



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 039 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 27 novembre 2014

Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 27 novembre 2014

• (1100)

[Traduction]

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

Je souhaite la bienvenue à tous nos témoins. Nous vous remercions d'être venus aujourd'hui.

Nous accueillons des représentants du ministère des Transports, de l'Administration de pilotage du Pacifique Canada et du ministère des Pêches et des Océans.

Nous allons passer directement aux exposés. Nous débuterons par le ministère des Transports, pas plus de 10 minutes, je vous prie.

Monsieur Lachance.

M. Sylvain Lachance (directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales, Ministère des transports): Merci, monsieur.

Je tiens à remercier le Comité pour cette occasion de discuter des systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur maritime ainsi que des autres mesures visant à assurer la sécurité maritime.

Les systèmes de gestion de la sécurité sont utiles pour gérer le risque et ils complètent le régime canadien d'inspection obligatoire et de certification. La valeur de ces systèmes repose sur l'établissement de règles, de responsabilités et de procédures officielles que les exploitants de navire sont tenus de respecter, ainsi que sur l'association de ces éléments avec des objectifs définis.

Pour optimiser ces avantages, Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada consulte depuis quelque temps des intervenants du secteur maritime relativement aux modifications proposées au Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires. Ce règlement énonce les exigences actuelles en matière de systèmes de gestion de la sécurité du secteur maritime du Canada.

Les modifications portent sur trois objectifs clés. En premier lieu, nous avons l'intention de réduire le nombre de décès et de blessures liés à des navires canadiens. En deuxième lieu, nous souhaitons prendre des mesures afin de pouvoir nous adapter à l'évolution des technologies de l'industrie maritime. Notre troisième priorité consiste à faire en sorte que le régime de réglementation du Canada corresponde davantage aux exigences internationales.

Depuis 1998, le Canada oblige les navires engagés dans des voyages internationaux à se doter d'un système de gestion de la sécurité (SGS). Cependant, ces navires ne représentent qu'une fraction de la flotte canadienne. Si nous voulons profiter des avantages des SGS, nous devons faire de ceux-ci une utilisation beaucoup plus large, ce qui est l'objectif exact des modifications que nous proposons d'apporter à l'actuel Règlement. En augmentant le nombre des navires assujettis au Règlement, nous miserons sur une bien plus grande partie de notre flotte nationale. Ainsi, un nombre plus élevé de navires mettront en pratique ces mesures qui peuvent s'avérer nécessaires à la survie. C'est pourquoi nous prévoyons

appliquer le Règlement à l'ensemble des navires de 24 mètres et plus. Nous pourrions ainsi normaliser la mise en oeuvre du SGS pour les navires et les entreprises connexes au Canada.

Si elles sont adoptées, les modifications officialiseront les procédures de sécurité et nécessiteront la production de documents pertinents concernant l'entretien prévu, l'attribution des responsabilités et la détermination des risques potentiels. Ainsi, l'industrie maritime ferait preuve de proactivité en matière de gestion de la sécurité et prendrait en compte les facteurs liés à la sécurité dans le cadre de ses activités. Cela contribuerait également à la mise en place d'une culture d'amélioration continue relativement à la sécurité. Les modifications proposées par Transports Canada ne compromettent nullement les exigences réglementaires actuelles régissant la sécurité maritime, comme celles liées à l'inspection et à la certification des navires. Le SGS est plutôt une exigence distincte qui complète et renforce les exigences en matière de sécurité établies en vertu d'autres règlements.

J'aimerais ajouter que, lors de l'élaboration de ces modifications, nous avons pris en compte les recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Nous nous sommes assurés de prendre en considération les préoccupations du Bureau, et je crois que nous avons trouvé une solution raisonnable qui nous permettra d'atteindre nos objectifs en matière de sécurité en établissant des exigences atteignables et peu coûteuses pour l'industrie. L'adoption de ces modifications au Règlement représenterait une étape importante du processus visant à améliorer la sécurité de la circulation maritime dans les eaux canadiennes.

Au cours des dernières années, nous avons mis en place une série de mesures visant à atteindre le même objectif. Transports Canada gère un ensemble complet de lois et de règlements régissant le transport maritime dont la pierre angulaire est la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, afin d'assurer la sécurité et l'efficacité du transport maritime, et la protection de l'environnement.

Vous serez également heureux d'apprendre que, en vue de l'atteinte de ces objectifs, Transports Canada va de l'avant avec la mise en place de mesures visant à assurer la sécurité des six navires-citernes. Par exemple, ces mesures exigent que les pétroliers soient munis d'une double coque et déterminent également de quelle façon ils doivent être construits, équipés, inspectés, certifiés et exploités.

En outre, grâce au lancement de l'initiative du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, qui a d'abord été annoncée en mars 2013, le gouvernement du Canada a renforcé le régime de prévention, de préparation et d'intervention du Canada en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Par des mesures telles que l'expansion du Programme national de surveillance aérienne, la mise en place de nouvelles aides à la navigation et l'augmentation du nombre d'inspections de navires-citernes, nous continuons à favoriser la sécurité du transport des quelque 320 millions de tonnes de produits pétroliers expédiées au large des côtes canadiennes chaque année.

Parmi les autres mesures annoncées en mai dernier, mentionnons la planification d'intervention par secteur, qui permettra d'établir de nouveaux plans d'intervention dans des secteurs en particulier où circulent un plus grand nombre de navires.

• (1105)

Une autre priorité consiste à moderniser le système de navigation du Canada en effectuant la transition vers un système électronique et en investissant dans la technologie de pointe. Dans l'éventualité peu probable d'un déversement d'hydrocarbures, dans le cadre de l'initiative du système de sécurité de classe mondiale, le gouvernement du Canada a mis en place un système de commandement en cas d'incident afin de mieux coordonner les interventions en cas de déversement en milieu marin. De plus, nous tenterons de faire modifier la loi afin que soient autorisées d'autres mesures d'intervention en cas de déversement, dans les situations où cela présenterait un avantage net pour l'environnement.

Nous continuerons désormais à nous concentrer sur la sécurité du transport maritime au pays pour protéger les gens et l'environnement.

Je cède maintenant le micro à ma collègue, Nicole Girard.

Mme Nicole Girard (directrice générale, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports): Merci.

En plus de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada qui, comme l'a mentionné mon collègue, est la pierre angulaire pour assurer la sécurité et l'efficacité du transport maritime et veiller à la protection de l'environnement, le transport des marchandises dangereuses est régi au Canada par la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et les règlements connexes. Ceux-ci sont administrés par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada et ils énoncent les exigences à l'égard de l'importation, de la manutention, de la présentation au transport et du transport des marchandises dangereuses par tous les modes — ferroviaire, routier, aérien et maritime — au Canada.

Ces deux textes législatifs couvrent ensemble la sécurité du transport des marchandises dangereuses, et il est requis de se conformer à la Loi sur le TMD et à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada ainsi qu'aux règlements connexes, dans les circonstances applicables. La Loi sur le transport des marchandises dangereuses ne s'applique pas aux marchandises dangereuses contenues seulement par la structure permanente d'un navire, par exemple, dans un pétrolier. Le Règlement sur le TMD renvoie au Code maritime international des marchandises dangereuses de l'Organisation maritime internationale — ou Code IMDG, pour certaines exigences. Ce Code a été élaboré pour servir de code international uniforme eu égard au transport maritime de marchandises dangereuses. Il porte sur des questions telles que l'emballage, le chargement ou déchargement des conteneurs, l'arrimage et, en particulier, la séparation des substances incompatibles. Les directions générales du TMD et de la Sécurité et sûreté maritimes de

Transports Canada disposent d'un protocole d'accord qui précise les rôles et les obligations dans l'administration et la coordination des activités de réglementation et de surveillance dans le transport maritime de marchandises dangereuses. Les directions générales du TMD et de la Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada ont également établi un processus conjoint d'examen des demandes d'exemption aux exigences stipulées dans le Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement et dans le Règlement sur le TMD.

Outre les inspections de la sécurité maritime, une cargaison maritime de marchandises dangereuses pourrait faire l'objet d'une inspection du TMD à quai. Les inspections du TMD sont menées dans des ports tels que ceux de Halifax et de Vancouver, notamment des inspections pour les cargaisons de marchandises dangereuses transportées dans le nord du Canada. À l'instar des autres inspections du TMD, les inspecteurs vérifieront la conformité avec le Règlement sur le TMD, notamment l'utilisation de contenants appropriés, les documents d'expédition et la classification. En cas de non-conformité, Transports Canada n'hésite pas à prendre des mesures d'application de la loi.

Les plans d'intervention d'urgence, ou PIU, constituent un pilier essentiel du programme de transport des marchandises dangereuses. Un PIU est un plan visant à garantir qu'il existe une intervention immédiate et efficace en cas de déversement réel ou imminent de marchandises dangereuses. Les PIU sont exigés par le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pour certaines marchandises dangereuses présentant un risque élevé, qui nécessitent une expertise et de l'équipement d'intervention spécialisés.

Dans le mode de transport maritime, un PIU est requis tant pour le chargement de marchandises dangereuses dans un navire que pendant le déchargement. Un PIU n'est pas requis lorsque le navire est en transit, quoique des exigences en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada s'appliquent. Les cargaisons internationales transportées par voie maritime sont totalement exemptées de l'exigence de PIU. Les cargaisons internationales transportées par voie maritime doivent plutôt être conformes aux exigences du Code IMDG.

