



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 038 • 2^e SESSION • Le mardi 4 no41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

vembre 2014

Président

M. Larry Miller

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

vendredi 2014

• (1100)

[Traduction]

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

Je voudrais remercier M. Picard, qui est avec nous dans la salle, de sa présence et lui souhaiter la bienvenue. Nous entendrons aussi par vidéoconférence, d'une part, M. Grant Mitchell et M. Michael Royer, du Westcan Group of Companies, et, de l'autre, M. Richard Warnock, de l'Alberta Motor Transport Association.

Comme je crains toujours les difficultés techniques, je vais donner en premier la parole aux témoins qui comparaissent par vidéoconférence.

Monsieur Mitchell et monsieur Royer, vous avez 10 minutes à vous partager entre vous. Allez-y.

M. Michael Royer (vice-président, Parc automobile, RTL-Westcan Group of Companies): Merci, monsieur le président et membres du comité. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de vous présenter notre point de vue.

Je commencerai par vous donner un bref aperçu de notre entreprise, puis je vous parlerai de quelques-uns des programmes opérationnels que nous avons mis en place pour assurer une manutention sûre des marchandises dangereuses et le bon fonctionnement de notre système de gestion de la sécurité.

RTL-Westcan est un transporteur routier de vrac qui s'occupe de l'expédition de différents biens partout dans l'ouest du Canada, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. Notre société existe depuis 50 ans, ayant été créée en 1964. Nous sommes spécialisés dans le transport sûr de liquides en vrac, y compris les carburants raffinés à base de pétrole, l'asphalte chaud, le soufre fondu, les acides ainsi que les gaz liquéfiés, comme le propane, le butane et l'ammoniac anhydre. Nous transportons en outre des produits secs, dont le nitrate d'ammonium, les grains, les engrais, le sel, le ciment et la chaux.

M. Grant Mitchell: La société a 22 sites d'exploitation, son siège social étant situé à Edmonton, en Alberta. Dix de ces sites sont dotés d'installations complètes d'entretien et de réparation de camions-tracteurs, de citernes-remorques et d'autres remorques de transport de produits en vrac. Nous exploitons aussi à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest, un parc de réservoirs de stockage d'une capacité de 160 millions de litres qui dessert les clients des routes d'hiver de la région.

Parallèlement au parc de stockage, nous avons aussi à Yellowknife notre division de la construction qui est spécialisée dans les projets de construction civils et industriels. Nous avons des installations de transbordement dans la plupart de nos sites, et notamment une installation de transbordement rail-route des liquides en vrac à Calgary, en Alberta, et une autre à Trail, en Colombie-Britannique.

Nos clients appartiennent à un grand nombre de secteurs, dont l'agriculture, l'énergie et les mines.

Notre flotte de véhicules compte plus de 600 tracteurs routiers classe 8 et 1 500 remorques d'une charge brute pouvant atteindre 63 500 kilogrammes. Notre parc de citernes-remorques compte plus de 500 citernes TC406 pour les produits pétroliers. Nous avons aussi 350 citernes routières TC331 pour le transport des gaz de pétrole liquéfiés et de l'ammoniac ainsi que quelque 150 citernes TC406/407 pour le transport du pétrole brut et des condensats.

Au cours d'une année, nos unités tracteurs-citernes transportent plus de 4,5 milliards de litres de carburants raffinés à base de pétrole, 285 millions de litres de gaz de pétrole liquéfiés et 192 millions de litres d'ammoniac. Dans une année moyenne, nos véhicules transportant des marchandises parcourent plus de 75 millions de kilomètres dans toutes les conditions routières possibles.

Un certain nombre de nos routes de transport se trouvent dans des régions isolées. Compte tenu de l'étendue de notre territoire, le transport routier par camion constitue le seul moyen d'approvisionnement en marchandises, y compris les carburants pour véhicules et le propane pour chauffer les maisons.

Nos opérations se basent sur la sécurité et la formation ainsi que sur des centres de répartition modernes, du matériel d'une conception particulière et des mesures préventives spéciales touchant le matériel de transport de produits dangereux. Nous reconnaissons qu'une participation soutenue de la direction aux pratiques de sécurité constitue la pierre angulaire de la protection de nos employés, de l'environnement, du grand public et des clients que nous desservons.

Notre système de gestion de la sécurité favorise la prévention proactive. L'équipe de direction veille à ce que le système soit appliqué conformément aux exigences et assure un rendement satisfaisant dans tous les secteurs de l'entreprise. À part le travail de la personne responsable du SGS, il y a, à tous les échelons de la direction, parmi les superviseurs et dans tout l'effectif, un engagement fort visant à assurer le succès du programme. En cas d'incident, une équipe d'intervention d'urgence est mise sur pied pour corriger la situation et prévenir tout autre préjudice touchant les gens, l'environnement et les biens. Une fois que le site de l'incident a été sécurisé, il y a des enquêtes de suivi ainsi qu'une analyse destinée à établir les causes et à définir les mesures correctives.

La prévention joue un rôle de premier plan dans le succès du SGS. Des programmes de sécurité et de formation sont en place pour éduquer les chauffeurs du matériel de transport routier de RTL-Westcan. Tous les chauffeurs nouvellement recrutés doivent suivre un cours initial en classe. Cette formation porte entre autres sur les procédures de l'Institut canadien des produits pétroliers, le transport de marchandises dangereuses, le Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail et notre système de gestion de la sécurité.

Un camionneur professionnel doit savoir se comporter dans un milieu de travail en évolution constante. Des compétences particulières sont nécessaires pour affronter des conditions routières changeantes et travailler sur différents sites de chargement et de déchargement afin de livrer en toute sécurité le produit transporté. RTL-Westcan a installé deux simulateurs de conduite pour enseigner les compétences de base nécessaires à la conduite des camions de transport routier et pour perfectionner des compétences particulières, comme la conduite en hiver et la protection contre le capotage. À la fin du cours initial en classe, la formation sur route commence. Une équipe de formateurs chevronnés travaille avec les chauffeurs dans les camions pendant une première période, puis les contrôle à intervalles réguliers pour s'assurer de leur niveau de compétence dans le cadre d'examen périodiques du rendement. Le système Smith de conduite défensive est utilisé pour inculquer des compétences particulières. Des modules d'apprentissage en ligne CarriersEdge permettent de rappeler certaines connaissances liées au transport des marchandises dangereuses, au système SIMDUT, aux procédures de l'ICPP, etc.

Nous insistons beaucoup en outre sur la distraction au volant. L'utilisation de téléphones portables et d'autres dispositifs électroniques pendant la conduite est interdite dans les véhicules de la société.

Le système de délivrance de permis aux chauffeurs professionnels classe 1 comporte une sérieuse lacune. Nous avons pu constater un certain manque de formation parmi les chauffeurs classe 1 nouvellement recrutés, qui semblent pouvoir obtenir leur permis en se conformant à des exigences minimales. La formation pourrait être considérablement améliorée grâce à la création d'un programme d'apprentissage approuvé par le gouvernement semblable à celui qui s'applique partout au Canada aux métiers Sceau rouge.

- (1105)

Compte tenu de la nature complexe de la conduite routière de grandes unités camions-tracteurs, différents niveaux de formation sont nécessaires, comme on l'a mentionné plus tôt, afin d'inculquer aux camionneurs les compétences voulues. Il n'y a pas de doute que ce domaine est susceptible d'amélioration.

Comme les membres des corps de métiers qui doivent satisfaire à un certain niveau d'une norme établie avant de poursuivre leur formation, le secteur du transport profiterait d'un programme plus rigoureux comportant des niveaux de compétence définis. J'estime aussi que le programme d'apprentissage des chauffeurs professionnels peut attirer des travailleurs du pays, réduisant le besoin de travailleurs étrangers. La portée des tâches et des compétences des chauffeurs professionnels mériterait une étude plus approfondie.

Une conduite sûre par tous les temps constitue un important élément, mais il faut aussi considérer le processus de chargement et de déchargement et la formation continue. Souvent, les chauffeurs sont tenus de charger et de décharger dans des sites non gardiennés de régions éloignées. Le travail consistant à transférer des marchandises dangereuses devient beaucoup plus complexe quand il s'agit de produits volatils. Les chauffeurs doivent comprendre le fonctionnement d'un équipement complexe et pouvoir transférer des produits pétroliers en toute sécurité. Leur situation est semblable à celle des membres d'autres corps de métier qui doivent avoir un titre professionnel.

Consciente du fait que des périodes suffisantes de repos sont essentielles pour la conduite des véhicules, RTL-Westcan a établi un programme de gestion de la fatigue en 2009. Le programme insiste sur les troubles du sommeil, la détection et le traitement. Tous les

chauffeurs professionnels et les titulaires de postes critiques sur le plan de la sécurité sont tenus de participer au programme. Nous avons pu constater ses bienfaits au sein de notre société. Nous croyons que tous les transporteurs ferroviaires, maritimes et routiers pourraient bénéficier d'un tel programme dans leurs opérations.

Nous accordons une grande importance aux techniques de gestion des parcours afin de veiller à emprunter les routes adéquates lors du transport de marchandises dangereuses. Nous suivons les conditions météorologiques afin d'informer les chauffeurs de l'état des chaussées, des routes fermées et des conditions extrêmes. Nous n'hésitons pas à suspendre les opérations si l'état des routes l'impose.

Nos centres de répartition ont recours aux technologies les plus modernes pour coordonner la livraison des produits à nos clients. Tous les tracteurs sont équipés d'enregistreurs électroniques de bord qui suivent constamment l'emplacement du véhicule et sa progression. Ces appareils se fondent sur l'utilisation de satellites, de téléphonie cellulaire ou d'ondes radio. Les centres de répartition sont équipés de dispositifs de communication bidirectionnels permettant de rester en contact avec les véhicules pendant leur parcours. Les chauffeurs peuvent envoyer des messages aux centres pour faire des mises à jour ou relayer d'autres renseignements opérationnels. Cette fonction est désactivée lorsque le véhicule est en mouvement. Les répartiteurs peuvent faire correspondre le matériel à des produits particuliers afin de s'assurer que les marchandises dangereuses sont transportées dans des véhicules adéquats.

Un système électronique de suivi de la maintenance fonctionne parallèlement au système de répartition pour veiller à ce que l'entretien préventif soit fait et émettre automatiquement des avertissements lorsque le matériel a besoin de n'importe quelle forme d'entretien, y compris l'inspection des citernes conformément à la norme CSA B620. L'enregistreur de bord fournit aussi des rapports sur les événements critiques, et notamment sur la vitesse, la stabilisation antiroulis et le freinage brutal. Différents seuils sont utilisés pour déterminer la gravité des incidents. Les renseignements sont transmis en temps réel au centre de contrôle, qui examine les données et prend les mesures nécessaires.

