'attitude des camionneurs manitobains face à la sécurité. Bien que je sois ici aujourd'hui pour parler du point de vue du Manitoba, je confirme que toutes les associations membres de l'ACC prennent des démarches très semblables dans leurs provinces.

La MTA a pour mandat de créer et de maintenir un contexte opérationnel sain et sécuritaire pour les membres de l'industrie. Ce n'est pas le fruit du hasard si l'on emploie le mot « sécuritaire » et si l'on parle de la sécurité comme de l'une des principales préoccupations de nos entreprises membres. Cet énoncé souligne une valeur fondamentale de nos membres et guide le travail du personnel de la MTA.

En juin 2012, le conseil d'administration de la MTA a pris position en faveur de la création d'un programme de certificat de reconnaissance pour l'industrie du camionnage. Ce programme vise à créer des outils et formations propres à l'industrie pour aider les entreprises de camionnage à prendre des mesures de prévention et de sécurité. Le mois dernier, SAFE Work Manitoba a approuvé cette initiative, et nous collaborons actuellement avec eux à la mettre en place.

J'aimerais faire remarquer que les éléments recherchés dans le cadre d'un programme de certificat de reconnaissance propre à l'industrie s'alignent très étroitement avec les principaux éléments d'un SMS, comme l'a indiqué Transports Canada; on pense notamment à l'engagement que prend la haute direction de l'organisme à l'égard de la sécurité, comme en témoignent, entre autres, les politiques en matière de sécurité, les objectifs mesurables en matière de sécurité, et les responsabilités organisationnelles et les obligations de rendre compte clairement définies en matière de sécurité.

Pendant des années, la MTA a participé activement à la création et à l'offre d'outils d'éducation et de formation propres à l'industrie, comme la collaboration avec Apprenticeship Manitoba à la reconnaissance du métier de camionneur commercial comme métier désigné. Nous travaillons en partenariat avec Manitoba Public Insurance au programme de formation des camionneurs débutants et avec la province du Manitoba à un programme d'anglais au travail adapté à l'industrie du camionnage. De plus, nous offrons constamment de la formation réglementaire applicable à l'industrie, notamment en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

Bien que tous ces outils ne soient pas axés sur la sécurité, encore moins sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses, nous les mentionnons pour montrer l'importance que l'industrie accorde à l'éducation et à la formation. Bien que je ne puisse pas vous donner de preuves tangibles de l'incidence positive directe de

l'éducation et de la formation permanentes sur la sécurité de l'industrie, nous croyons que le fait de rehausser l'éducation et la formation a pour conséquence directe d'améliorer la sécurité.

En réponse à certaines des questions à l'étude aujourd'hui, par exemple concernant les mesures supplémentaires potentielles pour rehausser la sécurité du transport des marchandises dangereuses quel que soit le mode de transport, je vais conclure en vous faisant des suggestions précises, mais avant cela, je voudrais porter à votre attention le rapport annuel de 2009 de Transports Canada intitulé « Sécurité des véhicules commerciaux au Canada », car c'est le plus récent.

Le rapport fait notamment mention du contrôle routier, programme annuel d'inspections de sécurité appliqué partout en Amérique du Nord, donc au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Le rapport confirme que le taux d'exclusion du service dont il a été question dans le contrôle routier de 2009 est légèrement meilleur que celui de l'année précédente et qu'il poursuit la tendance à la baisse des 12 dernières années. En outre, les résultats canadiens étaient meilleurs que ceux qui ont été rapportés aux États-Unis.

Le rapport indique aussi que les résultats concernant les véhicules commerciaux dans toutes les catégories, y compris les inspections et les incidents comme les blessures ayant causé la mort et les dommages à la propriété, sont aussi à la baisse; ils s'en vont donc dans la bonne direction. Ils faisaient abstraction du fait que le kilométrage des véhicules augmente aussi régulièrement. Selon le rapport, les statistiques sur les collisions et les victimes entre 1990 et 2009 montrent que le bilan de sécurité routière du Canada ne cesse de s'améliorer.

Un survol rapide des statistiques annuelles du CANUTEC montre aussi un nombre infime d'incidents de camionnage, surtout par véhicule-kilomètre. Comme M. Bradley l'a mentionné, on ignore le nombre précis de véhicules-kilomètres parcourus par des transporteurs de marchandises dangereuses, mais l'on croit qu'il est considérable, puisque la majorité des marchandises dangereuses sont transportées par camion. Le survol du CANUTEC montre aussi que le nombre d'incidents relatifs au transport des matières dangereuses diminue au fil du temps. Bien que le rapport ne s'attache pas à l'ampleur des incidents, les possibilités d'incidents majeurs pendant le transport routier sont très limitées.

● (1205)

Pour répondre à la question de savoir si la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité devrait être ajustée pour être davantage axée sur le transport des marchandises dangereuses, nous croyons que les améliorations annuelles constantes en matière de sécurité routière témoignent de l'effet du régime réglementaire actuel.

Bien que nous ne suggérions pas qu'il faille rehausser le régime réglementaire en place ou qu'il n'y ait pas lieu de cibler les résultats actuels de l'industrie, nous sommes d'avis que le fait de se concentrer sur ce régime et de discuter de la façon d'accroître son incidence serait ce qu'il y a de mieux pour le gouvernement et l'industrie.

Cela étant dit, en plus de toutes les mesures prévues dans le Code canadien du travail ou de toute mesure législative provinciale en matière de santé et de sécurité au travail, 71 % des entreprises de camionnage ont déjà instauré un système de gestion de la sécurité selon le rapport de 2011 du CCATM intitulé « Évaluation des facteurs humains dans l'industrie du transport routier au Canada ».

La mise en place de systèmes de gestion de la sécurité a-t-elle rehaussé la sécurité de notre régime de transport? Encore une fois, nous ne pouvons pas nous prononcer sur d'autres moyens de transport, mais les renseignements fournis par Transports Canada sur la sécurité routière révèlent que l'industrie du camionnage améliore constamment ses résultats en matière de sécurité routière. Même si je n'avancerais pas qu'il soit possible de les attribuer directement aux systèmes de gestion de la sécurité, je dirais que ces résultats suggèrent que les pratiques actuelles de l'industrie dans le cadre des régimes réglementaires en vigueur ont une incidence positive.

La sécurité n'est pas qu'une fonction réglementaire pour l'industrie du camionnage. Nous comprenons bien les conséquences du manque de sécurité et nous croyons que les résultats montrent que l'industrie du camionnage en est consciente et qu'elle prend les mesures qui s'imposent.

S'agissant des mesures supplémentaires pour rehausser la sécurité du transport des marchandises dangereuses, bien que j'aie parlé très brièvement des tendances positives en matière de sécurité routière, je dirais qu'il y a quand même place à l'amélioration et que le système et les résultats actuels de l'industrie pourraient être rehaussés par des efforts continus en ce sens. Un engagement accru à l'égard de la sécurité routière de la part de tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement et l'utilisation stratégique de la technologie pour rehausser la sécurité routière sont deux points sur lesquels j'aimerais que vous vous penchiez.

L'article 1.5 de la partie 1 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses du Canada énonce clairement que « la manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses doivent être conformes au présent règlement ». Cela signifie que tous maillons de la chaîne d'approvisionnement sont responsables du mouvement sécuritaire de ces marchandises, de l'emballage et du chargement du produit à l'entreprise de transport, en passant par les clients de ce type d'entreprise.

Nous sommes d'avis qu'en trouvant des façons de limiter la capacité de certains maillons de la chaîne d'approvisionnement de laisser les responsabilités et les risques aux autres, l'on rehausserait la qualité du système dans son ensemble. Encore une fois, bien que ce ne soit pas une considération primordiale, surtout en ce qui touche le transport des marchandises dangereuses, elle est suffisamment répandue pour que nous la jugions digne de mention comme possibilité d'amélioration.