Transports Canada fournit immédiatement, par l'intermédiaire de CANUTEC, notre centre d'intervention d'urgence accessible 24 heures sur 24, des renseignements concernant des marchandises dangereuses et du soutien à la suite d'un incident. CANUTEC se compose d'une équipe de scientifiques professionnels bilingues, spécialisés dans les interventions d'urgence et ayant de l'expérience dans l'interprétation de renseignements techniques. Les conseillers de CANUTEC peuvent prodiguer des conseils aux premiers intervenants en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses. En particulier, pour les incidents maritimes mettant en cause des marchandises dangereuses, notamment des déversements importants de pétrole ou de produits nocifs, CANUTEC offrira une assistance technique aux appelants, y compris les premiers intervenants. Lorsqu'il reçoit un appel, CANUTEC informe la Garde côtière canadienne et un inspecteur de la sécurité maritime et du TMD de l'incident.

Entre les exigences rigoureuses de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, celles de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et les travaux effectués à l'égard de l'initiative entourant le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, les expéditions de marchandises dangereuses par voie maritime sont transportées de manière sécuritaire, et dans les rares cas d'incidents, des mesures sont en place pour garantir une intervention efficace.

Mes collègues et moi serons heureux de répondre à vos questions.

• (1110)

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Je vais maintenant donner la parole à l'Administration de pilotage du Pacifique. Monsieur Obermeyer, vous avez 10 minutes.

Capt Kevin Obermeyer (premier dirigeant, Administration de pilotage du Pacifique Canada): Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier le comité de me donner l'occasion de parler du pilotage maritime et de notre mise à jour du SGS.

Pour commencer, je vais vous donner un aperçu de notre organisation. L'Administration de pilotage du Pacifique est une société d'État fédérale régie par la Loi sur le pilotage de 1972. Notre organisme a pour mandat de fournir des services de pilotage maritime sûrs et efficaces le long de la côte canadienne du Pacifique, tout en étant financièrement autonome. Pour ce faire, l'Administration travaille en partenariat avec l'industrie du transport maritime pour protéger et faire progresser les intérêts du Canada.

Le gouvernement surveille le fonctionnement de l'Administration au moyen du plan d'entreprise et du rapport annuel qu'elle lui présente annuellement. De plus, le Bureau du vérificateur général procède à des vérifications financières annuelles et à des vérifications spéciales tous les cinq à dix ans dans le cadre desquelles chaque facette de nos opérations est examinée.

La ministre chargée de la surveillance de notre portefeuille est L'hon. Lisa Raitt, députée, ministre des Transports. Transports Canada constitue également pour nous une ressource qui nous permet de mener nos opérations, notamment grâce à l'aide que le ministère nous fournit pour la publication de nos règlements sur le pilotage et sur les tarifs et, parfois, pour régler des problèmes opérationnels.

En ce qui a trait au public, nous travaillons depuis quatre ans à des programmes de sensibilisation communautaire à l'intention des municipalités et des Premières Nations dans les régions dont nous sommes responsables.

Les pilotes maritimes de la côte de Colombie-Britannique sont tous des capitaines de plein droit et comptent de nombreuses années d'expérience de navigation dans les eaux locales. Nous offrons les services de pilotage maritime pour tous les navires d'une jauge brute supérieure à 350 tonnes brutes (soit d'environ 50 mètres ou 150 pieds de longueur). Les pilotes sont une ressource pour les capitaines et les équipages à la passerelle grâce à leur expertise locale. Ils sont responsables à l'égard du capitaine de la navigation sécuritaire de son navire lorsqu'il se trouve dans une zone de pilotage obligatoire dans le Pacifique. Les exceptions à cette règle sont les traversiers et les navires du gouvernement, notamment ceux du MDN et de la Garde côtière.

Le pilotage est l'assurance d'un pays contre une catastrophe maritime. En faisant monter un pilote à bord d'un navire, on s'assure qu'au moins un membre de l'équipe à la passerelle possède une connaissance approfondie des dangers locaux, n'est pas fatigué et est une ressource bien informée au cas où il arriverait quelque chose. Enfin, le pilote apporte un niveau de sécurité supplémentaire au navire.

Notre zone d'activité s'étend de la frontière de l'État de Washington, au sud, à la frontière de l'Alaska, au nord. En règle générale, si vous tracez une aire de deux milles autour de chaque point important au large de cette côte et que vous les reliez, vous obtenez le secteur qui correspond à notre zone de pilotage.

Pour ce qui est du transport de matières dangereuses, nous avons élaboré des lignes directrices et des normes pour nombre de passages difficiles sur la côte. Lorsqu'il est question précisément de pétroliers, il y a toujours de longues consultations avant que des changements ne soient apportés à des pratiques acceptées. Dernièrement, nous avons élargi la portée des lignes directrices pour les pétroliers de brut d'un port en lourd supérieur à 40 000 tonnes qui traversent le détroit de Haro et le passage Boundary, afin d'inclure tous les transporteurs de vrac liquide de plus de 40 000 tonnes de port en lourd. Cela s'appliquera à beaucoup de transporteurs de marchandises, comme différents types de produits chimiques et d'hydrocarbures.

En ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité (SGS), au cours des deux dernières années, nous avons participé à l'élaboration d'un système ISO (Organisation internationale de normalisation) pour notre bureau de répartition et à la mise en oeuvre d'un système ISM (International Safety Management) sur nos bateaux-pilotes. Nous faisons actuellement l'objet d'une vérification de la part de la société de classification Lloyds et espérons obtenir les certifications ISM et ISO d'ici décembre de cette année.

Nos deux groupes de pilotage, huit pilotes employés à temps plein sur le fleuve Fraser et 100 pilotes à forfait travaillant pour l'entreprise privée BC Coast Pilots Ltd. prennent part actuellement à la mise en oeuvre d'un système de gestion de la sécurité dans le but d'obtenir la certification d'ici décembre 2016.

Dans l'ensemble, je crois que nous avons relevé le niveau de sécurité pour les navires transportant des matières dangereuses dans la région de Vancouver, et nous allons veiller à ce que des mesures de sécurité semblables s'appliquent aux nombreux projets énergétiques que nous voyons actuellement se développer sur nos côtes.

Nous sommes extrêmement fiers de notre bilan en matière de sécurité et atteignons régulièrement un taux de réussite de 99,9 %. En 2013, nous avons assuré 12 000 affectations sur des navires et connu cinq incidents, ce qui représente un taux de réussite de 99,96 %. Depuis 20 ans que je travaille dans le domaine de la navigation sur ces côtes, nous n'avons eu qu'un seul incident de pollution lorsqu'un pilote était à bord d'un navire. Cet incident s'est produit lorsqu'un cargo a été repoussé vers le quai par une rafale et a heurté une pièce de métal qui a perforé sa coque.

• (1115)

Ce succès n'est pas un hasard. Le processus d'examen de pilotage sur la côte Ouest est l'un des plus stricts qui soient pour les candidats, et nous investissons énormément de temps et d'argent dans la formation pour maintenir nos normes en matière de sécurité. Nous dépensons en moyenne plus de 500 000 \$ par an et, en 2010, lorsque nous avons entrepris de modifier les exigences applicables aux pétroliers pour le port de Vancouver, nous avons dépensé plus de 1,2 million de dollars dans la formation.

Tous les pilotes, tant les plus expérimentés que les jeunes, doivent suivre une formation en établissement tous les cinq ans, en plus de la formation jugée nécessaire par suite de changements proposés ou de nouveaux projets.

À l'échelle nationale, nous travaillons avec l'Association des pilotes maritimes du Canada (APMC) et nos homologues de partout au pays, afin de mettre en oeuvre des initiatives nationales destinées à améliorer les niveaux de sécurité déjà élevés.

Pour conclure, je dirais que nous offrons d'excellents services, qui dépassent souvent le cadre de notre mandat, en offrant des services de pilotage sécuritaires et efficaces sur la côte Ouest du Canada, grâce, en grande partie, à l'examen constant des risques identifiés et à l'instauration de pratiques et de procédures visant à minimiser les risques. Même si nous n'avons pas encore atteint le taux de réussite optimal de 100 % sur nos côtes, nous continuerons de tendre vers la réalisation de cet objectif.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Obermeyer.

Nous allons maintenant entendre le ministre des Pêches et des Océans, représenté par M. Pelletier, M. Hutchinson et M. Hains. Qui veut commencer? Monsieur Hutchinson.

M. Jeffrey Hutchinson (directeur général, Stratégies nationales, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans): Merci, monsieur le président. Je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner devant le comité ce matin.

Comme vient de le dire le président, je m'appelle Jeffery Hutchinson et je suis directeur général des stratégies nationales de la Garde côtière. Je suis accompagné aujourd'hui par Denis Hains, directeur général du Service hydrographique du Canada, et Mario Pelletier, notre commissaire adjoint pour la région du Centre et de l'Arctique de la Garde côtière canadienne.

J'aimerais vous décrire brièvement le mandat de la Garde côtière ainsi que des rôles et des responsabilités en matière de transport sécuritaire de matières dangereuses en milieu marin. Je vais également vous donner un aperçu du Service hydrographique du Canada.