La limite de vitesse routière de la société est établie à 100 kilomètres à l'heure. La vitesse du véhicule est contrôlée non seulement sur route, mais aussi dans les zones à vitesse réduite qui se trouvent par exemple dans les secteurs urbains. Une vitesse excessive augmente considérablement les distances de freinage et la consommation de carburant. Nous croyons fermement que les vitesses supérieures à 100 kilomètres à l'heure ne valent pas le risque additionnel.

Les heures de service sont enregistrées par des moyens électroniques, de sorte que les centres de répartition connaissent les heures de travail qui restent pour chaque chauffeur ainsi que l'heure à laquelle il doit prendre du repos. La formation particulière qui se répète est également suivie pour s'assurer que la formation des chauffeurs est à jour et qu'ils possèdent les qualifications voulues pour s'acquitter de leurs fonctions.

Nous choisissons les constructeurs chez qui nous achetons notre équipement en fonction du degré de perfectionnement des technologies qu'ils utilisent. Le fonctionnement global des véhicules est surveillé par des moyens électroniques qui assurent des conditions optimales d'utilisation du carburant et de fonctionnement au ralenti afin de réduire leurs effets environnementaux.

Cette information est transmise au dispositif de communication de bord par l'entremise du système de gestion du moteur. Ainsi, les rapports peuvent être envoyés aux centres de répartition et de contrôle. Les données servent à évaluer le rendement des chauffeurs dans le but d'améliorer leurs compétences. La moitié de nos tracteurs respectent les normes d'émissions réduites EPA 2010 des États-Unis et portent la vignette de conformité à la norme californienne de ralenti propre.

Les citernes routières TC406, TC407, TC412 et TC331 qui transportent des marchandises dangereuses égalent ou dépassent la norme CSA B620. Nous avons ajouté des caractéristiques de sécurité additionnelles telles que la stabilisation anti-roulis, le contrôle de traction, les feux latéraux supplémentaires et les dispositifs latéraux anti-encastrement. Les unités destinées au transport des marchandises dangereuses ont également un système de verrouillage des freins qui empêche le véhicule de se mettre en mouvement pendant le chargement ou le déchargement.

● (1110)

Des programmes rigoureux d'entretien préventif nous garantissent que tout le matériel a subi des inspections régulières. Cela comprend les inspections annuelles des véhicules commerciaux, les contrôles visuels, les essais d'étanchéité ainsi que les essais quinquennaux comprenant des contrôles visuels et des tests portant sur la résistance à la pression, les organes internes et l'étanchéité. Ces inspections sont enregistrées dans nos systèmes de telle sorte que le matériel ne peut pas être choisi par un centre de répartition si les délais prévus sont écoulés.

Bref, nous sommes de fiers membres du secteur canadien du transport routier. Faisant partie des commanditaires nationaux de MADD Canada, nous considérons que la sécurité du transport est un élément de première importance de notre entreprise. Grâce aux programmes que nous avons mentionnés — SGS, simulateurs, formation intensive des chauffeurs, utilisation d'indicateurs de rendement et capacité de les mesurer —, notre secteur peut réduire le nombre total d'accidents et continuer à assurer le transport en toute sécurité des marchandises dangereuses.

Je vous remercie du temps que vous nous avez accordé et de l'occasion de présenter notre point de vue au comité.

Le président: Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de M. Warnock. Vous avez 10 minutes.

M. Richard Warnock (président et chef de la direction, Siège social, Alberta Motor Transport Association): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie d'avoir permis à l'Alberta Motor Transport Association de participer à votre étude du régime canadien de sécurité des transports sous l'angle du transport des marchandises dangereuses et des systèmes de gestion de la sécurité.

Je crois savoir que votre comité a entendu la semaine dernière l'Alliance canadienne du camionnage et d'autres associations provinciales. Comme notre association est membre de l'ACC, nous sommes en faveur des systèmes d'enregistrement électroniques, des dispositifs de stabilisation anti-roulis pour les camions neufs, des limiteurs de vitesse et de la formation obligatoire pour les chauffeurs de camion débutants.

Dans le secteur pétrolier albertain, il y a deux grands moyens de transport des produits du pétrole et du gaz, à savoir le pipeline de collecte et le camion entre l'installation pétrolière et un point de distribution tel qu'un terminal de pipeline ou une installation d'épuration. Seulement 10 % du pétrole brut est transporté par

camion sur nos routes et ce, dans le respect le plus strict des règlements du ministère des Transports.

Selon moi, le transport routier en vrac des matières dangereuses de catégorie 3 ne sera jamais une option pour l'industrie pétrolière et gazière, car en régime d'utilisateur-payeur nous ne serions pas rentables sur de grandes distances. Le nombre de camions qui serait nécessaire pour transporter la charge de 100 wagons-citernes serait déjà prohibitif aujourd'hui. Compte tenu de la pénurie prévue de chauffeurs, le transport routier ne serait même pas envisageable.

Outre les produits pétroliers, il y a bien des types et des quantités de marchandises dangereuses destinées à de nombreux secteurs — y compris des biens ménagers — qui sont transportées dans le marché du chargement partiel ou complet. Ces marchandises sont aussi transportées dans le respect des règlements du ministère des Transports.

Les organismes de réglementation provinciaux font des inspections dans les établissements de tous les transporteurs de marchandises dangereuses pour s'assurer que leurs systèmes de gestion de la sécurité sont conformes, vérifiés à l'interne et appliqués. De plus, les camionneurs qui circulent sur nos routes font l'objet d'inspections routières destinées à vérifier que leur formation est à jour et que leurs papiers sont conformes aux règlements du ministère des Transports et aux exigences liées au transport des marchandises dangereuses.

La formation des camionneurs qui transportent des marchandises dangereuses s'inscrit dans le programme global que doivent respecter tous les transporteurs pour assurer la sécurité sur nos routes. Les camionneurs reçoivent la formation nécessaire pour comprendre les documents qui doivent accompagner les marchandises, mais les expéditeurs aussi devraient être tenus responsables de la formation de leurs employés chargés du transport de marchandises dangereuses, de l'exactitude des documents d'accompagnement et de toutes les indications de danger correspondant aux produits transportés, y compris les plaques-étiquettes de danger remis aux chauffeurs pour chaque livraison.

Notre industrie s'efforce constamment d'améliorer la sécurité routière en vue de réduire le nombre d'accidents. De plus, des normes élevées sont appliquées pour réduire les incidents à toutes les installations de chargement et de déchargement. Notre association encourage ses membres et collabore avec eux sur une base quotidienne pour assurer la sécurité sur nos routes.

Je vous remercie de votre attention. Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions, monsieur le président.

● (1115)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre M. Picard, de l'Atlantic Provinces Trucking Association. Monsieur Picard, vous avez 10 minutes.

M. Jean-Marc Picard (directeur exécutif, Atlantic Provinces Trucking Association): Merci, monsieur le président.

Bonjour, tout le monde. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de présenter au comité le point de vue de notre association.

Je vais essentiellement reprendre les observations de Richard.

L'APTA est évidemment l'organisme qui représente les provinces de l'Atlantique. Comptant plus de 300 membres, dont la plupart transportent des marchandises dangereuses, l'association considère que votre étude est importante. C'est une chose que nous suivons de très près.

Nous faisons également partie de l'Alliance canadienne du camionnage. Par conséquent, nous appuyons le document présenté au comité plus tôt cette année. Notre industrie est bien consciente du fait que le transport des marchandises dangereuses est très en vue ces jours-ci. Nous estimons que notre secteur va bien. Il est actuellement très sûr, le nombre d'incidents est minime et la plupart ne se produisent pas pendant le transport de marchandises dangereuses.

Nous avons l'impression que le système qui est actuellement en place fonctionne bien. Cela dit, je m'empresse d'ajouter que nous partageons la route avec le public, ce qui nous impose de continuer à nous soucier de la sécurité de nos opérations et de veiller à la sécurité de nos véhicules. Comme Richard l'a mentionné, nous avons besoin, à cette fin, de disposer de certaines choses, comme les systèmes d'enregistrement électroniques, les normes de stabilisation anti-roulis à l'intention des constructeurs de véhicules et les limiteurs de vitesse. Que nous transportions des marchandises dangereuses ou des cargaisons ordinaires, ces trois éléments sont importants pour l'industrie parce qu'ils nous aident à maintenir la sécurité de nos opérations.

Au sujet des points à améliorer, je voudrais signaler un certain nombre d'aspects, que Richard a également mentionnés. Les expéditeurs devraient assumer une plus grande part de responsabilité pour la documentation, mais on devrait en même temps insister davantage sur la formation des camionneurs ainsi que sur la qualité des formateurs qui en sont chargés.

Comme je l'ai dit, nous n'avons aujourd'hui que très peu d'incidents, ce qui montre que les systèmes fonctionnent très bien. Nous sommes cependant disposés à écouter vos recommandations et à répondre à toute question que vous auriez.

Je vous remercie.

Le président: Merci. Tout le monde a été très concis.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Monsieur Mai, vous avez sept minutes.

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

Je voudrais également remercier tous les témoins pour les exposés qu'ils nous ont présentés aujourd'hui.

Je vais commencer par le groupe RTL-Westcan. J'aimerais comprendre comment les choses se passent en pratique. Par exemple, s'il y a un accident, quelles sont les mesures prises? S'il s'agit d'un camion transportant des marchandises dangereuses, quelles étapes exactes suivez-vous pour informer les premiers intervenants de la nature des produits transportés? Comment faites-vous en pratique?

M. Michael Royer: Je vous remercie de votre question.

Comme M. Royer l'a mentionné tout à l'heure, nos camions sont équipés d'un matériel satellite de repérage et de communication. De plus, nos centres opérationnels de répartition sont actifs 24 heures sur 24, sept jours par semaine et 365 jours par an.

Nous appuyons en temps réel nos véhicules et nos employées 24 heures sur 24. Si un incident se produit, un avertissement automatique est acheminé au centre d'opérations compétent, qui prend immédiatement contact avec l'un de nos professionnels de la

sécurité qui sont, eux aussi, en disponibilité 24 heures sur 24, sept jours par semaine. Le professionnel de la sécurité communique immédiatement avec les premiers intervenants et, selon la nature de l'incident, il peut décider d'envoyer sur place une équipe de la société.

Grâce à notre technologie, tous les intéressés connaissent exactement la cargaison du véhicule et les propriétés du produit transporté. Ils communiquent rapidement avec les premiers intervenants et offrent un soutien téléphonique en attendant l'arrivée de notre équipe. À partir de là, il y a une procédure complète de repérage aussi bien électronique que sur papier. L'heure exacte de chaque opération est enregistrée et l'information circule partout dans notre organisation jusqu'à ce que le problème soit réglé et que tout revienne à la normale. Cela fait évidemment partie de notre enquête.