À titre de membres de l'ACC, nous sommes aussi favorables aux positions prises à l'échelle nationale en ce qui concerne les journaux de bord électroniques et les systèmes de stabilité antiroulis. Nous recommanderions notamment que les conducteurs qui gardent un journal de bord en version papier conformément à la réglementation nationale sur les heures de service soient équipés de journaux de bord électroniques. En outre, nous recommanderions que tous les camions lourds neufs soient équipés de systèmes de stabilité antiroulis, norme de fabrication déjà adoptée aux États-Unis. Ces deux méthodes rehausseraient la conformité à la réglementation et la sécurité routière. Si elles ne concernent pas directement le transport des marchandises dangereuses, elles auraient toutefois le mérite de rehausser la sécurité routière générale dans le cadre du mouvement de ces marchandises.

Merci du temps que vous m'avez accordé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Shaw.

Nous allons passer à la période de questions.

Monsieur Mai, vous avez sept minutes.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci à tous les témoins d'être venus aujourd'hui. Nous nous excusons d'être arrivés en retard parce que nous avons dû voter, mais cela fait partie de nos tâches.

Je vais commencer par vous, monsieur Bradley. Vous nous avez donné des chiffres vraiment intéressants. En fait de marchandises dangereuses, vous avez parlé d'environ deux millions de cargaisons, mais comme vous l'avez mentionné, c'est vraiment difficile de donner un chiffre exact.

Nous avons vu les cargaisons ferroviaires passer de 500 wagons en 2009 à probablement 510 000 wagons en 2016. Qu'avez-vous vu dans l'industrie? Est-ce que le nombre de cargaisons de matières dangereuses a augmenté au cours des cinq dernières années, par exemple? Prévoyez-vous une augmentation encore plus marquée, ou le nombre est-il stable depuis un certain temps?

• (1210)

M. David Bradley: Cela dépend vraiment de quelles marchandises dangereuses vous voulez parler. S'il s'agit de pétrole brut, encore une fois, nous ne sommes pas responsables de son transport sur de longues distances, alors non, nous n'avons pas observé ce type de croissance.

Il y a des entreprises comme celle de M. Bantle qui se spécialisent dans ce type de transport, mais si vous prenez les 2 200 types de marchandises dangereuses, cela dépend. Lorsque le secteur de l'automobile se porte bien, le transport de coussins gonflables, qui sont des marchandises dangereuses, augmente. Pour les piles au lithium, on observe une augmentation lorsque la demande des consommateurs est à la hausse. Cela dépend vraiment de l'activité économique dans son ensemble.

Depuis la récession de 2007, nous avons remarqué une augmentation globale de la demande de services de transport et du nombre de kilomètres-véhicules que parcourent les camions, et c'est une bonne chose.

M. Hoang Mai: L'une de vos recommandations, que la Manitoba Trucking Association a aussi faite, était d'utiliser des journaux de bord électroniques. J'aimerais comprendre comment on fonctionne en ce moment. Si, par exemple, un camion transporte des matières dangereuses et que quelque chose se produit, quelles sont les étapes à suivre? Encore une fois, cela dépendra du type d'entreprise qui expédie les marchandises, mais comme nous ne savons pas si un SMS est appliqué ou quel type de système est en place, quelle est l'étape suivante? Si, par exemple, vous n'avez pas de journal de bord ou du moins, pas de journal de bord électronique, comment les gens savent-ils quoi faire?

M. David Bradley: Premièrement, j'ai besoin d'expliquer ce qu'un journal de bord électronique est censé faire.

Les accidents arrivent pour différentes raisons, mais l'erreur humaine est un facteur prédominant. Lorsqu'une personne est fatiguée, les risques augmentent, alors le Canada a élaboré le règlement sur les heures de service dans une optique de gestion de la fatigue. Nous y avons travaillé pendant des années avec Teamsters Canada. Il est censé être conforme aux normes de gestion de la fatigue et aux connaissances scientifiques à cet égard.

Nous avons un règlement, mais un règlement n'est efficace que dans la mesure où il est bien appliqué. Le règlement sur les heures de service est actuellement appliqué au moyen d'un journal de bord en version papier. Disons que ces types de systèmes sont plus faciles à fausser que leur pendant électronique. Alors que le reste du monde a pris le virage technologique pour offrir ses services, nous sommes toujours coincés avec ce système papier. Nous aimerions remplacer le journal de bord en version papier par une version électronique pour nous conformer au règlement sur les heures de service et, ce faisant, réduire la fatigue et l'incidence d'accidents. La technologie existe, et nous la réclamons depuis 10 ans. Les Américains sont aussi en train de passer au journal de bord électronique.

Qu'il s'agisse ou non de marchandises dangereuses...

M. Hoang Mai: Je comprends.

Monsieur Benson, je vous vois hocher de la tête. Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Phil Benson: Pour ce que est de la longue liste que David a fournie, et il peut le confirmer, je pense que nous y avons travaillé pendant probablement 10 ans ou plus. Nous privilégions une approche nuancée. La seule divergence que nous avons eue a été au sujet des limiteurs de vitesse, car nous voulions une règle nationale et internationale... pas une règle ponctuelle. Le journal de bord électronique serait une grande amélioration, car il permettrait aux personnes responsables de l'application sur la route de voir immédiatement si quelqu'un a transgressé les règles au lieu de devoir utiliser la méthode plutôt compliquée qu'elles doivent suivre avec le journal de bord en version papier. Ce serait une grande amélioration.

M. Hoang Mai: Parfait. Merci.

Monsieur Bradley, vous avez parlé de la question de l'application en ce qui concerne les renseignements fournis par les expéditeurs et des choses du genre. Qui s'occupe d'appliquer le règlement?

•(1215)

M. David Bradley: Transports Canada est responsable d'appliquer le règlement en ce qui touche les expéditeurs. Je ne sais pas dans quelle mesure ils procèdent, par exemple, à des contrôles des installations des expéditeurs pour veiller à ce qu'elles soient conformes à la loi. La majeure partie de l'application, qui est faite par des agents d'application provinciaux, se fait au bord de la route lorsque le camion arrête à un poste d'inspection ou elle se fait dans une entreprise de camionnage où les agents se rendent pour examiner les dossiers. Lorsqu'il y a des transgressions, même pour des choses dont les expéditeurs sont responsables, en particulier la documentation, ce sont l'entreprise de camionnage et le conducteur qui finissent par recevoir une amende, même si c'est l'expéditeur qui leur a fourni la documentation.

Comme il a été dit, nous pensons que pour régler ce genre de problème, il faut une solution au niveau de la chaîne d'approvisionnement. Une partie des principales associations d'expéditeurs ont des programmes de formation et des programmes spécialisés axés sur les types de marchandises et de produits dangereux qu'ils produisent. C'est une bonne chose, mais ils ne sont pas obligatoires, alors tous les expéditeurs n'y souscrivent pas. La décision de savoir qui reçoit la marchandise au bout du compte est habituellement tranchée par le département chargé des achats, qui ne participe pas du tout à ce processus. Je dirais qu'il y a des moments où peut-être que des entreprises transportent des marchandises dangereuses alors qu'elles ne devraient pas. C'est un problème qui doit être réglé et qui ne peut l'être que par l'intermédiaire de l'expéditeur.

M. Hoang Mai: Pour ce qui est du manque d'application, est-ce nouveau ou est-ce un problème de longue date? Est-ce un point que l'alliance du camionnage a soulevé?

M. David Bradley: La question de la responsabilité de l'expéditeur est devenu un sujet de conversation le jour même où le Code national de sécurité pour les camions a été adopté, en 1988.

Le président: Merci beaucoup.

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

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur Bradley, je n'ai pas compris vos observations sur la quantité de pétrole transportée par camion.

Quelle quantité de pétrole est transportée par camion?

M. David Bradley: Presque tout le pétrole brut passe par des camions, mais pas pour de longues distances, pas jusqu'aux raffineries. Non, les relais se font sur de courtes distances, en milieu rural, du puits au pipeline ou à la station de transbordement. Voilà où les camions sont utilisés.

C'est à cela que l'entreprise de M. Bantle s'emploie. Une fois le trajet par camion fini, le pétrole est transféré à un pipeline ou chargé dans des wagons pour être expédié aux raffineries.