• (1120)

[Français]

En ce qui concerne notre mandat, j'aimerais rappeler que la Garde côtière canadienne, contrairement aux autres ministères et organismes fédéraux, n'est pas une organisation de réglementation. Quand la Garde côtière est devenue un organisme de service spécial au sein de Pêches et Océans Canada en 2005, tous ses services de réglementation ont été transférés à Transports Canada.

Le mandat de la Garde côtière découle de la Loi constitutionnelle de 1867, laquelle donne au gouvernement du Canada l'autorité en matière de navigation, de transport, de balises, de bouées et de phares. La Loi sur les océans et la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada ont conféré ce mandat aux programmes de la Garde côtière. De plus, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques confère à la Garde côtière des responsabilités propres aux interventions en cas de pollution marine dans l'Arctique.

Qu'est-ce que tout cela signifie en pratique? En moyenne, en une journée, la Garde côtière sauve 15 vies, aide 52 personnes dans quelque 27 cas de recherche et de sauvetage, gère les déplacements de 1 233 navires, effectue 11 patrouilles de surveillance des pêches, soutient huit études scientifiques et trois missions hydrographiques, gère trois incidents de pollution et sonde les fonds des chenaux maritimes sur 3,5 kilomètres.

Nos collègues et nos partenaires du Service hydrographique du Canada, ou le SHC, font partie du Secteur des sciences des écosystèmes et des océans de Pêches et Océans Canada. Leur principal rôle et mandat en matière de sécurité de la navigation est consigné dans la plupart des lois et règlements qui s'appliquent à la Garde côtière.

Le SHC est le fournisseur officiel de cartes, de publications, de données et de services liés à la navigation au Canada. Il appuie la navigation sécuritaire ainsi que la souveraineté en veillant à la détermination et au positionnement précis de toutes les limites et frontières maritimes des eaux territoriales du Canada.

Ses produits et services nautiques comprennent 944 cartes papier, 967 cartes de navigation électronique, ainsi que plusieurs publications obligatoires telles que les instructions nautiques, les marées et les niveaux d'eau en temps réel.

Cela résume les mandats respectifs de la Garde côtière et du Service hydrographique du Canada.

Je vais maintenant aborder les activités et services particuliers de la Garde côtière qui soutiennent la sécurité du transport de marchandises dangereuses en mer.

[Traduction]

En ce qui a trait au transport sécuritaire de marchandises dangereuses, le rôle et les responsabilités de la Garde côtière canadienne se regroupent en trois volets: prévention, préparation et intervention. Dans le contexte de chacun d'eux, je soulignerai de quelle façon les récentes annonces relatives au Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes ajoutent à notre rôle et à nos responsabilités.

Commençons par la prévention. À notre avis, le transport sécuritaire de marchandises est important quelle que soit la cargaison transportée et le système de sécurité canadien, comme vous le savez, est sans égal. En collaboration avec Transports Canada, l'industrie du transport et d'autres organismes, notre objectif vise à assurer la sécurité et l'efficacité du transport.

Le rôle de la Garde côtière qui est d'assurer le transport sécuritaire et efficace de marchandises, comprend la mise en place d'aides à la navigation. La Garde côtière déploie plus de 17 500 aides à la navigation telles que des bouées, des tours radio, des feux de navigation, des cornes de brume et des radiophares. La Garde côtière utilise également un système de localisation GPS différentiel qui surpasse en précision et en efficacité le système GPS traditionnel. Nous offrons des services de communication et de trafic maritimes qui, ensemble, permettent le contrôle des communications de sécurité et de détresse, la diffusion d'information sur la sécurité maritime telle que les conditions météo et les signaux d'avis, ainsi que des conseils pour régulariser le trafic maritime. Je vous décris en effet l'essentiel des services de communication de la Garde côtière. Ils soutiennent une économie prospère, la sécurité de la vie humaine en mer et la protection de l'environnement par la gestion du trafic maritime et un mouvement de navires efficace.

Nous offrons des services de brise-glace. La Garde côtière soutient les activités économiques en aidant les navires commerciaux à naviguer sans encombres dans des eaux prises par les glaces. De plus, nous procurons de l'information sur les glaces, des conseils sur les routes de navigation, nous effectuons des opérations de lutte contre les inondations, le déglacage des ports et escortons les navires dans les eaux encombrées de glaces. Nos brise-glaces sont actifs principalement sur la côte Est, dans les Grands Lacs et le long de la voie maritime du Saint-Laurent en hiver et, bien sûr, dans l'Arctique durant l'été.

Nous fournissons également des services de gestion des voies navigables. La Garde côtière contribue à assurer la sécurité, l'efficacité, la conception écologique, l'entretien et l'utilisation des canaux de navigation et des structures maritimes. Nous diffusons de l'information sur la sécurité des canaux de navigation aux pilotes. En ce qui concerne les services de gestion des voies navigables, nous harmonisons considérablement nos activités avec celles du Service hydrographique du Canada, car les hydrographes sont des experts en levés hydrographiques et en production de cartes et de brochures décrivant les voies navigables aux pilotes.

Toutes ces considérations sont des éléments essentiels de la prévention et contribuent à assurer la sécurité et l'efficacité du système de navigation du Canada. Dans le cadre de son engagement à assurer un Système de sécurité maritime de classe mondiale, le gouvernement a annoncé en mai 2014 son intention de moderniser le système de navigation du Canada. Ceci inclut, plus précisément, le fait d'avoir davantage recours à des cartes de navigation électroniques et à des données numériques qui peuvent être intégrées dans les systèmes des navires en temps réel. Nous mettrons donc en place des outils et des technologies de pointe permettant la collecte et le partage de données destinées aux pilotes, notamment des bouées météorologiques « intelligentes » et des bouées lumineuses toute l'année sur le chenal maritime du Saint-Laurent. Cela signifie aussi augmenter le nombre de navires munis du système automatisé d'identification, lequel permet aux navires de communiquer leur position au service côtier et aux autres navires, pour une meilleure sécurité maritime. Ces changements ne se produiront pas du jour au lendemain, mais ils s'ajouteront aux mesures déjà solidement en place.

J'aimerais maintenant attirer votre attention sur la préparation aux situations d'urgence. Malgré nos efforts importants et ceux de nos partenaires responsables de l'aspect prévention, nous ne pouvons ignorer, et nous n'ignorons pas, la préparation aux situations d'urgence. Les mesures mises de l'avant par la Garde côtière nous permettent d'intervenir de maintes façons dans les cas d'incidents maritimes. Nous avons du personnel partout au pays formé en intervention environnementale et équipé pour intervenir efficacement. Nous avons un plan de gestion du cycle de vie des actifs qui assure que nos navires et équipements sont bien maintenus. Nos niveaux de service ont été conçus avec attention et réalisme, ils ont été pleinement communiqués et les pilotes les utilisent pour planifier en conséquence.

Les initiatives de planification et de préparation aux situations d'urgence de la Garde côtière ne s'effectuent pas isolément. Des consultations ont lieu avec les pilotes et les gens de l'industrie, les pêcheurs et les plaisanciers. Par exemple, nous tenons des rencontres biennuelles avec les intervenants de l'industrie par l'intermédiaire de la Commission consultative maritime nationale et des organismes régionaux tels que le Groupe Conseil au Québec.

Pour ce qui est de notre plan d'intervention environnementale, la préparation constitue un élément critique qui englobe la planification, la formation et les exercices. La Garde côtière travaille à l'interne, mais aussi à l'externe avec ses partenaires fédéraux, internationaux et de l'industrie, afin de veiller à ce que nous soyons prêts à intervenir en cas d'incident de pollution. Le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin au Canada a une portée nationale et exige que des organismes d'intervention financés par l'industrie, situés au sud du 60^e parallèle, maintiennent un certain niveau de capacité d'intervention. Par exemple, les organismes d'intervention sont requis d'avoir en tout temps les capacités suffisantes pour contenir un déversement

d'hydrocarbures de 10 000 tonnes provenant de navires, dans les délais prescrits par la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001. Les navires réglementaires sont tenus d'avoir un arrangement établi avec un organisme d'intervention certifié par Transports Canada. Cependant, au nord du 60^e parallèle, il n'existe aucun groupe d'intervention certifié, car le transport maritime de pétrole y est très limité comparativement au sud. La majorité de l'équipement d'intervention entreposé et maintenu en état au nord du 60^e appartient à la Garde côtière. Nous possédons 19 dépôts d'équipement répartis dans le nord.

• (1125)

En plus, nous possédons trois dépôts plus grands, situés à Tuktoyaktuk, à Churchill et à Iqaluit, ainsi qu'un entrepôt d'équipement d'intervention rapide par air à Hay River, ce qui nous permettrait d'intervenir rapidement en cas d'incident de pollution.

La Garde côtière canadienne participe de façon importante à de nombreuses initiatives de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Une pierre angulaire du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes est la planification d'intervention par secteur fondée sur le risque. Grâce à ce processus d'intervention par secteur, la Garde côtière, en partenariat avec Transports et Environnement Canada, dirigera la création d'un nouveau modèle de planification et de préparation basé sur le risque, pour intervenir en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin. Ce nouveau modèle exigera d'évaluer les risques en terme du nombre de navires-citernes qui circulent, du type de cargaison et de l'environnement marin, puis de développer des stratégies pour atténuer ces risques. Par le biais de la planification d'intervention par secteur, la Garde côtière canadienne jouera un rôle de premier ordre dans la planification et la gestion d'interventions en matière de déversements d'hydrocarbures en mer, en regroupant les intervenants qui seraient le plus touchés advenant un accident de pollution.