• (1120)

M. Hoang Mai: Y a-t-il quelqu'un qui prend contact avec le CANUTEC, par exemple?

M. Michael Royer: Absolument. D'après toutes les lignes directrices en vigueur, cela fait partie du protocole. Nos responsables ont une liste de contrôle électronique, dans le cadre de leur manuel de procédure en ligne. Ils suivent la liste de contrôle pour s'assurer de n'avoir rien omis.

M. Hoang Mai: D'accord.

M. Michael Royer: Tout est donc prévu.

M. Hoang Mai: C'est bon à savoir.

L'une des questions que le comité se posait concernait les premiers intervenants: les municipalités sont-elles en mesure d'intervenir dans le cas des marchandises dangereuses dont vous vous occupez? La question qui se posait — ou ne se posait pas, selon le témoin à qui nous nous adressions — était de savoir si les municipalités devaient être informées d'avance de la cargaison des camions.

Qu'en pensez-vous? En ce qui concerne la collaboration avec les municipalités et les mesures à prendre pour s'assurer qu'elles disposent de la formation ou des ressources nécessaires pour intervenir, êtes-vous satisfaits du dialogue qui existe? Êtes-vous persuadés que tout le monde est prêt à affronter des incidents de ce genre?

M. Michael Royer: Comme entreprise de transport et sur le plan de la responsabilité, nous disposons des ressources nécessaires non seulement à l'interne, mais aussi par l'entremise d'entrepreneurs dont nous avons retenu les services partout dans les zones où circulent nos camions. Nous nous assurons ainsi d'avoir une couverture suffisante. De toute évidence, la vitesse de réaction est extrêmement importante dans tous les cas.

Nous veillons toujours à avoir, partout où vont nos camions, les ressources voulues — encore une fois, elles peuvent être internes ou externes — pour réagir à toute situation. Nous collaborons étroitement avec de nombreux services d'incendie au chapitre de la première intervention, des propriétés des produits transportés et des éventuelles mesures d'assainissement à prendre. Nous sommes très actifs dans ce domaine, partout dans les collectivités, les villes et les localités où passent nos camions.

Nous pouvons constamment améliorer la communication et le dialogue avec les municipalités et les premiers intervenants afin de nous assurer que tout le monde fait toujours de son mieux. Pour l'essentiel, nous croyons vraiment que nos préparatifs sont suffisants. En cas d'accident, nous avons invariablement bénéficié d'un excellent soutien de la part des municipalités et des organismes de même nature.

M. Hoang Mai: Ma question suivante s'adresse à l'association de camionneurs. Le comité a entendu des représentants de l'Alliance canadienne du camionnage. Vous avez tous les deux mentionné certaines difficultés relativement aux expéditeurs. Quand nous parlons de la mise en vigueur des règlements, nous pensons à la réglementation ou aux autorités provinciales qui s'occupent du secteur du transport routier. Par ailleurs, quand nous parlons des expéditeurs de marchandises dangereuses, le gouvernement fédéral intervient. Les représentants de l'ACC nous ont parlé de problèmes de compétences ou de capacités et de mesures à prendre pour veiller au respect des règlements.

Que pensez-vous de tout cela en ce qui concerne les expéditeurs?

M. Jean-Marc Picard: Vous pouvez commencer, Richard.

M. Richard Warnock: Il y a une formation prescrite pour nos chauffeurs chargés du transport de marchandises dangereuses. Il devrait donc y avoir une formation prescrite pour les expéditeurs qui s'occupent de telles marchandises parce que certains d'entre eux n'ont pas les connaissances nécessaires. Il faudrait que les entreprises établissent des programmes reconnaissant que les expéditeurs doivent donner à leurs employés une formation semblable à celle que reçoivent nos chauffeurs pour qu'ils comprennent ce dont ceux-ci ont besoin, connaissent la nature des marchandises transportées et s'assurent que la documentation et le marquage de sécurité sont adéquats.

• (1125)

M. Jean-Marc Picard: Monsieur le président, chaque fois que nous avons un nouveau chauffeur, nous lui donnons une certaine formation sur le transport des marchandises dangereuses ou d'autres biens. Les expéditeurs devraient avoir la même responsabilité. S'ils engagent un nouvel employé, ils devraient lui donner une formation suffisante touchant les marchandises dangereuses: chargement et déchargement du camion et production des documents nécessaires en fonction du genre de produit transporté.

On ne ferait ainsi que rationaliser le processus de formation dans notre secteur.

M. Hoang Mai: Vous avez mentionné que la formation est prescrite. Je suppose qu'elle est prescrite par les autorités provinciales.

Varie-t-elle d'une province à l'autre? Les exigences et l'application sont-elles partout les mêmes?

M. Jean-Marc Picard: Pour le chauffeur ou pour...

M. Hoang Mai: Oui, pour le camionneur.

M. Jean-Marc Picard: La formation est réglementée à l'échelle provinciale, mais j'ai l'impression que les mêmes normes s'appliquent partout. Nous travaillons constamment à l'harmonisation de la formation donnée de notre secteur. La collaboration dans ce domaine est plus forte que jamais. Par exemple, dans le cas des longs ensembles routiers, nous donnons tous la même formation. La même chose s'applique aux marchandises dangereuses parce qu'elles passent par les mêmes provinces.

Le président: Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

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

Bonjour, messieurs.

Monsieur Mitchell, pouvez-vous nous en dire davantage sur vos installations de transbordement rail-route? Où se trouvent-elles?

M. Grant Mitchell: Nous en avons deux. La plus récente, qui se trouve à Calgary, en Alberta, a été construite il y a trois ans. Elle est

pleinement opérationnelle depuis deux ans et dispose des moyens technologiques les plus modernes. Elle est dotée de dispositifs Scully de protection contre les débordements pour le chargement des camions. Il s'agit donc d'une installation de transbordement rail-route. Nous transbordons surtout des produits pétroliers, et notamment du carburant diesel.

M. David McGuinty: Avez-vous entrepris d'agrandir vos installations en taille, portée et capacité, par exemple?

M. Grant Mitchell: Pas à l'heure actuelle. En ce moment, nous avons un excédent de capacité à notre installation de Calgary.

L'installation de Trail, en Colombie-Britannique, s'occupe des acides et des engrais secs. Il s'agit d'une installation de transbordement route-rail. C'est la même chose car il faut prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires, exercer une surveillance constante et avoir de très bons plans d'urgence pour les deux installations. Les plans sont enregistrés auprès de la municipalité et des services locaux d'incendie.

M. David McGuinty: Les baisses projetées du prix des carburants sur les marchés mondiaux auront-elles des conséquences pour votre entreprise?

M. Grant Mitchell: L'effet le plus important que nous constatons, c'est que la croissance pourrait probablement ralentir légèrement, compte tenu du prix actuel des carburants. Nous nous attendons à un ralentissement de la croissance dans la partie amont du marché. En même temps, nous prévoyons une légère hausse dans nos marchés de détail parce que les gens sont plus tentés de conduire davantage et d'aller plus loin.

M. David McGuinty: On reconnaît aujourd'hui que, même si tous les pipelines envisagés au Canada sont construits, y compris ceux de l'Est, de l'Ouest et du Sud, et s'ajoutent à la capacité actuelle de transport par oléoduc, nous aurons quand même d'ici 2024 un million de barils par jour d'excédent de production provenant des sables bitumineux. C'est ce qu'on pense aujourd'hui. Ce sont les estimations courantes publiées par l'Association canadienne des producteurs pétroliers, l'Office national de l'énergie et d'autres.

Vous êtes aux premières loges de ce secteur. Dans une perspective de sécurité et en fonction de ce que M. Warnock vient de nous dire, le transport du pétrole par camion serait plutôt onéreux. Il deviendrait de plus en plus difficile à cause de la pénurie de chauffeurs et parce que les camions ne peuvent pas transporter des volumes du même ordre que le chemin de fer à cause du nombre de wagons, de la longueur des trains, etc. Pouvez-vous nous aider à comprendre ce que pensent les responsables du secteur pétrolier de l'Alberta? Que pense une société comme RTL-Westcan? Qu'arrivera-t-il s'il est impossible de transporter le pétrole par camion?

• (1130)

M. Grant Mitchell: Nous sommes certainement d'accord avec M. Warnock. Nous sommes des membres actifs de l'AMTA et de l'ACC. Nous sommes donc d'accord avec eux sur de nombreux points.

Nous avons adopté une approche assez proactive dans le recrutement de nos chauffeurs professionnels parce que nous croyons que la menace est très réelle et que nous connaissons très probablement une pénurie de chauffeurs à mesure que les marchés prendront de l'expansion. Par conséquent, comme Mike l'a mentionné...

M. David McGuinty: Je suis certain que vous investissez beaucoup dans la sécurité, la formation, etc., mais j'aimerais en savoir davantage sur ce que pensent les entreprises pétrolières du secteur privé. Vous vous occupez bien sûr de transport routier, mais vous transportez d'énormes quantités de pétrole et de produits pétroliers. Qu'arrivera-t-il quand nous aurons cet énorme excédent de capacité? À quoi vous attendez-vous? Est-ce que les responsables du secteur pétrolier de l'Alberta croient que ce problème se résorbera tout seul?

M. Grant Mitchell: Je parlerai en particulier du travail que nous faisons dans les régions où nous avons des activités, du secteur pétrolier de l'Alberta et des clients que nous desservons. Nous discutons avec eux de ce que nous prévoyons pour les trois à cinq prochaines années. D'après leurs projections et leurs plans de forage, même s'il y a davantage de pipelines, ce qui réduirait le volume transporté par camion jusqu'aux gares de chemin de fer et jusqu'aux terminaux de certains pipelines, ils s'attendent à une croissance annuelle moyenne de 3 à 5 % des besoins de transport en camion dans les trois à cinq prochaines années.

Bref, nous collaborons très étroitement avec eux pour nous assurer de mettre à leur disposition des capacités suffisantes. Nous ne prévoyons pas de risques importants à cet égard.

M. David McGuinty: J'aimerais passer pendant quelques instants à la question de la responsabilité. Quel genre d'assurance-responsabilité les entreprises de camionnage ont-elles pour être protégées en cas de déversement?

Pendant le week-end, j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec un proche conseiller de la mairesse de Lac-Mégantic, qui m'a dit que la catastrophe de 2013 a coûté 600 millions de dollars jusqu'ici et que la facture continue à grimper. Il a été sérieusement question de raser littéralement d'énormes secteurs de la ville afin d'éliminer le pétrole qui s'est infiltré dans le sous-sol et qui refait surface et se déplace. Le pétrole déversé est en train de migrer, de sorte que les responsables de la ville ne savent pas à combien s'élèvera la facture finale.