M. David McGuinty: Le transport de pétrole par camion est-il réglementé ou interdit de façon explicite?

M. David Bradley: Je vous demande pardon?

M. David McGuinty: Vous interdit-on de transporter du pétrole sur de longues distances?

M. David Bradley: Non, il n'y a rien qui l'interdit. Ce ne serait tout simplement pas rentable de procéder de la sorte.

M. David McGuinty: Vous voulez dire que ce n'est pas rentable à l'heure actuelle.

M. David Bradley: Ce ne le sera jamais.

M. David McGuinty: Pourquoi dites-vous cela?

M. David Bradley: Un camion n'a qu'une citerne. Il ne peut pas faire concurrence à un train qui en a 120. Les chiffres ne sont tout simplement pas comparables.

M. David McGuinty: Étant donné l'engorgement d'une part si importante de notre système ferroviaire — surtout l'hiver dernier — et attendu que, d'ici 10 ans, nous aurons un excédent d'un million de barils de pétrole des sables bitumineux par jour qui ne pourra être transporté par pipeline, j'ose espérer que vos membres de l'industrie du camionnage envisagent certaines occasions d'affaires de ce côté, n'est-ce pas le cas?

M. David Bradley: Non.

J'aimerais avoir l'opinion de M. Bantle à ce sujet, car il est dans le milieu des affaires. Je sais toutefois qu'ils ne voient pas cela comme une occasion à saisir.

Rod, voulez-vous dire un mot là-dessus?

M. David McGuinty: Je m'excuse, monsieur Bantle, mais la réponse de M. Bradley me suffit.

Ce que je comprends c'est que l'industrie du camionnage n'est pas en train d'examiner les possibilités de croissance qui s'offrent à elle en ce qui a trait au transport du pétrole.

M. David Bradley: Non, notre force est dans le transport de toutes sortes de produits de taille relativement modeste sur de courtes distances. Ce sont les chemins de fer qui ont le haut du pavé pour le transport de marchandises brutes sur de longues distances.

Ce sont deux différents secteurs d'activités.

M. David McGuinty: Quels sont les produits les plus dangereux que les camionneurs transportent?

M. David Bradley: L'essence, le mazout, le gaz propane; ce genre de produits.

M. David McGuinty: Pour ce qui est du rail, le gouvernement a annoncé qu'il n'informerait les municipalités des marchandises dangereuses transportées sur leur territoire qu'une fois le fait accompli.

À cet égard, votre industrie serait-elle disposée à informer les municipalités d'avance?

M. David Bradley: Nous n'avons pas vraiment discuté de cette question.

Je ne sais pas comment l'on pourrait faire cela de façon efficace, attendu que des camions-citernes remplis d'essence circulent quotidiennement dans les villes et villages pour ravitailler les stations-services.

Les municipalités ne nous ont jamais demandé de leur transmettre ce genre d'information. Leur façon de traiter cette question est d'établir des itinéraires particuliers pour les camions. Toutes les municipalités en ont.

• (1220)

M. David McGuinty: Cela pourrait se faire.

M. David Bradley: On ne nous l'a jamais demandé.

Je ne sais pas comment je répondrais, car je sais à quel point cela pourrait être difficile. Bien entendu, tout renseignement peut être bénéfique pour la sécurité, mais on ne nous l'a jamais demandé.

M. David McGuinty: Vous avez dit plus tôt qu'une réglementation efficace et une mise en application concrète étaient essentielles.

J'aimerais passer à la question de la responsabilité pour un instant.

Si un camion a un accident sur l'autoroute 401 ou près d'une autre route, et que s'en suit le déversement d'un produit toxique sur le sol et dans l'eau. À qui la responsabilité appartient-elle?

M. David Bradley: En définitive, c'est la cour qui tranche, mais en pincipe, quand c'est la faute de l'entreprise de camionnage, c'est elle qui est responsable.

La majorité des provinces ont ce que l'on appelle des « lois sur les déversements ». Ce sont des mesures législatives qui établissent qui doit payer les coûts de nettoyage. Ce qui nous préoccupe, c'est que certains expéditeurs tentent de se protéger grâce à des contrats de transport où ils prennent soin de s'exonérer de toute responsabilité lorsqu'arrivent des accidents où c'est l'entreprise de camionnage qui pourrait être fautive — disons que la documentation n'était pas appropriée ou que le camion a été mal chargé alors qu'il était sous la responsabilité de l'expéditeur, ce genre de choses — et ce, même s'il y a eu négligence de leur part. Ce n'est tout simplement pas acceptable.

M. David McGuinty: Permettez que je me fasse l'avocat du diable. Nous sommes ici en présence de personnes qui oeuvrent dans l'industrie du camionnage et qui représentent les travailleurs de ce secteur. Supposons que vos voisins de fauteuil avaient été deux expéditeurs. Comment auraient-ils réagi à votre commentaire?

M. David Bradley: De quel commentaire parlez-vous?

M. David McGuinty: Du commentaire que vous venez de faire sur les expéditeurs qui essaient de...

M. David Bradley: Eh bien, je sais ce qu'ils en disent. Ils disent que la partie qui a fait preuve de négligence et dont c'est la faute devrait être responsable, mais ils ne mettent pas toujours en pratique ce qu'ils défendent.

M. David McGuinty: Je comprends. Que pouvons-nous faire pour régler ce problème, et comment doit-on partager la responsabilité? Avec tout le respect que je vous dois, la responsabilité doit être partagée entre vos entreprises de camionnage et vos expéditeurs. Mais la question concerne surtout les Canadiens; les terres, les sols et les cours d'eau du Canada. Comment pouvons-nous régler cela pour éviter des débats interminables sur ce que l'un et l'autre a dit et sur qui est responsable? Comment pouvons-nous nous assurer que ces transports sont sécuritaires?

M. David Bradley: L'une des choses qu'il nous faut, ce sont des lois, des lois comme il y en a dans plus de 40 États des États-Unis, où cette question relève des États et non de l'administration centrale. Ici, la question relève à la fois des gouvernements provinciaux et du gouvernement fédéral. Nous avons besoin d'une loi qui stipule que les expéditeurs ne peuvent pas avoir recours à des contrats de transport et se prétendre irréprochables alors qu'ils sont négligents. Voilà ce dont nous avons besoin.

M. David McGuinty: Nous nous retrouvons avec le même débat que dans le secteur ferroviaire, n'est-ce pas?

M. David Bradley: Oui. Ce sont des gens qui essaient de se défilier de leurs responsabilités. L'industrie du camionnage l'affirme sans détour, comme elle l'a toujours fait: lorsque nous sommes fautifs, nous sommes responsables et nous en assumons les conséquences. Voilà comment les choses doivent se passer. Cela devrait être vrai d'un bout à l'autre de la chaîne d'approvisionnement.

M. David McGuinty: Votre industrie consentirait-elle à l'adoption d'une structure obligatoire fondée sur le SGS?

M. David Bradley: Nous ne croyons pas que cela soit nécessaire. Encore une fois, la différence entre l'industrie du camionnage et le secteur ferroviaire... La plupart des entreprises en ont, mais le simple fait de déposer un document quelque part ne veut pas dire grand-chose, à moins qu'il ait des dents. Je crois que cela explique en partie le problème actuel de l'industrie ferroviaire. Traditionnellement, l'industrie du camionnage a toujours opté pour un régime réglementaire exhaustif assorti de vraies peines, de vraies amendes et de vraies sanctions, ce qui n'existe pas dans l'industrie ferroviaire. Je ne crois pas que le fait d'instaurer d'autres mesures sur papier va nécessairement changer quelque chose.

En même temps, si l'entreprise de camionnage n'est pas à la hauteur en matière de sécurité, elle est repérée par les responsables provinciaux de l'application du règlement. Ils font alors un audit des installations et regardent si l'entreprise dispose d'un système de gestion de la sécurité. Ils diront: « Vous devez améliorer telle ou telle chose » ou « Vous ne suivez même pas votre propre système de gestion de la sécurité », et d'autres commentaires semblables. Encore une fois, dans l'industrie du camionnage, l'ampleur du contrôle — du contrôle sur la route et en temps réel — est différent de ce qui se fait dans n'importe quel autre mode de transport.

Au risque de me répéter, je crois que la question du bien-fondé de réglementer l'usage des systèmes de gestion de la sécurité reste une question ouverte, mais je ne suis pas convaincu que ces systèmes ont particulièrement bien fonctionné dans l'industrie ferroviaire en l'absence d'autres types de contrôles pour en vérifier l'application.