J'aimerais mentionner une autre initiative qui se rapporte à l'aspect prévention; un programme de paiements de transfert sera établi afin d'aider les collectivités autochtones à obtenir un financement pour l'achat de l'équipement requis pour joindre la Garde côtière auxiliaire canadienne et le système de recherche et sauvetage maritimes du Canada.

Finalement, j'attire votre attention sur notre rôle en matière d'intervention. Le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin au Canada est issu d'un partenariat entre le gouvernement et l'industrie, qui considère la pollution marine selon le principe du pollueur-payeur, ce qui signifie que le pollueur est toujours responsable de la pollution qu'il a causée.

Du côté du gouvernement fédéral, Transports Canada, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada et la Garde côtière du Canada sont des partenaires dans le Régime. Transports Canada réglemente le Régime. Environnement Canada voit à la prestation et à la coordination de l'information et des avis scientifiques qui soutiennent les interventions en cas de pollution. Pêches et Océans effectue des recherches scientifiques sur les pêches et les écosystèmes marins et fournit des conseils en matière de préparation et d'intervention.

En tant que bras opérationnel du gouvernement, la Garde côtière est l'organisme d'intervention fédéral principal chargé d'assurer une intervention appropriée aux navires ou en cas de déversement dans les eaux sous compétence canadienne. La Garde côtière reçoit les rapports de pollution et intervient pour assurer que le pollueur effectue les actions nécessaires, puis, le cas échéant, il supervise l'intervention du pollueur pour assurer qu'elle est appropriée.

La Garde côtière a aussi l'autorité de prendre une intervention en charge si le pollueur refuse de le faire, n'est pas en mesure de le faire ou est inconnu. La Garde côtière peut recouvrer les coûts engagés pour la surveillance ou l'intervention liées à un événement soit auprès du pollueur, soit par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

L'une des initiatives mises en œuvre en vertu du Système de sécurité de classe mondiale est le Système de commandement en cas d'incident. Ce système est une méthodologie normalisée de gestion tous risques, applicable sur les lieux d'opération et conçue pour contrôler et coordonner plus efficacement les interventions en cas d'incidents de pollution. Grâce au Système de commandement en cas d'incident, la collaboration de la Garde côtière avec d'autres intervenants d'urgence sera améliorée et nous serons mieux équipés pour coopérer avec nos principaux partenaires, les autres ministères et organismes.

En dernier lieu, j'aimerais dire un mot sur la flotte de la Garde côtière canadienne. Les services de la Garde côtière sont assurés par le Programme de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière canadienne (GCC), lequel fournit des navires sécuritaires, fiables et fonctionnels.

Notre flotte compte 119 grands navires et aéroglisseurs, de même que 21 hélicoptères. Ces navires sont opérés par des équipages qualifiés et certifiés qui sont prêts à intervenir lors d'urgences en mer ou reliées aux activités maritimes et qui mettent en application la gamme complète des programmes de la GCC et apportent un soutien en mer à nos partenaires fédéraux. Nous évoluons dans le cadre du Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires, créé en 1998 par Transports Canada et avons mis en place volontairement un système de gestion de la sécurité, conformément au Code international de gestion de la sécurité. Les objectifs définis par le Code international de gestion de la sécurité pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution visent à prévenir les blessures ou la perte de vies humaines, à assurer la sécurité en mer et à éviter les dommages causés à l'environnement, particulièrement l'environnement et les biens maritimes. Notre système de gestion de la sécurité pour la flotte de la GCC assure que nous agissons conformément aux conventions internationales et aux lois canadiennes. Le système contribue également à soutenir une culture de promotion de la sécurité et de prévention de la pollution au sein de notre organisation et nous maintient dans un état de préparation optimal.

Monsieur le président, je vous remercie ainsi que les membres du comité de m'avoir permis de présenter ce survol des rôles et responsabilités de la Garde côtière à l'égard de la prévention, de la préparation et de l'intervention en cas de déversements en milieu marin. Au nom de M. Hains et de M. Pelletier, je vous remercie de nous avoir invités à décrire le rôle du Service hydrographique du Canada dans le réseau d'intervenants pour la sécurité de la navigation au Canada.

Nous serons heureux de répondre à toute question que vous pourriez avoir à cet égard.

• (1130)

Le président: Merci, monsieur Hutchinson.

Nous allons tout de suite à la période de questions.

Monsieur Mai, vous disposez de sept minutes.

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

[Français]

Je remercie les témoins de leur participation à la réunion d'aujourd'hui. C'est très important pour nous, dans le cadre de cette étude.

J'aimerais d'abord parler de l'inquiétude de la population concernant la protection de l'environnement.

Les côtes et les rivières sont très importantes pour la population canadienne. Depuis les événements qui se sont produits à Lac-Mégantic, la population est très inquiète concernant Transports Canada et son rôle, qui consiste vraiment à protéger les citoyens. Il y a également eu des inquiétudes lorsque le vérificateur général a remis son rapport sur la sécurité ferroviaire, qui soulignait beaucoup de lacunes.

Je vais vous lire ici un extrait du rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada:

Certaines entreprises de transport ne gèrent pas leurs risques de sécurité de façon efficace, et Transports Canada ne parvient pas toujours, au moyen de ses pratiques de surveillance et de ses interventions, à les amener à changer leurs pratiques d'exploitation non sécuritaires.

Il y a tout de même beaucoup d'inquiétude de la part de la population et de la nôtre, en tant que parti de l'opposition, compte tenu surtout que le gouvernement a réduit les budgets. Par exemple, les dépenses de Transports Canada en matière de sécurité des transports sont maintenant de 20 % inférieures à ce qu'elles étaient en 2009-2010. Du côté de la sécurité maritime, le budget de 2010-2011 indique que les dépenses étaient de 82,7 millions de dollars, mais elles ont chuté de 28 %. Ce domaine a donc lui aussi subi des compressions.

Ce qui est inquiétant, c'est la surveillance. Pourriez-vous nous dire combien il y a d'inspecteurs, à l'heure actuelle, dans le domaine de la sécurité maritime?

• (1135)

M. Sylvain Lachance: Jusqu'à la fin d'octobre, nous avons 319 inspecteurs, mais nous sommes présentement en pleine campagne de recrutement. À cause du phénomène de l'attrition, nous avons perdu beaucoup de gens. Ils sont nombreux à avoir pris leur retraite.

M. Hoang Mai: Vous parlez de 319 inspecteurs précisément pour la sécurité maritime?

M. Sylvain Lachance: C'est exact.

M. Hoang Mai: Vous avez aussi parlé de postes non remplis dans le domaine de la sécurité des transports. Dans le dernier rapport ministériel, soit celui de 2013-2014, on parlait de 585 postes non remplis dans le domaine de la sécurité des transports et de 56 postes non remplis du côté de la sécurité maritime.

La situation est-elle sensiblement la même aujourd'hui?

M. Sylvain Lachance: Non, il n'y a plus autant de postes non remplis. À l'heure actuelle, notre complément planifié est d'environ 364.

M. Hoang Mai: Combien avez-vous de vérificateurs affectés aux systèmes de gestion de la sécurité?

M. Sylvain Lachance: Personne n'est affecté uniquement à cela. Nos gens assument plusieurs fonctions. Plusieurs d'entre eux peuvent faire ces travaux.

M. Hoang Mai: Est-ce à dire que vos inspecteurs font des vérifications sur le terrain en plus de vérifier les systèmes de gestion de la sécurité?

M. Sylvain Lachance: Pas tous, mais certains d'entre eux le font.

M. Hoang Mai: Des inquiétudes ont aussi été formulées concernant l'augmentation du nombre de pétroliers sur le fleuve Saint-Laurent, une situation qui touche beaucoup le Québec. On a entendu dire que ce nombre allait doubler ou tripler.

Est-ce que Transports Canada a vérifié cela dans le cadre de ses évaluations de risque?

Pourriez-vous nous faire part de vos prédictions quant à l'augmentation de la quantité de pétroliers?

M. Sylvain Lachance: Nous suivons cela de très près, mais le fait qu'il y ait des pétroliers sur le fleuve Saint-Laurent n'est pas nouveau. Il y en a depuis fort longtemps. Le principe, c'est qu'il faut se conformer à toute la réglementation, les lois en vigueur et les conventions internationales. Quand un projet de terminal pétrolier est mis sur pied, les promoteurs demandent qu'une étude d'impact environnemental soit effectuée.

M. Hoang Mai: On s'entend pour dire qu'il y a des pétroliers sur le fleuve Saint-Laurent, mais est-ce que Transports Canada sait si leur nombre va augmenter? Certaines personnes ont dit que ce nombre pourrait doubler ou tripler.

Êtes-vous de cet avis? Est-ce que cela correspond à ce que révèlent vos prédictions ou les systèmes qui servent à anticiper les problèmes?

M. Sylvain Lachance: Tout cela dépend de l'approbation des projets. On parle de doubler ou de tripler le nombre, mais par rapport à quoi?