Je sais que vous vous occupez de camionnage, mais quelle est la nature de votre responsabilité en cas de déversement ou d'accident? Comment les choses se font-elles en pratique? Pouvez-vous nous aider à comprendre?

M. Grant Mitchell: Comment se font les choses? Je crois que c'est très important. Il ne serait pas exact de nous comparer aux chemins de fer parce qu'un convoi de 100 wagons n'a pas de commune mesure avec le contenu d'une citerne. Dans nos activités en Alberta, nous transportons surtout des cargaisons d'environ 35 000 litres.

M. David McGuinty: Qu'arrive-t-il en cas de déversement?

M. Grant Mitchell: Il nous arrive d'en transporter un peu plus ou un peu moins.

M. David McGuinty: Oui, je comprends cela.

M. Grant Mitchell: En cas de déversement, la première intervention est vraiment essentielle. Il faut se rendre sur place et circonscrire les dégâts afin de limiter la responsabilité. Ensuite, de concert avec les autorités locales, il faut dresser un plan pour atténuer très rapidement les effets sur le secteur. Heureusement, nous avons toujours eu du succès à cet égard. Les problèmes ont été très rares et n'ont jamais été très importants. Compte tenu de la réglementation en vigueur, la responsabilité est bien circonscrite.

Il est évident que nous avons souscrit des assurances adéquates pour être en mesure d'affronter n'importe quel incident.

M. David McGuinty: Malheureusement, il ne me reste presque plus de temps. Le président vient de me faire signe.

C'est exactement la question sur laquelle nous aimerions avoir plus de détails. Quels sont vos limites de responsabilité? Supposons qu'il y ait des frais de nettoyage d'un million de dollars. Comment faites-vous face à la situation? Comment la municipalité est-elle indemnisée ou remboursée pour les travaux d'assainissement?

Le président: Je vous prie de répondre très brièvement.

M. Grant Mitchell: Nous avons un processus normalisé. Pour ce qui est de l'assurance-responsabilité, nous aurons, selon les contrats particuliers, une limite variant entre 5 millions de dollars et un montant beaucoup plus important. La situation est la même pour tous les transporteurs de la même taille.

Le président: Je vous remercie.

Madame Young, vous avez sept minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Je remercie les témoins pour leurs exposés.

Comme M. McGuinty a soulevé la question, j'aimerais vous demander votre point de vue sur la sécurité relative du transport par pipeline, par train et par camion. Quel est le moyen de transport le plus sûr?

• (1135)

M. Grant Mitchell: Nous croyons que le transport par camion est actuellement très bien contrôlé. Comme nous l'avons déjà dit en ce qui concerne nos opérations dans le secteur pétrolier de l'Alberta, nos activités se déroulent dans un rayon d'environ 75 milles, entre la tête du puits et la gare ou le terminal de pipeline. Bref, c'est très bien contrôlé.

Je ne peux pas parler de la sécurité des pipelines. Je n'ai pas de connaissances spécialisées dans ce domaine.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Nous avons entendu dire au comité que le transport par pipeline est le plus sûr, compte tenu de ce qui s'est passé à Lac-Mégantic.

Diriez-vous que le secteur du camionnage ne sera jamais en mesure de transporter les volumes actuels et projetés, comme l'a demandé M. McGuinty?

M. Grant Mitchell: Nous ne pourrions ni transporter les volumes prévus sur de longues distances ni offrir un service aussi efficace que le chemin de fer ou le pipeline. Notre place dans le secteur pétrolier de l'Alberta se situe dans le transport à courte distance.

Mme Wai Young: Ainsi, les protestations de l'opposition contre les pipelines n'aident pas du tout le secteur à transporter son produit selon ses besoins parce que le transport routier ne sera jamais en mesure de s'occuper des volumes dont le secteur pétrolier a besoin.

M. Grant Mitchell: Ce ne serait pas très efficace. Nous pensons aux opérations actuelles de transport par chemin de fer ou par pipeline. Le rail va de l'ouest du Canada jusqu'à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Nos camions ne peuvent pas en faire autant.

Mme Wai Young: Et qu'en est-il du transport vers l'Ouest? Je viens de Vancouver. Le transport vers l'Ouest est-il plus facile à envisager?

M. Grant Mitchell: Oui, il serait envisageable, mais il y a les économies d'échelle. Pour des distances de cet ordre, il est certain que le chemin de fer ou un pipeline seraient plus économiques.

Mme Wai Young: J'ai été très intriguée quand vous avez parlé des deux — comment les avez-vous appelées? — stations ultramodernes de transfert que vous avez construites.

M. Grant Mitchell: Voulez-vous parler des simulateurs de conduite? Nous les avons fait construire spécialement pour notre société.

Mme Wai Young: Vous avez dit que toutes les autres entreprises de transport routier du Canada ont la même chose.

M. Grant Mitchell: La technologie est disponible partout.

À notre connaissance, quelques autres entreprises ont de tels simulateurs, mais elles ne sont pas très nombreuses.

Mme Wai Young: Pourquoi?

M. Grant Mitchell: Je crois que les moyens traditionnels de formation des chauffeurs professionnels suffisent pour répondre aux besoins de beaucoup de transporteurs. Ils ont leurs propres programmes de formation dont ils sont satisfaits. Les simulateurs constituent une amélioration de notre programme actuel de recrutement et de formation. Nous estimons qu'ils nous servent bien.

Mme Wai Young: Pouvez-vous me dire très rapidement si, oui ou non, le programme de simulation est seulement offert à vos employés? Ce n'est pas une chose qui s'est généralisée parmi les associations de camionnage et autres du Canada?

M. Grant Mitchell: À l'heure actuelle, les simulateurs sont réservés à nos employés. Un de nos clients utilise des unités plus petites.

Mme Wai Young: D'accord.

Je voudrais connaître l'avis de M. Picard.

Monsieur Picard, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Jean-Marc Picard: Le simulateur est conçu pour s'ajouter à la formation traditionnelle. Dans la plupart des entreprises qui en ont, il sert à compléter le programme de formation offert.

La technologie est extraordinaire, mais elle n'enlève rien à la valeur de la formation pratique. En effet, nous avons quelques membres qui utilisent des simulateurs. Nous avons quelques écoles de conduite qui s'en servent aussi. Toutefois, dans le programme de formation, ce n'est qu'un élément parmi d'autres.

Ne perdons pas de vue que la formation pratique est également très importante, comme Grant l'a mentionné. Ces simulateurs sont très coûteux, de sorte qu'une entreprise qui exploite une vingtaine de camions ne peut sûrement pas s'en payer un.

Mme Wai Young: Dans son exposé, M. Mitchell a dit que nous devrions avoir un système plus complet ou plus détaillé de classement des chauffeurs professionnels.

Est-ce exact? J'ai paraphrasé ce que vous avez dit.

Monsieur Picard, croyez-vous que c'est exact?

M. Jean-Marc Picard: C'est exact.

Nous devons examiner la formation obligatoire au niveau d'entrée. En tant que secteur, nous avons besoin d'en faire un métier spécialisé. Indépendamment du transport de marchandises dangereuses, le chauffeur a beaucoup de responsabilités et beaucoup de règlements à appliquer. Nous croyons par conséquent que ces deux éléments — la formation et la désignation comme métier spécialisé — sont très importants pour notre secteur.

• (1140)

Mme Wai Young: D'autres témoins nous ont dit qu'un petit pourcentage d'entreprises de camionnage — ou de chauffeurs — est responsable de la majorité des accidents.

J'aimerais savoir ce qu'il en est. La majorité des camionneurs et des entreprises de transport routier ont des systèmes très sûrs, mais

une petite minorité de 15 à 20 %, d'après ce qu'on dit, est responsable de la plupart des accidents.

Diriez-vous que c'est exact?

M. Jean-Marc Picard: Je n'ai pas vu les statistiques. Je ne peux donc pas dire si ces chiffres sont exacts ou non.

Il appartient à chaque province de vérifier ses transporteurs pour s'assurer qu'ils respectent les consignes de sécurité et sont tenus de se soumettre à un examen s'ils atteignent un certain seuil en matière de sécurité.

Mme Wai Young: D'accord.

Monsieur Warnock, dans une province comme l'Alberta qui compte beaucoup de régions rurales et quelques grandes villes — il en est de même de la Colombie-Britannique —, que pensez-vous du fait que de nombreux camionneurs travaillent à des endroits où il n'y a aucune surveillance?

Que pensez-vous de cette situation?

M. Richard Warnock: Il est vrai... [Note de la rédaction: difficultés techniques].

C'est là qu'entre en jeu une formation rigoureuse. Grâce au plan d'intervention d'urgence... [Note de la rédaction: difficultés techniques]... s'il y a un incident. Toutefois, les incidents... [Note de la rédaction: difficultés techniques]... sont là. Ils sont rares, mais ils se produisent de temps en temps. Par conséquent, les chauffeurs doivent recevoir une formation spéciale pour ces occasions.

Je voudrais également parler des simulateurs de conduite que possède l'AMTA... [Note de la rédaction: difficultés techniques]. On peut en voir les avantages. Nous avons investi dans un... [Note de la rédaction: difficultés techniques]... et un autre mobile que nous pouvons mettre à la disposition des petites entreprises de camionnage pour la formation de leurs chauffeurs.

Le président: Monsieur Warnock.

M. Richard Warnock: [Note de la rédaction: difficultés techniques]... si je me suis écarté...

Le président: Monsieur Warnock, nous ne vous entendons plus. Le son est haché, et les interprètes n'arrivent plus à suivre. Avez-vous un bouton que vous pouvez enfoncer ou bien est-ce seulement un microphone?

M. Richard Warnock: Il y a juste un bouton de microphone que j'enfonce. Entendez-vous mieux quand je le tiens plus près?

Le président: J'ai l'impression que c'est mieux. Faites donc, s'il vous plaît.

C'est cela, tenez-le plus près. Pourriez-vous répéter la dernière partie de votre réponse?

M. Richard Warnock: Je vous disais, au sujet des simulateurs de conduite, que l'AMTA, ou Alberta Motor Transport Association, a investi dans deux... [Note de la rédaction: difficultés techniques]... et un mobile. Nous pouvons ainsi offrir la formation en simulateur à nos membres et même à des entreprises non membres des collectivités rurales, ce qui est certainement avantageux pour... [Note de la rédaction: difficultés techniques]... En fin de compte [Note de la rédaction: difficultés techniques]... cette formation est obligatoire pour les chauffeurs, qui doivent obtenir un certificat de sécurité... [Note de la rédaction: difficultés techniques]... s'il y a un incident, de sorte qu'ils peuvent immédiatement prendre contact avec les premiers intervenants.

Le président: Monsieur Komarnicki, vous avez sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Je vous remercie.