•(1225)

Le président: Nous allons passer à M. Komarnicki, pour sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Je remarque que l'entreprise Gibson Energy Inc. est représentée. Nous avons des camions Gibson dans le sud-est de la Saskatchewan, qui transportent du pétrole. Je ne sais pas si l'entreprise et les camions ont un lien entre eux. Avez-vous un bureau en Saskatchewan?

M. Rodney Bantle: Oui.

M. Ed Komarnicki: Je remarque aussi que la loi que nous avons sur le transport des matières dangereuses et les règlements qui en découlent portent au premier chef sur les voyages internationaux et interprovinciaux. Cette loi concernera par conséquent le transport de longue zone. Or, M. Bradley nous dit que vous n'êtes pas présents dans ce secteur d'activités, présumément pour des raisons économiques. Ce que j'entends ce matin, c'est que la réglementation n'a pas beaucoup d'application pour l'industrie du camionnage en ce qui concerne le transport de longue zone. En revanche, je constate que mon patelin, le sud-est de la Saskatchewan, est une région où le transport par camion est très présent. Je me demande s'il n'y a pas un certain écart de perception à cet égard.

Vous avez dit qu'environ 71 % des accidents — si c'est comme cela que vous voulez les appeler — ou des événements se produisent au moment du chargement ou du déchargement. Avec l'augmentation considérable de la production de pétrole dans le champ Bakken, par exemple, la quantité de pétrole expédié par train a augmenté, et la quantité de camions faisant la navette entre le site et les stations de transbordement a augmenté elle aussi. Cela me porte à croire que ces règlements ne s'appliquent pas à ces transactions?

La parole est à vous, monsieur Bradley.

M. David Bradley: Non, pas du tout. C'est un système de réglementation double. La réglementation fédérale couvre le camionnage interprovincial, c'est-à-dire le camionnage interfrontière. Toutes les marchandises dangereuses qui traversent la frontière sont couvertes par la réglementation fédérale. Ce que je voulais dire plus tôt c'est que nous n'avons pas grand-chose à voir avec le transport de pétrole brut sur de longues distances. Cela n'est pas un facteur de réglementation.

L'autre chose que j'ai mentionnée dans mes observations c'est que les provinces — et nous avons un meilleur consensus sur ce sujet du transport des marchandises dangereuses que sur n'importe quelle autre question de sécurité — ont toutes adopté les règlements fédéraux sur les marchandises dangereuses, soit par référence, soit en les reprenant dans leurs propres règlements. Qu'il s'agisse de commerce intraprovincial, interprovincial ou international, peu importe, ce sont les règlements sur les marchandises dangereuses qui s'appliquent.

M. Ed Komarnicki: Par exemple, dans le sud-est de la Saskatchewan, où des camionneurs apportent des chargements aux stations de transbordement sans sortir de cette région particulière, on peut présumer que la Saskatchewan a intégré la réglementation fédérale.

Êtes-vous absolument certain de cela?

M. David Bradley: Tout à fait.

M. Ed Komarnicki: D'accord.

M. Benson veut nous dire quelque chose.

M. Phil Benson: Je parlais de notre travail au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui réunit tous les

administrateurs en transport motorisé du Canada. Beaucoup de nos lois sont fédérales, alors c'est au gouvernement fédéral de les faire appliquer. Comme le disait M. Bradley, les règlements sont repris dans les lois provinciales ou ils y sont incorporés par référence. Les mêmes règles s'appliquent donc de façon quasi universelle d'un bout à l'autre du pays.

M. Ed Komarnicki: Si vous intégrez les règlements en y faisant référence, cela tient-il compte des occurrences ultérieures des lois du côté fédéral? Autrement dit, si nous modifions une partie de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses de notre côté, les règlements incorporés par référence dans la loi provinciale sont-ils mis à jour automatiquement ou si cela demande des démarches particulières à la province?

M. David Bradley: S'ils ont été incorporés par référence, oui, cela se fait automatiquement. Si la province a rédigé ses propres règlements, il lui faudra un certain temps avant de les modifier en conséquence.

M. Ed Komarnicki: Est-ce que cela fait votre affaire que tous les camionneurs qui transportent le pétrole brut de Bakken dans le sud-est de la province n'aient à se conformer qu'à la réglementation fédérale pour le transport des marchandises dangereuses?

M. David Bradley: Tout à fait.

M. Ed Komarnicki: Je sais que l'une des raisons qui poussent M. Benson à dire que les systèmes de gestion de la sécurité n'en valent peut-être pas la peine est que le secteur a aussi sa part d'entreprises indépendantes ou d'entreprises maison. Par exemple, les Gibsons de ce monde ont, comme d'autres, un parc de camions dédiés au transport. On serait porté à croire que de telles entreprises ont une culture organisationnelle ou quelque disposition systémique en matière de sécurité, indépendamment du fait qu'il y a des règlements et qu'on leur dise ce qui doit être fait à cet égard. Cependant, les systèmes de gestion de la sécurité ne feraient qu'améliorer l'application des règlements dans le contexte particulier de votre industrie.

Y a-t-il des systèmes de gestion de la sécurité en place? Devrait-il y en avoir pour les entreprises qui ont des parcs de camions de plus grande taille? Et comme deuxième question, pourquoi ne fournirait-on pas des modèles de processus de gestion de la sécurité sur lesquels les entreprises maison pourraient se baser?

Je vois quelques mains levées. Commençons par M. Bradley, et nous poursuivrons avec M. Shaw et M. Benson.

•(1230)

M. David Bradley: Je crois que vous devriez entendre ce que M. Bantle a à dire au sujet de son système de la gestion de la sécurité. Comme je l'ai dit, la grande majorité des transporteurs de toutes sortes de produits ont un tel système. Je présume que pratiquement tous ceux qui transportent des marchandises dangereuses en ont un. Oui, dans notre secteur, nous consacrons un temps fou à l'intégration des pratiques exemplaires. Voilà pourquoi je ne crois pas que nous ayons besoin d'une réglementation.

Je cède la parole à mes collègues.

M. Ed Komarnicki: Écoutons ce que M. Shaw et M. Benson ont à dire et, si nous avons le temps, nous passerons à M. Bantle.

M. Terry Shaw: Je veux simplement ajouter qu'au Manitoba, nous faisons des pressions depuis environ un mois pour la création d'une association pour la sécurité propre à l'industrie. Bien qu'il s'agisse d'un organisme provincial, il ferait exactement ce que vous proposez. Il verrait à mettre au point les documents modèles dont vous parlez. Cela se ferait par l'entremise de l'indemnisation des accidentés du travail ou du système SAFE Work, mais la méthode et l'idéologie de base seraient les mêmes. La Colombie-Britannique a un programme très semblable à celui que nous proposons. Je sais que la Saskatchewan Trucking Association a déjà travaillé à la création d'une association provinciale pour la sécurité. Encore une fois, Transports Canada a confirmé que 71 % de toutes les entreprises de camionnage ont une forme ou une autre de système de gestion de la sécurité, et ce, sans que cela n'ait été dicté par règlement. Ce sont de bonnes pratiques, voilà tout.

M. Ed Komarnicki: M. Benson, j'avais d'emblée l'impression que vous étiez contre. Êtes-vous en train de changer d'opinion?

M. Phil Benson: Non, pas du tout.

Ce que nous percevons des systèmes de gestion de la sécurité et du régime de réglementation n'a pas d'écho dans le secteur du camionnage. Ce que j'ai dit dans mon exposé, c'est que le système de gestion de la sécurité allait de pair avec la déréglementation ou l'autoréglementation. Comme l'a dit M. Bradley, ce n'est pas quelque chose qui fonctionne particulièrement bien pour l'industrie ferroviaire ni ailleurs non plus.