M. Hoang Mai: On s'entend pour dire que leur nombre va augmenter.

M. Sylvain Lachance: Il peut très bien augmenter. Comme on peut le lire dans les journaux, des projets sont mis en oeuvre pour augmenter le nombre de pétroliers. Par contre, le volume comme tel dépend d'une foule de facteurs.

M. Hoang Mai: Je comprends.

M. Sylvain Lachance: Cela dépend du prix du pétrole, entre autres.

M. Hoang Mai: Je suis d'accord. Je vous remercie.

J'ai une question qui s'adresse aux gens de la Garde côtière canadienne.

On a entendu dire dans les médias qu'en cas de déversement hydrocarbures on ne pourrait en récupérer que de 5 à 20 %. Pouvez-vous nous le confirmer? En cas de déversement, combien pourrait-on en récupérer et combien se retrouverait dans la nature?

M. Mario Pelletier (commissaire adjoint, Région du Québec, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans): Chaque déversement a ses particularités.

Je ne me souviens pas d'où provient la donnée que vous avez mentionnée. Nous travaillons avec les organismes d'intervention chargés, au nom de l'armateur ou du propriétaire, de récupérer les hydrocarbures. Cela peut dépendre de l'emplacement, du courant et des facteurs environnementaux.

• (1140)

M. Hoang Mai: Y a-t-il eu des déversements d'hydrocarbures dans le fleuve Saint-Laurent? Si oui, à combien estimez-vous le pourcentage d'hydrocarbures qui ont été récupérés?

Si l'on ne peut récupérer que de 5 à 20 % et qu'il y a une augmentation de pétroliers sur le fleuve Saint-Laurent, c'est inquiétant en cas de déversement. Comme vous le savez sans doute, le fleuve Saint-Laurent est très important pour la population, qui veut

être assurée que tout peut être récupéré. Sachant qu'on ne peut pas tout récupérer, que peut-on faire pour que cela ne se retrouve pas dans l'environnement?

M. Mario Pelletier: Nous travaillons avec les organismes d'intervention. Compte tenu de la nouvelle initiative entourant la sécurité des navires-citernes, nous devons faire une analyse plus approfondie des risques à des emplacements précis.

M. Hoang Mai: Cela signifie-t-il qu'il n'y a plus de risques? On n'a pas évalué le nombre de pétroliers qui circulent sur le fleuve Saint-Laurent et on ne sait pas ce qu'on peut faire à ce niveau.

M. Mario Pelletier: Il y a des risques inhérents à la navigation. C'est pour cela que la Garde côtière canadienne a un système de navigation, qui est tout de même très efficace. Le fleuve Saint-Laurent est bien balisé. Il y a des zones de trafic, de sorte que ce dernier est contrôlé. Certains passages sont permis ou refusés selon les fenêtres de marée. C'est une façon d'atténuer les risques.

D'après les statistiques, il y a eu très peu de cas de pollution dans le fleuve Saint-Laurent au fil des années en raison justement de l'efficacité de notre système de navigation.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Pelletier.

Nous laissons maintenant la parole à M. McGuinty pour sept minutes.

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

[Français]

Bonjour.

[Traduction]

Merci beaucoup d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais aborder d'emblée le rapport du Bureau de la sécurité des transports publié hier.

Selon le rapport final du Bureau de la sécurité des transports (BST), certains progrès ont été notés en matière de sécurité des transports, mais « les mesures prises à ce jour sont insuffisantes ». Il est écrit que:

Il ne suffit pas d'avoir un SGS. C'est pourquoi nous demandons aussi à TC de vérifier régulièrement que tous les processus et les systèmes de gestion de la sécurité sont efficaces.

Il est précisé plus loin que les exploitants des secteurs aérien et maritime ne sont pas tous tenus d'avoir des processus officiels de gestion de la sécurité pour gérer les risques.

La liste de surveillance du BST fait ressortir les enjeux de sécurité des transports les plus sérieux au Canada. C'est dans ce contexte que nous témoignons aujourd'hui et que nous étudions le travail de ce comité. Le contexte général est que le Bureau de la sécurité des transports affirme que les progrès effectués sont insuffisants. En fait, il s'est même donné la peine de citer la catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic comme exemple de surveillance insuffisante de la part du gouvernement.

Examinons les chiffres, car mes collègues apprécient beaucoup que je cite des chiffres. J'aime suivre le cheminement de l'argent, car cela nous apprend où sont les réelles priorités du gouvernement.

Bruce Cheadle de la Presse Canadienne a publié un article récemment où il rapportait ce qui suit:

Le gouvernement Harper a procédé à des réductions importantes de ses dépenses pour la sécurité des transports aériens, maritimes et ferroviaires au cours des cinq dernières années... les dépenses actuelles de Transport Canada pour la sécurité maritime ont chuté de 27 % depuis 2010, alors que celles en matière de sécurité aérienne et ferroviaire étaient toutes deux en baisse de 20 % ou plus.

J'aimerais poser une question directe à Mme Girard.

Madame Girard, le directeur parlementaire du budget a tenté à maintes reprises d'obtenir de l'information de Transports Canada, qui permettrait de vérifier que les coupes n'ont pas eu d'effets sur les services essentiels, tels que la sécurité, comme le prétend le gouvernement. Êtes-vous en mesure de divulguer cette information au comité demandée par le directeur parlementaire du budget, afin que nous puissions en juger nous-mêmes?

Mme Nicole Girard: Je ne peux que répondre au nom de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses. Il est certain que nous avons dû mettre l'accent, surtout depuis Mégantic, sur l'importance de notre programme de surveillance et nous assurer d'avoir à l'œil les secteurs les plus à risque.

• (1145)

M. David McGuinty: Pouvez-vous aider à éclaircir ce point? Pouvez-vous nous fournir une liste des coupes qui ont été effectuées au cours des cinq dernières années, disons en matière de sécurité maritime?

Mme Nicole Girard: Je ne peux répondre en ce qui a trait à la sécurité maritime. Je devrai m'en remettre à mon collègue pour obtenir cette information.

Le président: M. Watson invoque le Règlement.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Oui, monsieur le président. Notre but est d'examiner les systèmes de gestion de la sécurité et le régime de sécurité du transport des marchandises dangereuses, pour déterminer des façons d'améliorer ces cadres de réglementation.

Bien que ce sujet ne soit pas sans importance, il n'est pas pertinent dans le cadre de la question que nous étudions aujourd'hui. Nous pourrions y revenir pour parler d'estimations ou d'autre chose, s'il le désire.

Le président: Oui, je suis d'accord et je crois que M. McGuinty se rend compte également que certaines questions, certains sujets, les employés du ministère, tous ceux qui y travaillent...

Je crois que vous comprenez les règles, les questions auxquelles ils peuvent répondre et celles auxquelles ils n'ont pas à répondre.

Quoi qu'il en soit, je vous laisse la parole, il vous reste un peu plus de trois...

Un rappel au Règlement, monsieur Mai?

M. Hoang Mai: Oui. Cette fois-ci, je crois que les questions soulevées par M. McGuinty sont importantes pour nous aider à comprendre où nous en sommes avec le régime de sécurité. La Garde côtière est ici pour nous dire si nous sommes préparés ou non et Transports Canada est ici pour nous expliquer quelles sont les activités en cours et quelles sont les ressources utilisées, alors je ne vois pas pourquoi nous ne pouvons poser ces questions.

Le président: Je crois, monsieur Mai, qu'il n'y a pas eu de question pour déterminer si nous sommes préparés ou non... À mon avis, ce n'était pas le fond de la question. La question portait sur les données financières et M. Watson a raison sur ce point; lorsque les estimations seront disponibles, si vous voulez poser ces questions...

Quoi qu'il en soit, il vous reste un peu plus de trois minutes, monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: J'en déduis tout d'abord, monsieur le président, d'après les réponses entendues et l'intervention de M. Watson, que nous n'obtiendrons pas de détails concernant les coupes qui ont une incidence directe sur les systèmes de gestion de la sécurité, les inspections, les vérifications, etc., donc je vais passer à une autre question, si vous me le permettez.

Le gouvernement nous informe, en d'autres circonstances, que tout va bien en ce monde au plan de la sécurité. Il y a même des fonctionnaires, monsieur le président, qui répètent un mantra à propos d'un système de sécurité international des transports maritimes qui serait le meilleur dans l'univers. Je ne me souviens pas du slogan, mais même les fonctionnaires sont tenus de l'utiliser, ce qui est regrettable. Mais je veux revenir à ces coupes, car elles ont effectivement une incidence directe sur notre capacité à améliorer notre système de sécurité.

Nous ne pouvons obtenir aucune information pour savoir où les ressources ont été allouées. Nous ignorons s'il y a eu des coupes de postes parmi les inspecteurs, ou quoi que ce soit, mais ce que nous savons c'est que les Canadiens voient à la télévision des centaines de publicités — des centaines — financées par le gouvernement et qui vantent les mérites du « développement responsable des ressources ».

L'an dernier, le gouvernement a dépensé 16,5 millions de dollars en publicité — 16,5 millions — dans ce même secteur, y compris dans celui de la sécurité maritime. Est-ce exact? Existe-t-il une campagne publicitaire prononcée visant à conditionner les Canadiens à croire que la situation est plus sécuritaire qu'avant?