Je vais probablement adresser directement mes questions au groupe RTL-Westcan.

Je crois que vous avez affaire à deux ou trois variables, le matériel, c'est-à-dire le camion, la conception du matériel, le chauffeur et bien sûr le public voyageur, sur lequel vous n'avez pas autant de contrôle, mais dont vous devez tenir compte.

Le président: Monsieur Warnock, nous allons essayer de rétablir la communication avec vous.

Monsieur Komarnicki, je ne savais pas vraiment à qui vous adressiez vos questions, mais nous allons rétablir la liaison avec M. Warnock.

M. Ed Komarnicki: D'accord. Je vais donc poursuivre.

En ce qui concerne la conception du matériel, je crois que vous devez surtout vous soucier des collisions et des capotages. Qu'a-t-on fait de particulier à cet égard? Les mesures à prendre sont-elles prescrites par voie réglementaire ou législative? Pouvez-vous nous en parler?

M. Michael Royer: Pour ce qui est de la conception du matériel, nous avons décidé qu'une vitesse de 100 kilomètres à l'heure est suffisante sur nos routes. Nos camions sont donc limités à cette vitesse. Nous surveillons également la vitesse lors du passage dans des zones à vitesse réduite, par exemple 80 kilomètres à l'heure ou moins. Tous nos tracteurs les plus récents sont équipés de dispositifs de stabilisation anti-roulis. Il s'agit de systèmes assez complexes qui surveillent la vitesse, la position du véhicule et les déplacements éventuels de la charge, par exemple en cas de conduite hors route. Ils peuvent intervenir en appliquant les freins, en ralentissant le véhicule et en corrigeant sa trajectoire pour l'empêcher de se renverser.

• (1145)

M. Ed Komarnicki: Dans le cadre de la prévention des collisions, est-ce que la stabilisation anti-roulis est la seule chose dont vous vous souciez à part la vitesse? N'y a-t-il aucun autre dispositif qu'il serait possible d'ajouter à part le système de stabilisation?

M. Michael Royer: Nous avons mis à l'essai quelques technologies, comme des caméras installées dans la cabine pour surveiller la route et les manoeuvres du chauffeur. Le système tient compte des habitudes de conduite, comme le fait de suivre de trop près, etc. Beaucoup des incidents qui se produisent sont attribuables à des véhicules qui coupent la route à nos camions ou qui font des manoeuvres brusques qui obligent le chauffeur à freiner brutalement. Nous examinons d'autres technologies parmi les nombreuses qui sont offertes sur le marché. Il y a le régulateur de vitesse intelligent, que nous envisageons de mettre à l'essai et qui surveille la distance par rapport au véhicule qui précède afin de maintenir un espacement suffisant. Nous savons aussi qu'il est possible de recourir à d'autres technologies susceptibles de prévenir les accrochages avec le public voyageur.

M. Ed Komarnicki: Est-ce que toutes ces mesures sont prises par la société sur une base volontaire, y compris la stabilisation anti-roulis, ou bien sont-elles prescrites d'une façon ou d'une autre?

M. Michael Royer: Non, elles ne sont pas prescrites.

M. Ed Komarnicki: D'accord...

M. Michael Royer: Nous avons décidé, comme entreprise, d'agir en vue de réduire le nombre d'incidents et de favoriser la formation de nos chauffeurs. C'est le principal élément. Si nous avons ce que

nous appelons « un événement critique », nous nous servons des données recueillies pour donner plus de formation au chauffeur.

M. Ed Komarnicki: Vous avez dit que beaucoup d'autres projets sont en cours, comme la surveillance électronique, etc.

En ce qui concerne le système de gestion de la sécurité, je voudrais d'abord vous poser cette question: comment persuadez-vous les chauffeurs d'embarquer dans votre programme? Ensuite, qu'avez-vous à dire aux petits exploitants qui n'ont que très peu d'employés? Comment peuvent-ils s'occuper d'un système de gestion de la sécurité? Quelles recommandations pouvez-vous formuler pour améliorer la situation des entreprises qui n'ont pas la même taille que la vôtre?

M. Grant Mitchell: Pour persuader nos chauffeurs de participer, nous commençons par nous assurer que l'ensemble de l'entreprise a adopté ces systèmes, ces programmes et ces mesures préventives. Pour nous, c'est une question de culture. Nous agissons grâce à la sensibilisation, à la formation et à un leadership manifeste. Chacun dans l'entreprise et parmi les membres de notre équipe a certains objectifs et certaines attentes, le but étant de promouvoir le message, de favoriser l'éducation, d'appuyer nos employés et de prêcher par l'exemple. Pour nous, tout est affaire de sensibilisation, de formation et d'engagement.

M. Ed Komarnicki: Très bien.

Avez-vous des observations ou des suggestions au sujet de la façon d'aider les petits exploitants?

M. Michael Royer: Grâce à nos associations, qu'il s'agisse de l'AMTA ou de l'ACC, nous collaborons en matière de mesures préventives et cherchons des moyens pouvant nous aider tous à devenir plus fiables, plus sûrs et plus professionnels. Sur le plan de la sécurité, il y a beaucoup de collaboration dans le secteur afin que tout le monde s'améliore sans cesse.

M. Ed Komarnicki: J'ai une petite question concernant vos installations de transbordement.

La Loi et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses s'appliquent au transport interprovincial et international. Pour votre part, vous ne faites que de courts trajets à destination d'une installation de transbordement. Qui régit les mesures à prendre et les systèmes à mettre en place dans ces installations?

M. Michael Royer: C'est Transports Canada.

M. Ed Komarnicki: Je crois savoir que les règles de Transports Canada s'appliquent aux mouvements interprovinciaux dans le cas des camionneurs. Pour le transport international, dites-vous que ces règles s'appliquent aux installations fixes et aux petits trajets?

M. Grant Mitchell: Oui.

Nous avons des contacts réguliers avec Transports Canada lorsque nous avons conçu l'installation. Nous aurons des vérifications périodiques par des inspecteurs du ministère qui viendront contrôler la façon dont nous fonctionnons.

• (1150)

M. Ed Komarnicki: Je sais que, dans le cadre de l'exploitation d'une installation de transbordement, la municipalité joue un rôle important, de même que la disponibilité d'eau et de services de pompiers.

Qui prend la décision finale sur ce qu'il faut mettre en place avant d'exploiter une telle installation? Je veux parler de choses comme la présence d'un corps de sapeurs-pompiers volontaires et la disponibilité d'eau?

M. Grant Mitchell: Il y a différents niveaux d'approbation en ce qui concerne la conception et la construction de l'installation. Le service d'incendie participe évidemment. À Calgary, la municipalité et Transports Canada ont eu leur mot à dire sur les plans, le matériel, la disponibilité d'eau et les mesures de sécurité prises dans l'installation de transbordement.

M. Ed Komarnicki: Vous dites donc qu'une installation de transbordement ne peut pas fonctionner avant d'avoir été approuvée par quels organismes?

M. Grant Mitchell: L'approbation finale nous a été donnée avant mon arrivée à la société, mais je crois qu'elle venait de Transports Canada et de la ville de Calgary.

Le président: Monsieur Komarnicki, votre temps de parole est écoulé.

C'est maintenant au tour de Mme Morin pour cinq minutes.

[Français]

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

Monsieur Mitchell, dans votre site Web, on parle de programmes quotidiens pour les mécaniciens et les conducteurs. Le matin, ces derniers s'assurent que tout fonctionne bien. La journée commence donc par des vérifications.

Comment se déroule l'inspection? Trouvez-vous parfois des problèmes et comment sont-ils réglés?

[Traduction]

M. Grant Mitchell: Les chauffeurs doivent tous procéder à des vérifications avant le départ sur leur véhicule avant de démarrer de l'un de nos sites, d'une gare ou d'une aire de repos où ils ont peut-être passé la nuit. Ils doivent donc faire une vérification complète comprenant un contrôle mécanique, un examen de la documentation et une mise à jour de leur dispositif électronique. Toutes nos unités sont équipées d'un système électronique d'enregistrement. Nous ne gardons plus un journal de bord sur papier autrement qu'à des fins de sauvegarde en cas de problèmes techniques. Il y a la liste de contrôle à vérifier le matin ou avant le départ. La liste est soumise à des vérifications conformément aux règles non seulement de notre entreprise, mais aussi du gouvernement.

Une fois la vérification terminée, les chauffeurs peuvent commencer leur journée. Nous leur demandons aussi d'observer une pause au moins une fois toutes les quatre heures...

[Français]

Mme Isabelle Morin: Ces documents sont-ils canadiens? Toutes les compagnies doivent-elles remplir de tels documents? Sont-ils tous les mêmes ou différent-ils d'une compagnie à l'autre?

[Traduction]

M. Grant Mitchell: Toutes les entreprises ont l'obligation réglementaire de le faire.

[Français]

Mme Isabelle Morin: C'est bien, je vous remercie.

La semaine dernière, on a parlé du chargement et du déchargement des marchandises. On a mentionné que c'était souvent dans ces occasions que les accidents survenaient. On constate que 70 % des accidents surviennent lors de ces activités. Votre site indique que chaque fois que vous allez à un nouvel endroit, vous l'inspectez au préalable avant d'accepter de vous y rendre. J'aimerais savoir comment cela fonctionne. De quelle façon procédez-vous à l'inspection? Comment cela aide-t-il à réduire le nombre d'accidents?

[Traduction]

M. Grant Mitchell: Avant d'accepter un nouveau point de livraison, nous dressons ce que nous appelons le plan de gestion du parcours. L'un de nos professionnels de la sécurité prend alors le volant et suit le parcours que nos chauffeurs auraient à emprunter après avoir chargé le produit. Ils notent tous les éléments de risque, dangers, passages à niveau, changements des limites de vitesse, etc. qu'ils observent le long de la route. Ils continuent cette tâche jusqu'à leur arrivée au site de déchargement.

Une fois arrivés à ce site, ils en font une inspection complète pour s'assurer de l'accessibilité, compte tenu de la taille de nos unités, de la présence de matériel de sécurité, de la disponibilité d'eau, de tuyaux, d'accessoires, etc. Bref, ils procèdent à une inspection complète, puis établissent ce que nous appelons une carte de tracé sur laquelle ils reportent tous les renseignements qu'ils ont recueillis, y compris les coordonnées des personnes-ressources et les renseignements nécessaires en cas d'urgence. Tout cela est fait avant que le premier chargement ne soit expédié au nouveau site. Les données sont introduites dans notre système d'exploitation, qui n'autorise l'envoi d'une unité au nouveau site qu'après réception de toute l'information nécessaire.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Est-il fréquent que vous ne puissiez pas vous rendre sur un site? Est-ce une pratique courante de toutes les compagnies avant d'accepter de se rendre sur un site ou est-ce simplement vous qui avez décidé de le faire?