Notre approche en ce qui concerne les transports routiers est conforme à ce que font les bonnes entreprises. Elles n'ont pas des systèmes de gestion de la sécurité de la portée et de la taille de ceux de l'industrie ferroviaire. Elles se sont donné des processus particuliers adaptés au travail pour veiller à ce que leurs activités soient sécuritaires. Comme le disait M. Bradley, ces processus sont appuyés par un contrôle rigoureux, des amendes et des intervenants qui les soutiennent, ce qui n'existe pas dans l'industrie ferroviaire ou ailleurs. D'un point de vue technique, ce n'est pas un système de gestion de la sécurité, mais à certains égards, c'est ce que font les bonnes entreprises.

M. Ed Komarnicki: Nous manquons de temps, mais j'ai deux questions à poser à M. Bantle. Faites-vous des transports sur de courtes distances dans le sud-est de la Saskatchewan, et avez-vous des commentaires à formuler au sujet des systèmes de gestion de la sécurité?

Le président: Soyez bref, je vous prie.

M. Rodney Bantle: Oui, nous faisons des transports sur de courtes distances en Saskatchewan et, en ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité, nous en avons effectivement un.

Une bonne partie de cela a été motivée par nos propres évaluations internes, mais aussi par celles de nos clients. Nous avons commencé le processus il y a environ trois ans, et nous avons effectivement mis en place des systèmes en bonne et due forme.

M. Ed Komarnicki: Merci.

Le président: Merci, M. Bantle.

Passons à M. Yurdiga, pour sept minutes.

M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci à nos témoins de s'être déplacés pour nous mettre au courant de ce qui se passe dans l'industrie.

M. Bradley, quels sont les principaux éléments d'un système de gestion de la sécurité ou quelles sont les principales pratiques exemplaires qui caractérisent votre industrie? Y prévoit-on des

premiers intervenants locaux? Dans la négative, pourquoi n'en prévoit-on pas?

M. David Bradley: En ce qui concerne les marchandises dangereuses, la réponse est oui, absolument. Quiconque oeuvre dans le transport des marchandises dangereuses dispose d'un réseau de personnes à contacter en cas de déversement. Il y a d'importantes responsabilités en jeu, du genre qui pourrait mettre en péril vos activités et votre entreprise. Les systèmes de gestion de la sécurité couvrent le pilotage sécuritaire des véhicules, la gestion de la fatigue, des renseignements sur des produits particuliers — s'il vous arrive de transporter des marchandises dangereuses. C'est leur façon d'opérer, c'est tout.

M. David Yurdiga: En plus de cela, je sais de par mon expérience des affaires municipales que beaucoup de grandes routes de camionnage passent par l'axe principal de petites collectivités et que, bien souvent, les services d'incendie locaux ne sont pas au courant des marchandises qui transitent par ces routes. Je ne dis pas que chaque chargement doit être rapporté, mais j'estime que nos services d'incendie devraient avoir la possibilité de prendre des précautions appropriées ou, à tout le moins, d'avoir un plan pour faire face aux incidents potentiels.

Il ne s'agit pas d'une chose qui doit être faite de façon quotidienne. Je ne crois pas qu'il en coûterait beaucoup à l'industrie de signaler qu'elle transporte différents types de produits chimiques inflammables ou poison, ou quel que soit l'attribut qu'on voudra signaler.

C'est une responsabilité qui devrait incomber à l'industrie, non? Beaucoup de nos services des pompiers sont composés de bénévoles, et ils devraient être prêts à faire face à toutes les éventualités.

• (1235)

M. David Bradley: L'un des éléments importants de la réglementation relative au transport de marchandises dangereuses est l'obligation d'afficher tous nos actes de transport pour donner des renseignements sur ce qui est transporté. Or, on pourrait rétorquer que cela se fait déjà.

Ni la Fédération canadienne des municipalités ni aucun service des incendies ne nous a jamais contactés pour parler de cela. Si c'est ce qu'ils veulent, nous serons heureux d'agréer à leur demande.

Encore une fois, l'ampleur des incidents liés aux camions n'a absolument rien à voir avec les extrêmes que l'on constate pour les grosses cargaisons de produits en vrac qui peuvent produire des réactions en chaîne. Ce genre de situation ne se produit pas dans l'industrie du camionnage.

Cela ne signifie pas qu'il n'y a jamais d'incidents ni de situations qui peuvent être dangereuses pour les populations, mais elles ne sont jamais de l'ampleur de ce à quoi l'on peut s'attendre avec l'autre mode de transport.

M. David Yurdiga: Ma prochaine question s'adresse à quiconque pourra y répondre.

Je suis conscient que l'industrie du transport des marchandises fait face à une série de défis. La circulation sur nos routes ne cesse d'augmenter. Je viens du nord de l'Alberta, où se trouve un tronçon très achalandé, la route 63.

Les avancées technologiques aident-elles à réduire le nombre d'incidents? Je lisais quelque chose sur la collecte de données en temps réel, et sur comment ce dispositif peut rendre compte de ce qui se passe en temps réel partout où il se trouve et permettre une certaine supervision.

Du point de vue des normes de sécurité, est-ce une amélioration importante pour l'industrie?

M. David Bradley: Absolument. Il importe ici de signaler que le rythme des changements technologiques dans notre industrie est tellement rapide que la réglementation peine à suivre. Je ne parle pas de technologies sorties tout droit d'un roman de science-fiction, mais bien d'avancées qui ont été testées, qui sont vastement utilisées par les transporteurs responsables et qui ont fait leurs preuves.

La façon dont le camionnage est réglementé au Canada est en partie responsable de cet écart entre la réalité et la réglementation. L'administration du système de réglementation a été confiée aux provinces, et il faut pratiquement une conférence constitutionnelle chaque fois que l'on veut modifier la moindre règle et faire avancer les choses.

Assurément, l'industrie est frustrée que l'on tarde à réglementer les dispositifs électroniques d'enregistrement, de contrôle de la stabilité et d'autres outils semblables, alors tout le monde doit suivre les règles.

M. Phil Benson: Puis-je prendre la parole pour un instant?

M. David Yurdiga: Monsieur Benson.

M. Phil Benson: En ce qui nous concerne, ce que j'entends c'est que les chauffeurs sont extrêmement... Beaucoup de nos transporteurs se servent de carnets de bord électroniques — qu'ils aient été approuvés ou non — et de satellites. On ne peut pas dire qu'ils sont suivis, mais ils savent au moins où ils s'en vont; ils évitent des accidents. Par exemple, au lieu d'être pris dans un gros embouteillage sur l'autoroute, on leur dit immédiatement de quitter cette route et de prendre un autre chemin. Ils savent où ils devront s'arrêter pour la nuit, car c'est indiqué dans leur carnet de bord. Ces avancées technologiques rendent la vie plus facile aux chauffeurs et leur permettent de rester concentrés sur la route plutôt que de s'égarer dans tous ces détails auxquels ils étaient astreints auparavant. Nous serions tout à fait disposés à profiter de ces changements comme, disons, les transporteurs sérieux qui les ont déjà intégrés, et nous attendons que la réglementation soit mise à jour à cet égard.

M. David Yurdiga: J'ai une dernière question.

Nous vivons dans un climat qui n'arrête pas de changer; quand ce n'est pas de la pluie verglaçante, c'est autre chose... Bon nombre des accidents qui se produisent ne sont pas la faute d'autres chauffeurs, ni des compagnies elles-mêmes. Qui prend la décision définitive lorsqu'il s'agit d'établir si les camions devraient continuer à rouler lorsque la météo rend les routes dangereuses? Est-ce le chauffeur? Est-ce la compagnie? Ou attendez-vous qu'un organisme de réglementation vous dise que vous devez quitter la chaussée dangereuse?

Monsieur Shaw.

• (1240)

M. Terry Shaw: J'allais dire que toutes les parties ont leur rôle à jouer, et les chauffeurs au premier chef. Ce sont eux qui sont aux commandes, alors ce sont eux qui sont le mieux à même de trancher. Cela dit, ils ne peuvent pas savoir ce qui les attend plus loin, sur la route. Comme l'a suggéré M. Benson, il est de nos jours beaucoup plus facile de communiquer en temps réel au sujet des itinéraires possibles ou du besoin de changer de direction en raison de la météo — et il y a plein d'autres applications — et nous voyons une plus grande collaboration à cet égard. C'est tout cela en même temps.