Mme Nicole Girard: Je n'ai pas l'information pour confirmer...

M. David McGuinty: Personne n'est au courant de ce plan du gouvernement? Il y a sûrement des gens dans le domaine de la sécurité maritime qui participent à cette campagne publicitaire, destinée à faire croire à la société canadienne que la situation est plus sécuritaire dans le secteur maritime.

M. Sylvain Lachance: Monsieur, je peux répondre à une partie de votre question, celle qui se rapporte aux coupes. Aucune coupe n'a eu lieu dans les effectifs des inspecteurs, pas une seule. Les coupes...

M. David McGuinty: Pouvez-vous nous donner les détails concernant les coupes qui ont été effectuées?

M. Sylvain Lachance: Je peux vous dire où certaines coupes ont eu lieu. Il y a eu des coupes au niveau de la direction. Certains postes de direction ont été combinés. Nous...

M. David McGuinty: Si vous le permettez, monsieur Lachance, vu la contrainte de temps, au lieu de les énumérer maintenant, pourriez-vous nous fournir un document qui dresse la liste des coupes depuis, disons, les cinq dernières années?

M. Sylvain Lachance: Je ne sais pas si cette information a été rendue publique, mais je peux certainement faire une demande, si on me le permet.

Mais je peux vous donner d'autres exemples. Par exemple, dans les réductions de 27 % ou quelque que vous avez citées, monsieur, certains programmes ont été déplacés au sein même de Transports Canada; donc, on les trouvait habituellement dans le cadre de la sécurité maritime, mais maintenant ils ont été transférés ailleurs au sein de Transports Canada.

•(1150)

M. David McGuinty: Ce document nous serait très utile, monsieur le président. Je pense que nous venons d'obtenir l'engagement des responsables du ministère à nous fournir les détails de ces réaffectations, ces coupures, ces prétendues réaffectations administratives. Le gouvernement aime bien le mot « administratif ».

Il est important que nous prenions tous connaissance de cette information. Les Canadiens constatent des compressions de 27 % dans la sécurité maritime et demandent: « Où est la logique dans tout ça? Comment pouvez-vous faire passer des annonces à la télé pour me parler de l'amélioration de la sécurité maritime alors que vous avez fait des coupes de 27 % en cinq ans? » Soit dit en passant, dans l'industrie, personne ne croit ça. La plupart se grattent la tête en disant: « Je ne comprends pas ça. Et en plus, vous dépensez 16,5 millions de dollars en publicité chaque année pour annoncer que la sécurité maritime se porte à merveille. »

Il nous serait très utile, monsieur le président, de pouvoir faire le suivi auprès de vous et du greffier pour obtenir l'information dont nous avons besoin et dont le directeur parlementaire du budget a besoin pour pouvoir évaluer les déclarations du gouvernement. En tant que législateurs, nous devons savoir si ces propos sont vrais ou non.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Nous allons passer à M. Watson, pour sept minutes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président. Mes collègues d'en face n'ont posé aucune question sur les systèmes de gestion de la sécurité ou sur le transport des marchandises dangereuses. Cela est dûment consigné, monsieur McGuinty.

Je remercie, bien sûr, nos témoins pour leur présence ici aujourd'hui. Merci de vos témoignages.

En premier lieu, j'ai quelques questions pour m'aider à clarifier un des témoignages que j'ai entendus aujourd'hui. Je pense que c'était celui de Mme Girard, au sujet de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses. Vous avez dit, je pense, que la loi ne visait pas les navires-citernes qui transportent du vrac et servent ainsi de contenant pour la marchandise dangereuse. Ai-je bien reformulé vos propos?

Mme Nicole Girard: Oui, tout à fait.

M. Jeff Watson: La loi s'applique uniquement aux marchandises confinées dans des contenants ou autrement emballées à bord du navire. C'est bien cela?

Mme Nicole Girard: Exactement.

M. Jeff Watson: Quelles dispositions législatives régissent les navires-citernes qui constituent eux-mêmes l'emballage ou, si vous voulez, le contenant d'une matière dangereuse transportée en vrac?

M. Sylvain Lachance: Ces navires sont visés par la Loi de 2001 sur la marine marchande et par l'ensemble des règlements d'application et des conventions internationales qui régissent la construction, l'exploitation, l'équipage et la certification de navires de ce type.

M. Jeff Watson: Par souci de clarté pour le public, un plan d'intervention d'urgence est requis dans le cas de tout ce qui s'applique en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Vous avez affirmé que les plans d'intervention d'urgence visaient le chargement et le déchargement du navire et n'étaient pas requis pendant que le navire est en transit. Afin d'aider le public qui nous

écoute à comprendre, quelles sont les dispositions en matière d'intervention d'urgence applicables aux navires en transit?

M. Sylvain Lachance: Vous voulez dire pour les déversements de pétrole, monsieur?

M. Jeff Watson: Oui. Que dit la Loi sur la marine marchande de 2001, ou toute autre loi pertinente, sur les mesures d'intervention d'urgence applicables aux navires en transit?

M. Sylvain Lachance: Lorsqu'un navire est en transit, ou même à quai, et qu'il procède à des activités de chargement et de déchargement de pétrole, il doit y avoir des dispositions en place auprès d'un organisme d'intervention du Canada. Il s'agit d'arrangements contractuels avec des organismes privés chargés de nettoyer tout épandage ou déversement qui pourrait se produire pendant que le navire est en transit ou pendant les activités de chargement ou de déchargement.

M. Jeff Watson: Et le navire n'est pas autorisé à pénétrer dans les eaux canadiennes s'ils n'ont pas d'arrangement préalable déjà en place, c'est bien cela?

M. Sylvain Lachance: C'est ça, oui.

M. Jeff Watson: Monsieur Hutchinson, vous avez dit, il me semble, qu'en cas de déversement, on dépêchait la Garde côtière canadienne afin de surveiller si ces organismes s'acquittaient de leurs tâches. J'imagine que cela veut dire pour vérifier si oui ou non l'organisme d'intervention agréé fait vraiment son travail par rapport à ce déversement. C'est exact?

M. Jeffrey Hutchinson: Tout à fait.

M. Jeff Watson: La Garde côtière est envoyée par CANUTEC. En cas de déversement, le navire est tenu d'appeler CANUTEC. C'est comme ça que ça fonctionne? C'est à ce moment-là que vous êtes avisé?

M. Jeffrey Hutchinson: En fait, il y a différentes manières de signaler les incidents en mer. L'information peut nous parvenir de notre centre des SCTM, notre centre de communications maritimes. Dans certains cas, un incident qui se produit sur l'eau évolue rapidement et notre première intervention en est une de recherche et de sauvetage, et d'intervention environnementale ensuite. Lorsque l'information arrive, nous nous la communiquons entre partenaires, s'il y a lieu. Il peut s'agir d'une information transmise par Transports Canada à la Garde côtière ou vice-versa.

•(1155)

M. Jeff Watson: Je crois vous avoir entendu dire, dans votre exposé, que vous gérez trois incidents de pollution marine. Est-ce par année?

M. Jeffrey Hutchinson: Non, c'est par jour.

M. Jeff Watson: Est-ce plus courant dans certaines provinces que dans d'autres? Plus fréquent sur la côte Est? Parlez-vous du Nord, de la côte Ouest, des Grands Lacs? Où ces incidents de pollution marine se produisent-ils le plus?

M. Jeffrey Hutchinson: Je n'ai pas avec moi de données détaillées, par région. La grande majorité de ces incidents sont sans gravité, un yacht qui s'est échoué, des choses de ce genre. On ne parle pas de trois incidents de navires-citernes par jour. En général, il s'agit d'incidents vraiment mineurs, impliquant des petites embarcations ou bateaux un peu plus gros.

M. Jeff Watson: Monsieur Obermeyer, en ce qui concerne les administrations de pilotage maritime, advenant une proposition de modification majeure dans les opérations de pilotage — sur la couverture géographique, par exemple — ou dans le cas d'une modification que vous souhaiteriez apporter à votre territoire de compétence ou à la région où vous exercez vos activités, il est obligatoire d'effectuer une évaluation des risques, n'est-ce pas?

Capt Kevin Obermeyer: C'est exact.

M. Jeff Watson: Pour quels types de changements opérationnels, et à quelle échelle, exige-t-on une évaluation des risques?

Capt Kevin Obermeyer: Pour tout changement qui viendrait modifier le Règlement sur le pilotage dans le Pacifique et pour tout ce qui, selon nous, pourrait constituer un risque pour l'environnement ou pour les opérations de pilotage.

M. Jeff Watson: Et Transports Canada examine ensuite votre évaluation des risques? Est-elle présentée à Transports Canada?

Capt Kevin Obermeyer: Le résultat final de l'évaluation, oui. C'est ce qu'on appelle une MGRP, méthode de gestion des risques du pilotage. C'est un processus officiel dont le résultat final est transmis à Transports Canada.

M. Jeff Watson: Que fait Transports Canada de cette évaluation des risques? Comment le ministère l'évalue-t-il? Se contente-t-il de l'approuver? Demande-t-il des modifications? Quelle est la dynamique une fois que Transports Canada l'a entre les mains?

Ma question s'adresse à M. Lachance.