[Traduction]

M. Grant Mitchell: Excusez-moi, mais le son était un peu haché lorsque vous avez posé la question.

Pouvez-vous répéter, s'il vous plaît?

• (1155)

[Français]

Mme Isabelle Morin: Premièrement, je voudrais savoir s'il est fréquent que vous refusiez d'aller sur un site. Demandez-vous que certaines modifications soient apportées avant de vous rendre sur un site?

Deuxièmement, je voudrais savoir si cette pratique est courante. Toutes les compagnies le font-elles ou êtes-vous la seule à le faire? Y a-t-il une réglementation au sujet de l'inspection avant de se rendre sur un nouveau site?

[Traduction]

M. Grant Mitchell: Tout d'abord, cette façon de procéder n'est pas prescrite à ma connaissance. C'est une pratique que nous avons adoptée depuis un certain nombre d'années. Nous savons par ailleurs que beaucoup d'autres entreprises semblables à la nôtre appliquent les mêmes procédures. De plus, certains de nos clients exigent que ces mesures soient prises.

Quant au nombre de fois où nous avons refusé de desservir un site, je ne pourrai pas vous donner le chiffre exact. Il nous est souvent arrivé de présenter des recommandations aux responsables du site pour leur signaler des améliorations à apporter. Je dirais qu'il est très rare que nous refusions de faire des livraisons. Nous faisons un suivi pour nous assurer que nos recommandations ont été mises en oeuvre ou, pour le moins, qu'on nous a donné les raisons pour lesquelles elles n'ont pas été suivies. Ce n'est que dans moins de 5 % des cas que nous refusons de faire des livraisons.

[Français]

Mme Isabelle Morin: D'accord.

Bien que cela arrive rarement, plusieurs recommandations sont effectuées après vos visites. Les inspections devraient-elles être obligatoires?

[Traduction]

M. Grant Mitchell: Il serait difficile de rendre ces inspections obligatoires. Dans le cas des livraisons faites dans le secteur privé, notre industrie a intérêt à faire de son mieux pour favoriser la sécurité, mais il serait vraiment difficile d'imposer des mesures de ce genre.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Watson. Vous avez cinq minutes.

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

Je remercie également nos témoins de leur présence au comité aujourd'hui.

Au chapitre des systèmes de gestion de la sécurité, le gouvernement fédéral n'impose actuellement aucune exigence aux entreprises de transport routier qui font des livraisons internationales ou interprovinciales. Y a-t-il des gouvernements provinciaux ou territoriaux qui imposent actuellement la mise en place d'un système de gestion de la sécurité?

M. Jean-Marc Picard: Les entreprises de notre secteur se conforment toutes au Code national de sécurité, mais il appartient aux provinces de le mettre en vigueur. C'est essentiellement ainsi que le secteur est organisé en ce moment.

M. Jeff Watson: Vous n'avez donc pas l'obligation d'avoir un système de gestion de la sécurité bien que le Code national de sécurité puisse contenir des éléments susceptibles de faire partie d'un tel système.

M. Jean-Marc Picard: C'est exact.

M. Jeff Watson: Pourtant, un système rigoureux de gestion de la sécurité, et non le Code national de sécurité... Vous avez dit, je crois, que RTL a un système de gestion de la sécurité. Je suppose donc qu'il est volontaire. C'est exact?

M. Grant Mitchell: Oui.

M. Jeff Watson: Qui vérifie votre système de gestion de la sécurité? Y a-t-il un audit externe de ce système?

M. Grant Mitchell: Oui, en Alberta, nous avons ce qu'on appelle l'audit de base qui est effectué chaque année par une tierce partie.

• (1200)

M. Jeff Watson: À votre avis, la décision d'établir un système de gestion de la sécurité est-elle attribuable à l'envergure de vos opérations? Y a-t-il un seuil en deçà duquel un tel système n'a pas sa raison d'être à cause de la taille de l'entreprise ou du fait qu'il s'agit par exemple d'un propriétaire exploitant indépendant?

M. Grant Mitchell: Comme nous étions [Note de la rédaction: *inaudible*]... de leur organisation, c'est certainement une décision visant à s'assurer que nous comprenions bien les pratiques exemplaires et la façon de les mettre en oeuvre dans notre entreprise afin de continuer à croître en toute sécurité.

M. Jeff Watson: Les systèmes de gestion de la sécurité devraient-ils être obligatoires dans les entreprises de transport routier interprovincial ou international d'une certaine taille?

M. Grant Mitchell: Je crois qu'ils peuvent être intégrés dans le Code national de sécurité. Le code actuel pourrait peut-être être révisé tous les ans en fonction de ce qui se passe dans le secteur.

M. Jeff Watson: En cas d'accident ou d'incident, quels rapports faut-il actuellement produire? Au niveau fédéral, il est évident que tout incident ayant occasionné un déversement doit obligatoirement être signalé au Bureau de la sécurité des transports. Y a-t-il un régime semblable relevant d'une agence ou d'une autorité provinciale à laquelle vous êtes tenus de présenter des rapports? Avez-vous l'obligation de signaler l'incident à quiconque?

Monsieur Picard, je ne sais pas si vous avez quelque chose à dire à ce sujet.

M. Jean-Marc Picard: Il est nécessaire de signaler chaque incident à Transports Canada, je suppose, mais chaque province a évidemment des lois régissant la sécurité de chaque transporteur et lui imposant de produire certains rapports.

M. Jeff Watson: Si RTL a, dans l'une de ses installations de transbordement, un incident qui occasionne un déversement lors du chargement ou du déchargement d'un camion, devez-vous le signaler? Si oui, à qui?

M. Grant Mitchell: Oui, nous devons immédiatement signaler l'incident aux autorités environnementales de la province s'il y a déversement d'un produit.

M. Jeff Watson: L'objet de mes questions est de déterminer si le régime en vigueur permet de suivre, d'une manière empirique, la sécurité du transport des marchandises dangereuses par camion. À certains égards, il est simple pour nous d'examiner les statistiques du Bureau de la sécurité des transports pour voir, sur une base empirique, si les différents modes de transport s'améliorent ou non et déterminer quels facteurs sont en jeu. Nous ne semblons cependant pas avoir un régime de ce genre dans le cas du transport routier.

Y a-t-il des statistiques? Sont-elles simplement dispersées, de sorte qu'il suffirait de les trouver et de les centraliser, ou bien faut-il que le comité envisage de recommander la mise en place d'un système à cette fin?

Qui veut essayer de répondre à cette question?

M. Richard Warnock: Monsieur le président, je vais faire un commentaire à ce sujet.

Le ministère des Transports de chaque province fait des vérifications dans les établissements en se fondant sur les règlements en vigueur. Au cours de ces vérifications, les responsables examinent les incidents et accidents de chaque transporteur. Les entreprises sont tenues de garder des dossiers et de veiller à leur exactitude en vue de ces vérifications. Des programmes de ce genre existent actuellement dans les provinces.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

Oh, excusez-moi. Y a-t-il un autre témoin qui souhaite intervenir?

M. Grant Mitchell: Je voulais simplement ajouter que les transporteurs ont un profil qui est contrôlé à l'échelle fédérale. Tout y est signalé sur une base mensuelle: accidents, contraventions pour excès de vitesse, amendes imposées à des véhicules, etc. Il y a donc un historique qui est conservé.

Le président: Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Je remercie les témoins de leur présence.

Au cours de notre dernière réunion, nous avons entendu dire que l'Alliance canadienne du camionnage souhaiterait l'adoption d'un règlement imposant une gestion électronique des heures de travail des chauffeurs parce qu'à l'heure actuelle, certains se soustraient à la loi en falsifiant les dossiers sur papier. Êtes-vous aussi d'avis qu'un règlement fédéral ou provincial devrait imposer l'inscription électronique des heures de travail?

•(1205)

M. Grant Mitchell: À RTL-Westcan, nous appuyons l'adoption d'un système d'enregistrement électronique par voie réglementaire. Dans notre flotte, 90 % des véhicules sont dotés de systèmes électroniques de bord. D'ici février prochain, le pourcentage atteindra 100 %.

M. Jean-Marc Picard: Notre association est également du même avis. Cela nous amènerait au niveau suivant auquel notre secteur devrait se trouver. Les journaux de bord sur papier sont vulnérables, si je peux m'exprimer ainsi. Les systèmes d'enregistrement électroniques représentent la voie d'avenir pour notre secteur. De plus en plus de transporteurs en sont équipés, que ce soit obligatoire ou non. Nous devons agir rapidement sur ce front.

M. Mike Sullivan: Je vous remercie.

Les Teamsters, qui ont également comparu devant le comité, appuient aussi cette mesure. Ils ne s'y opposent pas du tout. C'est une bonne chose que toutes les parties intéressées appuient le principe d'une gestion électronique plus étendue des heures de travail des camionneurs.

Il y a un second point que je veux aborder. Plusieurs d'entre vous ont parlé de la formation de vos chauffeurs. Y aurait-il lieu de prévoir des normes minimales à cet égard pour toutes les provinces? Nous avons récemment appris qu'en Ontario, il suffit d'avoir 10 heures d'expérience au volant pour obtenir un permis AZ sans avoir jamais conduit sur une route principale à accès limité. C'est un sérieux problème que nous venons tout juste de découvrir. À votre avis, le comité devrait-il envisager une forme quelconque de norme de formation qui serait applicable dans tout le pays?

M. Jean-Marc Picard: Les écoles de conduite sont toutes privées aujourd'hui. Nous publions des normes et exerçons des pressions en faveur de ce que le secteur recommande et appuie. Nous estimons que, pour certaines capacités, il devrait y avoir une formation obligatoire des chauffeurs au niveau d'entrée. Cela nous amènerait au niveau suivant et nous permettrait de mettre en place la structure de formation voulue pour les jeunes chauffeurs et les personnes à la recherche d'une seconde carrière.

M. Mike Sullivan: Y en a-t-il d'autres qui souhaitent intervenir?

M. Richard Warnock: Monsieur le président, j'ai une observation à présenter. L'Alberta appuie une formation minimale obligatoire pour les chauffeurs. Il est nécessaire d'avoir une norme pour que la compétence des camionneurs soit établie avant qu'ils ne conduisent des poids lourds sur les routes publiques. Nous avons besoin, partout au Canada, d'une formation au niveau d'entrée qui soit juste et équitable pour toutes les provinces et qui puisse être mise en place le plus rapidement possible.