M. Phil Benson: C'est bon pour l'aspect logistique lorsqu'une entreprise est en mesure de prévenir son client que l'envoi qu'il attend arrivera en retard ou le lendemain matin en raison de l'état des

routes. Il y a 15 ou 20 ans, nous ne pouvions pas faire cela. Vous vous retrouviez avec une entreprise ou un client furieux de devoir attendre la livraison. La possibilité de communiquer et d'éviter les accidents est un pas en avant qui est accueilli avec bonheur. Pour les gens qui s'en servent, les carnets de route électroniques sont assurément une addition qui est grandement appréciée.

Le président: C'est tout le temps que vous aviez, monsieur Yurdiga.

Je rappelle aux témoins qu'ils peuvent se servir de l'écouteur pour entendre l'interprétation.

J'aimerais quelques éclaircissements sur deux aspects concernant les carnets de bord électroniques et les autres. M. Shaw et M. Bradley, je crois que les membres de vos associations sont des entreprises de camionnage. Si elles sont si inquiètes de voir les carnets de bord papier falsifiés, car il me semble que c'est ce qu'elles insinuent, pourquoi n'équipent-elles pas volontairement tous leurs camions de carnets de bord électroniques?

M. David Bradley: C'est ce qu'elles font. La grande majorité des compagnies les ont déjà. Ce sont ceux qui ne les ont pas qui évitent de se conformer, qui contournent les postes d'inspection et qui trichent, et on doit les obliger à s'en procurer un. C'est toujours comme cela que les choses se passent avec n'importe quel règlement. L'industrie a adopté cette technologie.

Il faut maintenant que le gouvernement nous rattrape et qu'il veille à ce que tous suivent les règles.

Le président: Je crois que je répondrai à cela par une question.

Vous dites qu'il faut que le gouvernement vous « rattrape ». Moi qui préconise une intervention limitée de l'État — même s'il en faut quand même une —, j'aurais plutôt tendance à dire: n'est-ce pas la responsabilité des ces transporteurs de se rattraper, et n'est-ce pas le rôle de votre organisation de les inciter à le faire?

M. David Bradley: Oui, bien sûr, mais cette sorte... Nous aimerions que tout le monde soit membre. Nous les représentons tous, mais ils ne paient pas tous une cotisation. Il y aura toujours des « aventuriers » qui n'ont d'appartenance à rien, qui ne participent à rien, qui sont sans foi ni loi, si vous voulez. C'est dans ces cas-là que le gouvernement doit intervenir afin de veiller à ce que tous obéissent aux règles. Sans mise en application, les règlements ne riment à rien.

Le président: Quel est, selon vous, le pourcentage de compagnies qui ne se conforment pas?

M. David Bradley: Eh bien, qui ne se conforment pas ou qui n'ont pas...

Le président: Je parle des entreprises qui n'obéissent pas aux règles.

M. David Bradley: C'est un petit pourcentage. Si nous pouvions intervenir sur les cas les plus sérieux, soit peut-être 5 ou 10 % de l'industrie, nous changerions radicalement la situation qui prévaut sur nos routes.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Morin, vous avez cinq minutes.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Je vous remercie monsieur le président.

Sur ce dernier point, je partage totalement votre avis. Je pense qu'il y a beaucoup d'autoréglementation dans l'industrie et que c'est important que le gouvernement prenne sa place et qu'il vous appuie dans ce combat.

Si j'ai bien compris, monsieur Bradley, vous avez dit qu'à peu près 70 % des accidents se produisent au cours du chargement et du déchargement. Est-ce bien cela?

M. Bradley: Oui.

Mme Isabelle Morin: Pouvez-vous nous décrire la nature exacte des accidents qui se produisent? Que se passe-t-il au moment du chargement et du déchargement? Quels sont exactement les accidents?

[Traduction]

M. David Bradley: Si vous me le permettez, j'aimerais relayer à M. Bantle cette question au sujet de ce qui se produit, mais les accidents lors des chargements et des déchargements sont tout simplement causés par des erreurs humaines. Il arrive que l'équipement ait des avaries ou cause des problèmes, mais les accidents sont surtout causés par des erreurs humaines.

Je ne sais pas. Peut-être que Rod peut vous expliquer exactement ce qui se passe.

• (1245)

[Français]

Mme Isabelle Morin: Vous parlez d'erreur humaine, mais de façon plus précise, quel est l'accident? J'aimerais savoir quel est l'accident exactement, mais pas nécessairement sa cause.

[Traduction]

M. David Bradley: Lorsque vous faites le plein, vous arrive-t-il parfois de voir des gouttes tomber du bec verseur? C'est ce genre de choses qui se produit.

[Français]

Mme Isabelle Morin: D'accord.

[Traduction]

M. Terry Shaw: Aux fins de clarification, je crois que le sens que vous donnez au mot accident est celui d'un accident de véhicule. Nous parlons plutôt d'incidents.

[Français]

Mme Isabelle Morin: D'accord. Que peut-on faire pour régler cela? Quelles mesures peut-on prendre en ce qui concerne ces incidents?

[Traduction]

M. David Bradley: Évidemment, la formation est importante, et lorsque vous avez affaire à des êtres humains, votre engagement à cet égard doit être constant. Vous ne pourrez jamais atteindre la perfection, mais il faut néanmoins souscrire à la formation. S'il y a une fuite assez importante, d'autres lois s'appliquent: les lois environnementales et tout ce qui entre en jeu. S'il y a un problème systémique, il sera décelé et réglé par le système de contrôle. Lorsqu'il s'agit d'êtres humains, vous devez vous assurer qu'ils ont été formés de manière adéquate, et vous devez les surveiller d'aussi près que possible pour veiller à ce qu'ils suivent toujours les bonnes procédures. Cela fait partie d'un système de gestion de la sécurité.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur Shaw, souhaitez-vous ajouter quelque chose?

[Traduction]

M. Terry Shaw: Aux fins de clarification, il y a peu d'incidents. Encore une fois, nos efforts portent sur ces 70 %. La majorité des incidents ont des répercussions très limitées sur la population en général. Ils se produisent chez l'expéditeur ou chez le destinataire. Le nombre total d'incidents est encore très bas, je le répète pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïtés concernant ces 70 %.

M. Phil Benson: C'est aussi ce que nous avons constaté.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Quelle formation est actuellement offerte aux employés concernant ce type de chargement?

[Traduction]

M. David Bradley: Il existe toutes sortes de formation sur les marchandises dangereuses. Il y a la formation exigée par la réglementation, la connaissance des produits, que faire lorsque vient le temps de contacter les premiers intervenants, ce genre de choses, mais aussi, chaque compagnie et nombre d'expéditeurs ont un certain programme de formation en lien avec les produits visés et sur la façon appropriée de les manipuler.

Comme je l'ai dit, le terme « chauffeur » ne rend pas justice au rôle qu'ils jouent vraiment. On devrait plutôt dire d'eux qu'ils sont des experts en produits, un titre qui demande une formation considérable. Il y a plus de formation dans ce secteur de notre industrie que dans n'importe quel autre.

[Français]

Mme Isabelle Morin: À votre avis, quel devrait être le rôle du gouvernement fédéral en matière de formation? Avez-vous des recommandations concrètes à formuler?

[Traduction]

M. David Bradley: C'est une question difficile. Par exemple, vous ne pourriez pas créer un programme de formation universel qui couvrirait les 2 200 marchandises dangereuses en circulation ou même seulement celles qui font partie de ce groupe plus restreint de marchandises dangereuses. La formation serait tellement diluée qu'elle ne voudrait plus rien dire. Je crois que le système actuel fonctionne assez bien, ce système où ce sont les expéditeurs et les transporteurs qui transmettent la connaissance des produits et tout ce qui vient avec.

Une chose que nous recommanderions cependant serait de vérifier si les personnes qui donnent ces formations — que ce soit au sein d'une entreprise ou par le biais d'une quelconque institution tierce — ont elles-mêmes une formation appropriée sur les marchandises dangereuses, certes, mais aussi sur la façon d'enseigner. Il faudrait en outre s'assurer que les formations données sont appropriées. Nous croyons qu'il devrait y avoir une sorte de processus de certification pour les formateurs. Les journaux publient beaucoup d'annonces de personnes qui offrent ce genre de formation, mais on ne sait pas toujours s'ils s'y connaissent.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Je pense que M. Benson voudrait intervenir aussi.