M. Sylvain Lachance: Merci.

La plupart du temps, nous agissons à titre d'observateurs de la MGRP et nous l'examinons une fois qu'elle nous est transmise. Si nous constatons qu'elle n'a pas été menée dans les règles de l'art et qu'elle nécessite des modifications, nous les exigeons, c'est certain.

M. Jeff Watson: Y a-t-il une consultation publique sur les changements opérationnels envisagés par l'administration de pilotage ou l'autorité de réglementation?

Capt Kevin Obermeyer: Nous tenons des consultations publiques complètes et chaque fois, nous avisons les collectivités des Premières Nations de la région afin d'intégrer l'ensemble des parties intéressées.

M. Jeff Watson: D'accord.

Monsieur Obermeyer, dans votre témoignage vous avez parlé d'une modification dans les lignes directrices pour les pétroliers de brut de plus de 40 000 tonnes de port en lourd. Y a-t-il des normes nationales particulières applicables aux types de changements effectués, ou chaque administration de pilotage dispose-t-elle d'une certaine souplesse dans l'apport de changements? De quels facteurs ces administrations dépendent-elles?

Je suppose que ce à quoi je veux en venir c'est: y a-t-il ou non certains éléments qui pourraient obéir à une norme minimale nationale, ou est-il préférable que les administrations de pilotage disposent d'une marge de manoeuvre fondée sur les réalités locales?

Capt Kevin Obermeyer: La côte Ouest a toujours adhéré à un processus d'examen conjoint très strict. Un grand nombre de nos lignes directrices, pratiques et procédures sont en place depuis longtemps. La plupart datent d'avant mon entrée en fonction.

Nous revoyons constamment ces pratiques et ces procédures en fonction de ce que nous faisons aujourd'hui, et nous les réévaluons. C'est ce qui est arrivé avec la modification concernant le détroit de Haro et le passage Boundary. Depuis 1989, je pense, il y avait une

certaine pratique en place, mais avec l'accroissement prévu de la circulation de navires-citernes, nous avons pris la décision conjointe — quand je dis « conjointe », je veux dire nous, les pilotes et l'industrie — de reconsidérer cette pratique. Nous avons procédé à quelques simulations en accéléré et, sur cette base, avons pris nos décisions, avec le plein appui de l'industrie.

Le président: Merci beaucoup.

Votre temps est écoulé, monsieur Watson.

Nous allons maintenant entendre M. Komarnicki, pour sept minutes.

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

J'adresserai quelques réflexions et quelques questions à M. Obermeyer.

À mes yeux, le programme de pilotage est infiniment pertinent. Il représente probablement l'aspect le plus important en matière de sécurité. Les pilotes ont manifestement une parfaite connaissance des eaux et des problèmes particuliers au transport et à la navigation côtière, et ainsi de suite.

Vous avez mentionné qu'il y avait, d'une part, les pilotes expérimentés et, d'autre part, les jeunes pilotes. Les pilotes expérimentés, je présume, font ce métier depuis un certain temps et ont acquis de l'expérience, alors que les autres sont des nouveaux venus. Quelle est la proportion de pilotes expérimentés et de jeunes pilotes, et quels moyens utilisez-vous pour leur permettre d'acquérir une solide connaissance des eaux, de la côte, et ainsi de suite?

• (1200)

Capt Kevin Obermeyer: C'est un processus de longue haleine, monsieur. Avant de devenir pilote, le candidat doit posséder une parfaite connaissance des côtes, ce qui signifie qu'il doit avoir environ 10 ans d'expérience comme capitaine de bateau-remorqueur ou de navire, sur la côte Ouest du Canada. Il doit ensuite passer par tout le processus d'examen. S'il réussit tous les examens, de même que l'examen oral, il commence sa carrière en tant qu'apprenti pilote. L'apprentissage peut durer de neuf mois et demi à deux ans, après quoi il obtient son premier permis de catégorie II, lequel impose des limitations quant à la taille des navires qu'il peut piloter. Il lui faut un autre sept ans avant de pouvoir piloter des gros bateaux de croisière et des gros navires-citernes.

En gros, celui qu'on désigne comme étant un pilote expérimenté n'est assujéti à aucune restriction. Son permis lui donne accès aux navires de toutes tailles et de toutes catégories.

M. Ed Komarnicki: Et comment passe-t-on de jeune pilote à pilote expérimenté? Ça se passe bien?

Capt Kevin Obermeyer: Si vous m'aviez posé cette question il y a un an, je vous aurais répondu « ça pourrait aller mieux », mais cette année, nous avons embauché 12 nouveaux apprentis et comptons en embaucher 12 autres l'an prochain.

M. Ed Komarnicki: Lorsqu'un navire arrive, à quel moment le changement de capitaine a-t-il lieu? En quoi consiste alors la tâche du pilote expérimenté?

Capt Kevin Obermeyer: Le système en place sur la côte Ouest est assez particulier. La vaste majorité de la côte est désignée comme zone de pilotage obligatoire. Lorsque, par exemple, un navire à destination de Vancouver se trouve à 48 heures au large de Victoria, notre bureau de répartition est avisé. Selon la taille et les autres données que nous avons sur le navire, nous dépêchons un pilote en nous assurant qu'il possède le permis adéquat pour ce type de navire.

M. Ed Komarnicki: Et une fois arrivé au terminal maritime? Les responsabilités du pilote chargé de la manœuvre se terminent-elles dès que le bateau est à quai, ou quelqu'un d'autre vient-il prendre la relève à ce moment-là?

Capt Kevin Obermeyer: Lorsque le navire est à quai et que les amarres ont été fixées à chaque extrémité — deux amarres de pointe, deux amarres arrière et une garde montante à chaque extrémité — le pilote appose sa signature. Il ne le fait qu'après s'être assuré que le navire est accosté de façon sécuritaire et qu'il ne risque plus rien.

M. Ed Komarnicki: Existe-t-il des mesures réglementaires distinctes, ou des systèmes de gestion de la sécurité distincts, qui s'appliquent à l'accostage et ultérieurement?

Capt Kevin Obermeyer: Une fois le navire à quai, la sécurité est du ressort de l'autorité portuaire, c'est sa réglementation qui s'applique.

M. Ed Komarnicki: Vous avez dit que vous avez huit employés — j'en déduis que ce sont des postes opérationnels à temps plein — et 100 pilotes contractuels.

Quelle est la différence entre ces deux groupes? Pourquoi un groupe à temps plein et l'autre, contractuel? Cela a-t-il une importance sur le plan de la sécurité?

Capt Kevin Obermeyer: Il existe une différence entre les deux groupes. Les pilotes employés à temps plein sont ceux qu'on appelle les pilotes en eaux rapides, ce sont les pilotes du fleuve Fraser. Leur principale fonction est de naviguer sur le fleuve Fraser, un réseau fluvial très particulier. Si on n'y navigue pas chaque jour, on perd la capacité de savoir où la barre de sable se déplace et où se trouvent les dangers. Quant aux 100 pilotes contractuels, ce sont des pilotes côtiers travaillant pour l'entreprise privée BC Coast Pilots de la Colombie-Britannique; ils s'occupent de tout le reste de la côte.

Nous administrons cinq zones. La zone 1, le fleuve Fraser, est couverte par nos huit pilotes. Le reste de la côte, soit les zones 2, 3, 4 et 5, est couverte par les pilotes de la BC Coast Pilots, dont nous retenons les services.

M. Ed Komarnicki: Vous pouvez, bien évidemment, assurer la formation de leurs employés et suivre l'amélioration générale de leurs compétences en cours de route. Mais comment faites-vous avec les pilotes contractuels?

Capt Kevin Obermeyer: Dans le cadre de notre mandat, nous sommes tenus d'administrer un système de pilotage sécuritaire et efficace. La Loi sur le pilotage nous confère certains pouvoirs et responsabilités dont cette obligation fait partie.

M. Ed Komarnicki: C'est rassurant de constater que vous avez une feuille de route aussi reluisante. Je pense que ce succès est en grande partie attribuable à la façon dont le système de pilotage fonctionne.

Vous avez mentionné le fait que vos systèmes de gestion de la sécurité sont, pour ainsi dire, en transition vers des systèmes de normes internationales et de sécurité internationale. C'est donc que vous avez déjà des systèmes de gestion de la sécurité en place, mais vous voulez passer à d'autres systèmes, c'est bien cela?

•(1205)

Capt Kevin Obermeyer: Nous avons toujours eu des protocoles et des procédures de sécurité très clairs. Mais le problème, c'est qu'ils n'étaient fondés sur aucun système international. Le BST a attiré notre attention sur ce point, il y a quelque temps. Nous avons donc travaillé là-dessus et ces nouveaux systèmes seront bientôt en place pour répondre à un besoin ciblé.

M. Ed Komarnicki: Vous voulez dire que vous améliorez votre protocole de gestion de la sécurité en rehaussant la norme à un niveau supérieur à ce qu'il était?

Capt Kevin Obermeyer: Exactement.

M. Ed Komarnicki: Quand pensez-vous que cette transition sera achevée?

Capt Kevin Obermeyer: Elle devrait s'achever à la fin de 2015. À l'interne, l'administration de pilotage espère avoir terminé en décembre de cette année. Quant aux deux groupes de pilotage qui travaillent à ce projet depuis un an ou deux, on s'attend à ce qu'ils aient terminé à la fin de 2015.