M. Grant Mitchell: Nous serions aussi en faveur d'une norme de ce genre.

M. Mike Sullivan: Je vous remercie.

Monsieur Picard, je crois que c'est vous qui avez dit, dans votre exposé préliminaire, qu'il conviendrait que les expéditeurs assument plus de responsabilité pour la documentation. Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

M. Jean-Marc Picard: S'il y a un problème, toute la responsabilité retombe sur le chauffeur et le transporteur. Par conséquent, comme les deux travaillent en étroite collaboration avec l'expéditeur aux étapes de chargement et de déchargement du produit, l'expéditeur devrait assumer une part de responsabilité en matière de formation pour être en mesure de déterminer quels documents correspondent à quel produit. Ainsi, en cas d'incident, ce ne serait pas toujours le transporteur qui assumerait toute la responsabilité.

C'était essentiellement le sens de mon observation.

M. Mike Sullivan: Nous avons également entendu des représentants du secteur ferroviaire qui ont dit la même chose au sujet de la responsabilité. Les chemins de fer ne peuvent pas refuser de transporter des marchandises, contrairement aux camionneurs qui ont cette possibilité. Par conséquent, le secteur ferroviaire, estimant qu'il ne pouvait pas dire non, a demandé que les expéditeurs soient tenus partiellement responsables de tout déversement causé par les chemins de fer.

Que pensent les camionneurs de la responsabilité à l'égard du transport routier des produits, de la responsabilité découlant de déversements et de l'adoption de règlements concernant l'assurance-responsabilité à souscrire?

•(1210)

M. Jean-Marc Picard: C'est une question à laquelle il est difficile de répondre. Chaque incident survient dans des circonstances particulières et peut être attribuable à une erreur du chauffeur, à un chargement mal fait, à une documentation incomplète, etc. Cela influe sur l'importance du déversement et sur ses effets.

Qui est responsable de quoi et dans quelle mesure faut-il revoir certaines choses? Je laisse la réponse aux experts, mais il est certain que nous souhaitons que cette question fasse l'objet d'un examen à l'avenir.

Le président: Votre temps de parole est écoulé.

C'est maintenant au tour de M. Braid pour cinq minutes.

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

Je remercie tous les témoins de leur présence au comité aujourd'hui.

Ma première question s'adresse au représentant de RTL. Si j'ai bien compris, vous avez mentionné, dans votre exposé préliminaire, que vous desservez un certain nombre de routes dans le Nord et dans des régions isolées. J'aimerais que vous nous en disiez davantage à ce sujet. Les conditions dans lesquelles vous offrez ces services sont évidemment très particulières.

De quelle façon adaptez-vous votre système de gestion de la sécurité pour tenir compte des caractéristiques géographiques uniques des régions isolées? À quelles procédures particulières, à quel genre de formation avez-vous recours?

M. Grant Mitchell: Nous usons de différents moyens pour affronter la situation. Premièrement, nous commençons par dresser notre plan de gestion du parcours dont j'ai parlé plus tôt. Cela nous permet de connaître tous les risques du trajet. Deuxièmement, nous veillons à établir des rapports adéquats avec des tiers pour le cas où nous aurions besoin d'aide à cause d'un accident, d'un problème d'entretien ou d'une défaillance du matériel.

Enfin, dans le cas des routes septentrionales et isolées, nous n'avons recours, en règle générale, qu'à nos chauffeurs les plus expérimentés, qui ont le plus grand nombre d'heures au volant et le plus de formation et en qui nous avons le plus confiance pour travailler dans ces régions éloignées.

M. Peter Braid: D'accord. Si un accident se produit, comment vous assurez-vous d'une réaction rapide compte tenu des distances en cause?

M. Grant Mitchell: Encore une fois, notre mode de fonctionnement nous permet d'être constamment en contact avec nos unités et nos chauffeurs grâce aux communications par satellite. Nous sommes donc informés très rapidement. Sur la base des rapports reçus et de l'endroit où l'accident s'est produit, nos professionnels de la sécurité et de l'entretien interviennent immédiatement. Ils s'adressent à la tierce partie compétente, si c'est nécessaire, ou à la plus proche installation capable d'agir très rapidement.

M. Peter Braid: Je vous remercie de ces éclaircissements.

Vous avez également mentionné que vos camions envoient de l'information en temps réel au siège social et que, dans certains cas, vous avez la possibilité de réagir immédiatement ou selon les circonstances. Pouvez-vous nous donner un exemple ou deux pour nous permettre de nous faire une bonne idée de votre façon de procéder? Avez-vous du personnel qui surveille en permanence l'information transmise en temps réel? Quel genre de processus avez-vous établi?

M. Grant Mitchell: Il y a deux façons de procéder. Les avis d'importance mineure provenant des systèmes de bord ne sont pas nécessairement traités sur-le-champ. Ils sont compilés et sont examinés sur une base mensuelle au terminal d'attache du chauffeur en cause. Nous avons un programme de formation continue permettant de remédier aux problèmes signalés dans ces avis. Si l'incident est plus sérieux, comme dans le cas d'un problème de stabilité, l'avis est immédiatement communiqué au répartiteur de service, qui a la possibilité de prendre contact avec un professionnel de la sécurité et d'envoyer un message d'urgence au camion en cause pour demander au chauffeur de stopper le véhicule et de prendre contact soit avec le professionnel de la sécurité soit avec le centre de répartition. Nous pouvons à ce stade demander au chauffeur ce qui s'est passé.

• (1215)

M. Peter Braid: Excellent. Je vous remercie.

Monsieur Picard, vous avez dit que vous êtes en faveur des limiteurs de vitesse et de la surveillance électronique pour le secteur du transport routier. Que ce soit pour la région de l'Atlantique en particulier ou pour l'ensemble du Canada, à votre avis, quelle est la proportion des entreprises du secteur qui recourent actuellement à ces technologies, c'est-à-dire aux limiteurs de vitesse et à la surveillance électronique? Pourquoi certaines sociétés n'utilisent pas ces technologies?

M. Jean-Marc Picard: Les limiteurs de vitesses sont en fait obligatoires au Québec et en Ontario. Pour nous, dans le Canada atlantique, je dirais qu'environ 75 % des entreprises les ont adoptés pour des raisons de sécurité et pour faire des économies de carburant. Ces dispositifs ont donc de grands avantages. Nous incitons les entreprises qui n'en ont pas à les adopter et nous en faisons la promotion parmi nos membres. Toutefois, nous ne pouvons forcer personne à s'en servir.

M. Peter Braid: D'accord.

M. Jean-Marc Picard: Ce serait différent si ces dispositifs devenaient obligatoires.

M. Peter Braid: C'est vrai.

M. Jean-Marc Picard: Pour ce qui est des systèmes électroniques de bord, il est évident que le pourcentage des entreprises qui les ont adoptés est assez faible à cause de leur nouveauté et de l'importance de l'investissement nécessaire. Toutefois, certaines des entreprises les plus importantes, comme RTL-Westcan et nous-mêmes, en sont à près de 100 % dans l'adoption des systèmes d'enregistrement électronique, et n'ont jamais eu à s'en plaindre. Nous continuons donc à inciter nos membres à examiner la question et à essayer certains produits. Nous constatons qu'ils sont de plus en plus nombreux à le faire, mais ils ne le font pas à un rythme assez rapide. De toute évidence, il conviendrait d'imposer ces dispositifs par voie réglementaire.

M. Peter Braid: Pour ce qui est de la saisie électronique de l'information, par opposition à son inscription sur papier, je suppose qu'il y a maintenant des technologies et des applications dont les entreprises et les chauffeurs peuvent se servir, peut-être même sur leur téléphone intelligent. Cela ne vous inquiète pas? La technologie est-elle disponible?

M. Jean-Marc Picard: Oui, elle l'est. On peut y recourir, comme vous l'avez dit.

M. Peter Braid: Je soupçonne qu'il y a même quelques technologies canadiennes.

M. Jean-Marc Picard: Absolument. Les technologies canadiennes occupent une place de premier plan.

Une voix: Elles viennent de Waterloo.

M. Peter Braid: Exactement, de Waterloo.

Vous avez bien compris où je voulais en venir.

M. Jean-Marc Picard: Ces technologies sont prêtes. Elles sont là et ne sont pas trop coûteuses. Nous croyons, pour cette raison, qu'il est temps d'aller de l'avant et de rendre ces dispositifs obligatoires.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Yurdiga, vous avez cinq minutes.

M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président. Je remercie également les témoins de leur présence au comité.

Beaucoup d'entreprises de transport ont maintenant recours à des exploitants indépendants pour renforcer leur propre flotte. Le problème est de savoir si ces exploitants reçoivent la même formation que les chauffeurs de l'entreprise. Je voudrais demander à M. Warnock de répondre à cette question.

M. Richard Warnock: Les grandes entreprises le font certainement. Dans ce cas, elles exigent des propriétaires exploitants qu'ils aient la même formation que leurs propres chauffeurs.

Les entreprises plus petites ne respectent pas la même norme. Toutefois, la formation nécessaire pour le transport des marchandises dangereuses est prescrite par le ministère des Transports par voie réglementaire, de même que les heures de travail et d'autres conditions. Les normes s'appliquent donc autant aux propriétaires exploitants qu'aux chauffeurs de l'entreprise.

M. David Yurdiga: Je vous remercie.

Monsieur Mitchell, beaucoup de villes, grandes et petites, réservent des routes secondaires aux marchandises dangereuses, mais de nombreuses collectivités les laissent passer en plein milieu de la localité, parfois à proximité d'écoles et d'hôpitaux.

Votre système de gestion de la sécurité prévoit-il des mesures particulières dans ce cas? Fait-il intervenir les premiers intervenants?

• (1220)

M. Grant Mitchell: Oui, nous commençons par dresser le plan de gestion du parcours. Toute l'information est documentée et communiquée à nos chauffeurs chaque fois qu'ils sont désignés pour un transport de ce genre. Ils voient les changements des limites de vitesse à leur entrée dans les collectivités et savent s'ils vont passer à proximité d'une zone scolaire, d'un hôpital ou de n'importe quel endroit caractérisé par un risque accru.

Nous transmettons aux municipalités en cause des plans d'intervention d'urgence pour le cas où un incident important se produirait. Je ne peux pas vous dire que nous avons de tels plans pour chaque collectivité de chaque région dans laquelle nous avons des activités, mais nous connaissons les risques auxquels nos chauffeurs sont exposés au cours de chaque transport.

M. David Yurdiga: Je vous remercie.

Monsieur Picard, à mesure que la technologie évolue, nous faisons mieux ce que nous avons à faire. Les taux d'assurance deviennent-ils plus favorables à cause de votre programme de gestion de la sécurité? Est-ce que cela influe sur vos primes? Peut-être les compagnies d'assurance ne reconnaissent-elles pas tout le travail que font les différentes entreprises.

M. Jean-Marc Picard: Non, je pense qu'elles commencent à le faire. Elles travaillent en étroite collaboration avec leurs clients. Elles essaient de les amener à renforcer leur sécurité pour que leurs primes baissent. Toutefois, en fin de compte, les conditions sont différentes pour chaque transporteur et chaque compagnie d'assurances.