[Traduction]

Le président: Allez-y rapidement, monsieur Benson.

M. Phil Benson: Question de renchéir, ce que j'ai appris de mon côté c'est que la formation sur les marchandises dangereuses et les produits inflammables, etc., que donnent les expéditeurs, les compagnies et l'industrie est très rigoureuse. On m'a en outre souligné que la responsabilité incombant à la tierce partie était telle que cette dernière avait intérêt à s'assurer que la formation soit de bonne tenue. La formation des instructeurs et l'amélioration de la formation sont des choses auxquelles nous travaillons en collaboration avec le conseil sectoriel. Ce sont des aspects que nous jugeons nous aussi très importants.

Ce sur quoi nous tenons cependant à mettre l'accent, c'est que la formation doit être uniforme. La meilleure façon de faire en sorte qu'elle le soit est de veiller à ce que les instructeurs soient formés selon le même modèle.

• (1250)

Le président: Merci.

Monsieur Watson, c'est à vous. Vous avez cinq minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci à nos témoins d'être là.

J'ai quelques questions pratiques.

Je ne suis pas très au fait de la technologie des carnets de route électroniques. Comment cela se passe-t-il? Est-ce que le camionneur doit saisir des informations dans un système électronique? Le système communique-t-il avec les postes d'inspection qui sont le long des routes, de sorte que vous ne pouvez les contourner? Pouvez-vous expliquer brièvement comment cette technologie fonctionne?

M. David Bradley: Je vais demander à notre vice-président de la sécurité, « M. ELD », Geoff Wood, de faire le survol de cette technologie du carnet de route électronique.

M. Jeff Watson: Je vous prierais d'être bref, si cela est possible?

M. Geoffrey Wood (vice-président, Opérations et sécurité, Alliance canadienne du camionnage): Il s'agit d'un dispositif électronique qui est fixé au moteur du camion et qui enregistre tout ce que le chauffeur fait. Le chauffeur monte à bord du camion et s'enregistre dans le système. Il s'agit donc d'un registre qui le suivra durant toute la durée de son service.

Maintenant, en ce qui concerne les renseignements transmis aux postes d'inspection... Lorsque le camion s'engage sur la balance, l'agent demande à voir le registre, lequel peut s'afficher sur un écran. Il peut lui être envoyé par courriel ou par télécopieur. Encore une fois, il s'agit de renseignements transmis en temps réel sur ce qui s'est passé.

M. Jeff Watson: Est-ce qu'un poste d'inspection aurait accès à ces données si le camionneur passe devant le poste sans s'y arrêter?

M. Geoffrey Wood: Non, pas en ce moment, mais on prévoit mettre au point une telle technologie.

M. Jeff Watson: Est-ce que ces données peuvent être trafiquées par le conducteur?

M. Geoffrey Wood: Non, elles sont sauvegardées directement dans l'appareil.

M. Jeff Watson: Est-ce que le système d'électro-stabilisateur programmé est une technologie normale dans les nouveaux camions ou s'agit-il d'une option dans les nouveaux camions?

M. David Bradley: À l'heure actuelle, deux des principaux fabricants de camions l'incluent automatiquement dans leurs nouveaux modèles. Cinq ou six autres fabricants ne le font pas, mais, à notre avis, ils devraient le faire.

M. Jeff Watson: Est-ce que cela coûte cher? Est-ce que les camions pourraient être modifiés?

M. David Bradley: Il est difficile de les modifier, mais cela ne coûte pas cher. Cela coûte environ 1 000 \$ ou 1 100 \$ par unité. Compte tenu du fait qu'un camion gros porteur de marchandises dangereuses peut coûter des centaines de milliers de dollars, cette technologie de sécurité ne coûte pas cher.

Le système fait fonctionner les freins automatiquement, avant que le conducteur ait le temps d'y penser.

M. Jeff Watson: Est-ce que cette technologie deviendra une exigence à un moment donné au cours de son introduction progressive dans les nouveaux camions?

M. David Bradley: Oui.

M. Jeff Watson: D'accord. Très bien.

Est-ce que vos membres peuvent refuser de transporter des marchandises dangereuses, ou sont-ils obligés de le faire?

M. David Bradley: Ils ne sont pas obligés de transporter quoi que ce soit.

M. Jeff Watson: Dans le secteur ferroviaire, il y a une obligation, mais dans le secteur du camionnage, il n'y en a pas. J'essaie justement de faire ressortir cette différence qui, bien sûr, influe sur l'établissement de la responsabilité à l'égard du produit.

J'aimerais revenir à la question de la responsabilité. M. McGuinty a abordé le sujet. Dans l'éventualité d'un déversement, l'entreprise chargée de faire le nettoyage présenterait une réclamation soit au propriétaire-exploitant soit à l'entreprise de camionnage, si le camion appartenait à une entreprise. Elle serait obligée de porter l'affaire devant les tribunaux. Est-ce exact?

M. David Bradley: Oui, il faudrait passer par les tribunaux, mais les lois sont très claires en matière d'établissement de la responsabilité. Beaucoup de ces cas ne se rendent même pas devant les tribunaux. Le porteur reçoit une facture et... Les réclamations ne sont pas toutes contestées, parce que si vous êtes coupable, vous êtes coupable.

M. Jeff Watson: Quel montant d'assurance est-ce qu'un propriétaire-exploitant ou une entreprise de camionnage doit prendre pour...

M. David Bradley: Dans la plupart des provinces, je pense que l'exigence juridique, l'exigence réglementaire, est de 1 ou 2 millions de dollars pour des marchandises dangereuses. Toutefois, la très grande majorité des personnes dans ce secteur prennent une assurance beaucoup plus élevée. Deux millions de dollars — surtout aux États-Unis, où il y a beaucoup plus de litiges — ne couvrent rien.

M. Jeff Watson: Les véhicules sont munis d'un placard indiquant qu'ils transportent des marchandises dangereuses. Qui en fait l'inspection?

M. David Bradley: Tout dépend du moment... Ils seraient inspectés au bord de la route par des agents chargés de l'application de la loi du ministère des Transports. Dans beaucoup de provinces, les services de police interviennent aussi. Par ailleurs, quand un incident se produit, une inspection peut être effectuée par des défenseurs de l'environnement ou les premiers intervenants.

M. Jeff Watson: Qui fait les inspections pour déterminer si les contenants conviennent aux produits transportés?

• (1255)

M. David Bradley: Le gouvernement fédéral est responsable des inspections visant à assurer la conformité au règlement sur le TMD. Il existe aussi un comité, qui est géré par l'Association canadienne de normalisation.

Dans le cas des camions citernes, c'est le comité B620 — composé de représentants des fabricants, des organismes de réglementation, des porteurs et des défenseurs de la sécurité — qui en fait l'inspection. C'est ce comité qui établit les normes que Transports Canada inscrit dans le règlement.

Le président: Merci, monsieur Watson. Votre temps est écoulé.

Nous approchons de la fin. M. Sullivan, Mme Young et M. Braid disposeront de deux minutes chacun.

Allez-y, monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur Benson, la gestion de la fatigue dans le secteur du camionnage est rigoureusement réglementée dans les provinces. Ai-je raison de dire que les heures de travail et les heures de repos sont établies par règlement?

M. Phil Benson: La gestion de la fatigue est différente; les heures de travail sont différentes des règlements des provinces. Parfois, les règlements des provinces sont meilleurs que notre règlement sur la gestion de la fatigue.

Essentiellement, si, comme dans toutes les autres industries — mis à part deux cas — le secteur du camionnage pouvait établir une science exacte, il s'agirait d'une règle d'or. Les heures sont peut-être longues... mais cela fait partie d'une journée de travail. De plus, nous n'avons pas abordé la question de la période circadienne basse pendant la nuit. Toutefois, en tant que modèle, c'est beaucoup mieux que le modèle du secteur ferroviaire et, à mon avis, il répond aux critères scientifiques, à l'exception de deux très petits éléments.

Il faut établir une différence entre les heures de travail réglementées par une province, s'il s'agit d'un porteur provincial — qui, dans bien des cas, sont plus courtes — et les heures de travail des porteurs interprovinciaux. Cependant, les règles de gestion de la fatigue s'appliquent à tout le monde.

M. Mike Sullivan: D'accord, donc il existe des règles...

M. Phil Benson: Oui.

M. Mike Sullivan: ... et les heures de travail sont réglementées. Il ne suffit pas seulement d'être muni de systèmes de gestion de la sécurité et de laisser le reste à la discrétion des camionneurs.

Dans le secteur ferroviaire, comme nous l'avons appris il y a quelques semaines, on peut appeler un conducteur à 1 heure du matin et menacer de lui imposer des mesures disciplinaires s'il ne se présente pas au travail après seulement une heure de sommeil. Est-ce que cela arriverait dans le secteur du camionnage?

M. Phil Benson: Non. En fait, les camionneurs tiennent justement tous un carnet de route pour éviter que cela arrive. Aussi, honnêtement, nous attendons que des mesures soient prises à ce sujet. Le Parlement a décidé à l'unanimité d'instaurer une gestion de la fatigue en se basant sur des preuves scientifiques, et la ministre a proposé un règlement. Espérons que, d'ici les prochaines élections, nous aurons l'occasion de commencer à réellement en discuter et que, après les élections, selon ceux qui seront en place, nous pourrions travailler ensemble et voir si cela fonctionne réellement.

Oui, il s'agit d'une procédure tout à fait différente. Les heures de travail sont réglementées et, ayant un caractère obligatoire, elles sont

respectées. D'ailleurs, comme vous pouvez le voir d'après les propos de M. Bradley, l'industrie appuie fermement cette procédure.

Le président: Merci.

La parole est à vous, madame Young. Vous avez deux minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Bonjour. Merci beaucoup pour tous les renseignements détaillés que vous nous avez fournis.

Très rapidement, du fait que je dispose seulement de deux minutes, vous avez tous fait preuve de beaucoup de passion en parlant du fait que nous n'avons pas donné suite au dossier de l'environnement réglementaire pour les camionneurs. Ai-je tort? Non? D'accord. Pourquoi ne pas nous remettre par écrit ce que vous voudriez que nous fassions dans ce sens? De toute évidence, vous avez mis en place toutes sortes de technologies et de choses dont vous nous avez parlé aujourd'hui, mais nous n'avons pas donné suite au dossier.

De plus, existe-t-il une corrélation entre les entreprises qui ne se conforment pas au règlement — ce 5 à 10 % — et les accidents? Je me demandais si une étude avait été menée à ce sujet. Pourriez-vous nous en parler brièvement?

M. Phil Benson: En ce qui concerne la première question, M. Bradley... Le CCATM, qui se réunira cette semaine, regroupe des représentants des provinces, des territoires et du fédéral. Cela ressemble un peu à une réunion constitutionnelle. Les choses de ce genre prennent du temps. À mon avis, la ministre et le ministre nous rendent bien service en cherchant à faire avancer ce dossier. Je ne sais pas exactement ce que le comité pourrait faire.

Quant à la deuxième question, je ne suis pas vraiment d'accord avec David à ce sujet. À mon avis, le taux de non-observation est beaucoup plus élevé que 5 à 10 %. Le problème, c'est qu'il n'y a pas grand-chose que nous pouvons faire du fait que nous n'en savons rien. Voilà pourquoi il serait très important pour les camionneurs de tenir un carnet de route, parce que cela nous permettrait de réellement... parce que, quand on ne sait pas ce que fait quelqu'un, il faut commencer à remonter en arrière pour voir quand il a acheté de l'essence, à quelle heure il a quitté l'hôtel... Il s'agit d'une perte de temps époustouflante. Encore une fois...

Mme Wai Young: Il existe un fossé entre l'étape de la délivrance du permis, où l'exploitant est tenu de faire ce que le permis l'autorise à faire, j'imagine, et le fait que, s'il ne respecte pas les exigences, on n'en sait rien. Il s'agit d'un énorme fossé. Qu'advient-il des entreprises qui ne se plient pas aux règles? Voilà la question.

• (1300)

M. David Bradley: J'aimerais simplement faire une remarque...

Le président: Très rapidement.

M. David Bradley: Comme je l'ai dit, si nous réussissions à régler la situation de ces entreprises, de ce 5 à 10 %, nous ferions beaucoup de progrès. Cela ne veut pas nécessairement dire qu'il s'agit là du taux de non-observation.

Dans notre mémoire et dans nos réponses aujourd'hui, nous avons parlé des appareils d'enregistrement électroniques et du système d'électro-stabilisateur programmé. Nous vous avons parlé de ces choses parce qu'elles relèveraient du fédéral, ce qui vous éviterait de devoir vous disputer avec les provinces pour les établir comme étant obligatoires.

Le président: Merci.

Enfin, c'est à vous, monsieur Watson. Vous disposez de deux minutes.

M. Jeff Watson: Monsieur Bradley, vous avez laissé entendre que les attestations que les expéditeurs fournissent aux entreprises et aux conducteurs laissent à désirer. De plus, vous avez dit que c'est Transports Canada qui fait les inspections. Je crois que M. Mai a résumé vos remarques en disant que le règlement est appliqué avec laxisme. Je ne sais pas si je vous ai entendu dire cela.

Savez-vous combien souvent Transports Canada fait des inspections? Est-ce de cette manière que vous décririez l'inspection?

M. David Bradley: Vous avez raison. Je n'ai pas utilisé le mot laxisme, et je ne l'utiliserais pas non plus. Je pense qu'il y a toujours place à l'amélioration.

M. Jeff Watson: D'accord. Je tenais à clarifier cela.

Qui veille à ce que les marchandises dangereuses soient bien classifiées avant de permettre qu'elles soient transportées?

M. Geoffrey Wood: Transports Canada.

M. Jeff Watson: D'accord. Très bien.

Qui forme vos employés pour qu'ils manipulent les marchandises dangereuses de façon sécuritaire?

M. Geoffrey Wood: Transports Canada.

M. David Bradley: Ou la province, encore une fois.

M. Jeff Watson: Qui veille à ce que les entreprises possèdent réellement un laissez-passer de zones réglementées pour les marchandises qu'elles transportent? Est-ce Transports Canada?

M. Geoffrey Wood: Oui.

Mr. Jeff Watson: Savez-vous combien souvent ces éléments sont inspectés par Transports Canada? Nous avons l'intention de poser ces questions aux représentants du ministère à un moment donné.

M. David Bradley: Non, parce que, encore une fois, Transports Canada a délégué l'application de ces règlements aux provinces. Par

conséquent, ce n'est pas Transports Canada qui veille à leur application. Ce sont les provinces.

En ce qui concerne les entreprises de camionnage, les expéditeurs, c'est Transports Canada.

M. Phil Benson: Le fédéral établit le règlement; les provinces veillent à son application. Le fédéral n'a pas d'employés qui inspectent les camions. En général, le nombre de personnes qui font les inspections dépend du bon vouloir des provinces. Dans certaines provinces, peu de gens font des inspections.

M. Jeff Watson: Ma dernière question porte sur les systèmes de gestion de la sécurité, que vous décrivez comme étant facultatifs. Pourquoi ne les rendez-vous pas obligatoires? Voulez-vous éviter de devoir faire l'objet d'un audit du gouvernement?

M. Phil Benson: Je dirais que c'est simplement en raison de la nature du secteur. Dans les secteurs du transport aérien et du transport routier, pour lequel je travaille, relativement peu de gens font 99 % du travail. Dans le secteur du camionnage, il existe un petit nombre de grandes entreprises qui font une grande partie du travail, mais il y a beaucoup d'entrepreneurs indépendants et de petits entrepreneurs que, même le fait de leur demander... Ils pensent pouvoir faire le travail, mais ils ne peuvent pas le faire. Ils ne peuvent tout simplement pas le faire.

M. Jeff Watson: Je voulais dire que les entreprises en installent.

Le président: Jeff, notre temps est écoulé.

Messieurs, je vous remercie de vous être déplacés pour prendre part à notre étude.

Mesdames et messieurs les membres du comité, à la semaine prochaine.

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>