Il n'en reste pas moins que les entreprises qui se soucient beaucoup de la sécurité bénéficient de conditions d'assurance avantageuses.

M. David Yurdiga: C'est tout pour moi.

Je vous remercie.

Le président: Merci.

Nous commençons un nouveau tour.

Madame Morin, vous avez cinq minutes.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci beaucoup, monsieur le président.

Un peu plus tôt aujourd'hui, on a parlé de l'utilisation des téléphones cellulaires par les conducteurs et je me suis demandé quelles mesures étaient prises à ce sujet. Même si on s'assure de donner de bonnes directives et qu'on offre de la formation, on voit encore beaucoup de gens sur la route en train d'envoyer des messages texte, même si cela représente pour eux énormément de points de démerite et d'importantes amendes s'ils se font arrêter par la police. C'est la raison pour laquelle le Québec, par exemple, vient de renforcer ses lois à cet égard.

Comment incitez-vous les conducteurs à ne pas se servir de leur téléphone cellulaire au volant? Est-ce que son usage est interdit?

Ma question s'adresse à qui veut répondre.

M. Jean-Marc Picard: Aujourd'hui, beaucoup de compagnies affichent une tolérance zéro à ce sujet.

[Traduction]

M. Grant Mitchell: Ce n'est pas facile de répondre. Dans notre cas, nous avons organisé une très vaste campagne pour sensibiliser nos chauffeurs non seulement à la réglementation, mais aussi aux

raisons pour lesquelles nous leur demandons certaines choses et aux risques qu'ils courent. Nous avons une très bonne vidéo que nous avons beaucoup utilisée. Elle a pour titre « Le dernier texto ». Elle présente de vrais témoins qui ont vu un accident dû à la distraction au volant et qui en ont été affectés. Nous utilisons cette vidéo comme moyen éducatif.

Nous essayons de sensibiliser aussi bien nos chauffeurs que les membres de leur famille. En général, lorsqu'on considère les valeurs familiales, c'est le fils ou la fille ou encore l'épouse qui dit: « Oui, sois prudent et reviens-nous sain et sauf tous les jours. » Nous sensibilisons nos chauffeurs, nos employés et leurs familles, et nous commençons à constater des résultats positifs.

Pour ce qui est de l'utilisation au volant de téléphones portables ou d'autres appareils électroniques, nous avons nous aussi une politique de tolérance zéro, que nous appelons la règle pour sauver des vies. Si un chauffeur ou n'importe lequel de nos employés ou de nos cadres commet ce genre d'imprudences au volant pendant ses heures de travail, c'est vraiment la tolérance zéro. Nous avons une discipline très rigoureuse.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur Picard, vous avez la parole.

M. Jean-Marc Picard: J'allais dire la même chose que ce qui vient d'être mentionné. Beaucoup de compagnies ont une politique de tolérance zéro à cet égard. Les gens doivent respecter ce qu'on leur demande de faire ou trouver un emploi ailleurs. À mon avis, c'est devenu la norme. C'est certain qu'il y a toujours des choses à améliorer. Par contre, je trouve que les compagnies ont, de leur propre initiative, adopté de bonnes politiques pour leurs employés.

• (1225)

Mme Isabelle Morin: Je vous remercie.

Il y a un autre point que nous n'avons pas encore abordé au sein du comité.

Une des conclusions d'un rapport rendu public récemment au Royaume-Uni porte sur la conception des camions qui fait que les angles morts sont beaucoup trop étendus. Avez-vous entendu parler de ce rapport et de ses conclusions en ce qui a trait aux angles morts et à la conception des camions? Comment peut-on améliorer la situation?

Vous avez traité un peu plus tôt de la question du partage de la route. On sait qu'il y a eu des accidents. Qu'est-ce qui pourrait être fait pour améliorer la situation?

M. Jean-Marc Picard: Notre association continue de sensibiliser ses membres et le grand public sur les dangers que posent les angles morts. Il faut comprendre que si une personne ne peut pas se voir dans le miroir d'un véhicule, le conducteur ne pourra pas la voir non plus.

Au cours des années, nous avons mené différentes campagnes pour sensibiliser les gens sur la question des angles morts. Malheureusement, on ne peut pas atteindre toute la population, ni sensibiliser tous les gens sur une base individuelle. Notre association continue de mener des campagnes de sensibilisation, mais les compagnies doivent elles aussi sensibiliser leurs employés et l'ensemble de la population. C'est peut-être quelque chose qui est difficile à comprendre pour le public en général. Chaque personne qui souhaite obtenir son permis de conduire de classe 5 devrait avoir couvert la question des angles morts d'un camion dans son programme de formation.

Mme Isabelle Morin: Ce sujet n'est pas couvert à l'heure actuelle?

M. Jean-Marc Picard: Je ne sais pas si c'est inclus au chapitre de la formation.

Mme Isabelle Morin: Est-ce que quelqu'un sait si c'est inclus ou non?

M. Jean-Marc Picard: Je ne saurais le dire. En ce qui me concerne, cela fait trop longtemps que j'ai mon permis.

Mme Isabelle Morin: Ce sera un point à vérifier.

Merci, monsieur le président. Je n'ai plus de questions à poser.

[Traduction]

M. Grant Mitchell: À notre connaissance, il n'y a aucun règlement qui s'applique à cet égard, mais nous apprenons à nos chauffeurs la conduite défensive en utilisant ce que nous appelons les principes de Smith, qui visent à les rendre très conscients de leur environnement, y compris dans les angles morts.

Le président: Monsieur McGuinty, vous avez cinq minutes.

M. David McGuinty: Messieurs, jeudi dernier, moi-même et d'autres membres du comité avons posé à David Bradley, président de l'Alliance canadienne du camionnage, des questions sur la responsabilité et sur quelques problèmes pratiques relatifs à la sécurité du transport routier. Je voudrais vous lire deux extraits de la réponse de David Bradley afin de connaître votre avis sur son point de vue. Je crois en effet qu'il touche à chacun de vos mandats. Voici ce qu'il a dit en premier:

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.

Il a ensuite ajouté un peu plus loin:

Nous avons besoin [au Canada] d'une loi qui stipule que les expéditeurs ne peuvent pas avoir recours à des contrats de transport qui les déchargent de toute responsabilité même s'ils ont été négligents. Voilà ce dont nous avons besoin.

Est-ce bien ce dont nous avons besoin?

M. Richard Warnock: Monsieur le président, j'ai peut-être une observation à présenter à ce sujet. C'est sûrement ce dont nous avons besoin. Les contrats de transport... [Note de la rédaction: difficultés techniques]... à protéger. On ne peut vraiment pas leur permettre d'inscrire une clause qui les décharge de toute responsabilité... [Note de la rédaction: difficultés techniques]... sur le chauffeur et l'entreprise de transport la responsabilité de tout incident attribuable à la négligence. Ils ne peuvent pas... [Note de la rédaction: difficultés techniques]... et ne doivent donc pas inclure de telles clauses dans leurs... [Note de la rédaction: difficultés techniques].

M. David McGuinty: Je voudrais alors vous demander ceci: Y a-t-il quelque chose dans la loi ou la réglementation qui oblige les entreprises de transport routier à signer ces contrats et à respecter cette clause?

Nous avons perdu tout le monde... [Note de la rédaction: difficultés techniques].

•(1230)

M. Jean-Marc Picard: Non, il n'y a rien qui s'applique. Certains transporteurs sont prêts à accepter du travail à n'importe quelle condition. Ils signent le contrat en espérant qu'ils n'auront pas à le regretter. C'est la raison pour laquelle il faudrait faire quelque chose

au sujet de ces clauses d'immunité inscrites dans les contrats. Elles devraient être interdites. Les expéditeurs ne devraient pas avoir le droit de les imposer à notre secteur. Autrement, un transporteur dira non, je ne signe pas, mais l'expéditeur finira toujours par trouver quelqu'un d'autre qui signera et transportera le produit. Cela est très préjudiciable pour nous.

M. David McGuinty: Ainsi, à votre connaissance, aucun membre du secteur, dans la région de l'Atlantique, par exemple, n'occupe une place assez importante sur le marché pour pouvoir dire simplement qu'il n'est pas [Note de la rédaction: inaudible]... courir ce risque?

M. Jean-Marc Picard: Certains ont dit non.

M. David McGuinty: Et que s'est-il passé? Ont-ils simplement perdu un client?

M. Jean-Marc Picard: C'est cela. Certains peuvent se permettre de dire non, mais d'autres, comme je l'ai dit, n'ont pas les moyens de le faire.

M. David McGuinty: D'accord.

Est-ce que toutes les liaisons sont rétablies, monsieur le président?

Le président: Il vous reste environ une minute.

M. David McGuinty: C'est très bien. Peut-être les autres messieurs que nous voyons à l'écran peuvent nous dire si, à leur avis, nous devons interdire les clauses de ce genre dans les contrats. En effet, M. Picard vient de nous expliquer que si un membre du secteur refuse d'accepter la clause, l'expéditeur trouvera toujours quelqu'un d'autre qui le fera. Est-ce bien cela?

M. Grant Mitchell: Oui, nous avons déjà vu des cas de ce genre.

Nous nous excusons d'avoir manqué les quelques dernières minutes. Nous avons été coupés pour une raison que je ne connais pas, de sorte que je n'ai pas entendu les réponses de M. Picard.

Nous n'acceptons pas de signer de tels contrats, mais nous avons vu des expéditeurs s'adresser à un autre transporteur qui, nous pouvons le supposer, aura accepté la clause. Une réglementation adéquate permettrait d'assainir la situation concurrentielle.

Le président: D'accord. Merci beaucoup. Nous sommes arrivés au terme de la période prévue pour la réunion. Je tiens à remercier M. Picard ainsi que les deux témoins qui se sont joints à nous par vidéoconférence. Nous vous sommes très reconnaissants de votre participation à notre étude.

invoquez-vous le Règlement, monsieur McGuinty?

M. David McGuinty: Monsieur le président, je me demande si nous pouvons, avec l'accord de tous nos collègues du comité, présenter à notre ministre nos vœux les plus chaleureux et les plus sincères de prompt rétablissement et de bonne santé.

Le président: Je vous remercie pour cette proposition, monsieur McGuinty. Je sais que beaucoup d'entre nous l'on déjà fait à titre privé, comme collègues de la ministre, mais je crois que, venant de l'ensemble du comité, ce geste serait très apprécié.

M. David McGuinty: Merci beaucoup.

Le président: Merci à vous. Nous veillerons à ce que cela soit fait.

M. Jeff Watson: Je serais très heureux de transmettre les vœux du comité à la ministre.

Le président: Très bien.

Encore une fois, merci à nos témoins.

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>