M. Ed Komarnicki: J'ai remarqué que vous avez dit que votre compétence s'appliquait aux navires de 50 à 150 mètres et plus. J'ai ouï dire que les fonctionnaires de Transports Canada espéraient élargir les systèmes de gestion de la sécurité aux bateaux de 24 mètres. Y a-t-il une différence importante entre 24 mètres et 50 mètres? À votre avis, y a-t-il une raison pour laquelle les systèmes de gestion de la sécurité ne s'appliquaient pas aux navires plus petits?

M. Lachance pourrait peut-être nous faire connaître son point de vue lui aussi.

Capt Kevin Obermeyer: Je ne crois pas être en mesure de répondre à cette question.

M. Ed Komarnicki: Monsieur Lachance ou madame Girard, allez-y, s'il vous plaît.

M. Sylvain Lachance: Il y a deux aspects à cette question. Le premier est que nous voulons rabaisser les balises du SGS à 24 mètres, car dans la majorité des cas, il s'agit du seuil établi internationalement dans la plupart des conventions. Cela vaut pour les opérations, pour le navire et ainsi de suite.

Le pilotage est un autre système, que mon collègue, le capitaine Obermeyer, exploite lui-même. C'est donc un système complémentaire. La réglementation que nous voulons mettre en place pour nos systèmes porte sur les opérations courantes sans pilote ou sur tout autre aspect de l'exploitation du navire.

M. Ed Komarnicki: Selon un témoignage...

Le président: Désolé, je dois vous arrêter ici, monsieur Komarnicki.

Nous allons maintenant passer à M. Sullivan, pour cinq minutes.

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

Et merci à tous les témoins.

J'aimerais revenir un peu sur les questions de M. Mai sur l'évaluation des risques. Devant l'intensification du transport de marchandises dangereuses sur nos voies navigables et partout au pays, je me demande à qui incombe la responsabilité d'analyser l'augmentation du risque et d'analyser et de déterminer en conséquence les ressources supplémentaires que Transports Canada et les transporteurs de ces marchandises dangereuses devront mettre en place pour garantir le maintien de la sécurité?

On a cité en exemple l'éventuelle augmentation de la circulation de navires-citernes sur le St-Laurent, mais je sais que le ministre a expressément demandé aux compagnies ferroviaires d'effectuer des évaluations des risques associés au transport de marchandises dangereuses dans les zones urbaines. Le ministère des Transports pourrait-il nous fournir ces évaluations des risques qui, je suppose, lui ont été transmises par les compagnies ferroviaires? Peut-il les fournir à ce comité?

Mme Nicole Girard: Nous prendrons cela en considération. Malheureusement, aucun membre du personnel affecté à la sécurité ferroviaire n'est ici aujourd'hui. Je prends note de votre demande afin de vous revenir là-dessus.

M. Mike Sullivan: Merci.

En matière de sécurité maritime, j'aimerais savoir qui est chargé d'effectuer une évaluation des risques quand on constate une augmentation importante du transport de marchandises dangereuses sur le Saint-Laurent, par exemple, ou le long des côtes de la Colombie-Britannique.

M. Sylvain Lachance: Vous savez probablement que nous avons demandé au Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes de mener une telle étude. Il a déposé l'an dernier son rapport de la première étape, qui a trait au transport de pétrole au sud du 60° parallèle. Le rapport de la deuxième étape, qui porte sur le transport des substances nocives et dangereuses au Canada, ainsi que sur le transport de pétrole au nord du 60°, a été achevé il y a peu de temps et fait actuellement l'objet d'un examen au ministère.

• (1210)

M. Mike Sullivan: Êtes-vous en train de dire que c'est ce comité qui avait la responsabilité d'analyser le risque?

M. Sylvain Lachance: Sa responsabilité était d'examiner le régime et ainsi de suite. Il a déposé son rapport, qui fait, au moment où l'on se parle, l'objet d'une analyse afin d'en connaître les recommandations et de voir lesquelles peuvent être mises en application.

M. Mike Sullivan: Au sujet du transport de marchandises dangereuses par navires-citernes, ai-je bien compris que le régime de TMD ne s'applique pas aux navires-citernes?

Mme Nicole Girard: Il s'agit d'une responsabilité partagée avec Sécurité et sûreté maritimes. Les règlements de TMD visent le transport de surface. Sur le plan de la mise en application, cela signifie que, dans le cas du transport de marchandises dangereuses à risque élevé, par exemple, les PIU sont exigés pour la partie terrestre du transport, pour acheminer les conteneurs jusqu'au navire ou pour les débarquer. Les règlements de TMD s'appliquent également au transport entre le point A et le point B dans les eaux canadiennes, et il y a une mixité de pouvoirs avec le Code maritime international. Lorsqu'un navire arrive en eaux canadiennes, les traverse ou les quitte, il y a donc un régime mixte de réglementation nationale et internationale, comprenant notamment des exigences de déclaration en cas de déversement accidentel.

M. Mike Sullivan: Il y a donc quelqu'un qui est au courant. Vous êtes en train de dire que, lorsque le régime de transport de marchandises dangereuses ne s'applique pas, il y a autre chose d'équivalent qui s'applique.

Mme Nicole Girard: Oui. Il y a un protocole d'entente entre nos deux directions générales qui précise à quel point s'exerce l'autorité de l'une et de l'autre, si bien que nos inspections et nos programmes de contrôle se complètent bien.

M. Mike Sullivan: J'adresse ma prochaine question à M. Hutchinson. Dans l'incident du *Simushir*, d'après ce que j'en sais, ce sont des vents favorables, et non l'intervention de la Garde côtière, qui ont empêché la catastrophe, puisque le navire de la Garde côtière, le *Gordon Reid*, malgré ses vaillants efforts pour prendre le *Simushir* en remorque, avait rompu tous ses câbles de remorque. Que fait la Garde côtière pour s'assurer que ce genre de défaillance ne se reproduit plus?

M. Jeffrey Hutchinson: Je demanderai à mon collègue, M. Pelletier, de dire également un mot à ce sujet, compte tenu de ses antécédents professionnels. L'incident du *Simushir* a déclenché plusieurs différentes activités d'intervention, et je pense qu'il importe de le signaler.

En premier lieu, cet incident comportait, au départ, une activité de recherche et sauvetage, parce qu'il y avait à bord les membres de l'équipage qui étaient en danger. Nous avons donc procédé à une telle opération. Nous étions sur place, prêts à intervenir selon les nécessités de la situation et, comme vous le savez peut-être, nous avons réussi à la fin à faire sortir le commandant du navire.

Pour ce qui est de l'aspect environnemental, les réparations dont le navire avait besoin ne pouvaient être faites dans le délai prévu à l'origine. On nous avait dit, au départ, que les réparations prendraient trois heures et demie, après quoi le navire pourrait reprendre sa route. De fait, même avant cela, nous avions commencé à envisager ce qui serait nécessaire du côté environnemental. Nous avons entrepris d'exécuter le plan conjoint établi avec les États-Unis. Quand il s'agit d'incidents maritimes, il existe, comme vous le savez probablement, un haut niveau de coopération internationale et le Canada a conclu des partenariats avec d'autres pays. Étant donné le lieu de l'incident, les Américains étaient sur place et prêts à agir, tant pour l'opération de recherche et sauvetage que pour les mesures environnementales. Nous avons, par exemple, entrepris de faire appel à la province, à la Première Nation et à l'industrie afin de nous assurer de la disponibilité des ressources voulues.

Quant à l'opération de remorquage elle-même, il importe de signaler que la Garde côtière canadienne peut être considérée comme responsable des remorquages de dernier recours. Ce n'est pas l'une de nos principales activités. Dans le cas qui nous occupe, nous avons immédiatement communiqué avec l'industrie afin de déterminer quelle capacité était disponible et de la mettre en œuvre. Nous avons néanmoins dépêché sur place nos propres navires. Le *Gordon Reid* est arrivé sur place en premier, suivi du *Sir Wilfrid Laurier*. La rupture d'un câble de remorque n'est pas un incident inhabituel. Je sais bien qu'en d'autres circonstances cela ne fait simplement pas partie de notre façon de penser, mais dans la situation où se trouvait le navire et surtout dans l'état de la mer à ce moment-là, la rupture des câbles n'a pas, en elle-même, suscité tellement d'inquiétude. Nous avons redoublé d'effort pour reprendre en remorque le navire et nous avons réussi, comme vous le savez, à stabiliser suffisamment la situation jusqu'à l'arrivée du *Barbara Foss*, qui a effectué le remorquage principal.

La rupture des câbles ne nous a pas causé tellement d'inquiétude. Nous effectuons une analyse après action dans toutes les circonstances de ce genre. Nous allons certainement examiner ce qui s'est passé pour déterminer s'il y a eu quelque chose d'inhabituel. En fait, nous pensons que c'est le bon travail du *Gordon Reid* qui a permis de stabiliser la situation. Le *Gordon Reid* et le *Sir Wilfrid Laurier* sont restés sur place pendant des heures parce que la situation était assez stable et que la direction et le mouvement du vent et de la houle ne rapprochaient pas le navire de la côte, comme vous l'avez mentionné.

Il y a eu une combinaison de facteurs, cela ne fait aucun doute. Des mesures ont été prises dans l'immédiat et ces mesures ont fini par redresser la situation.

• (1215)

Le président: D'accord. Le temps est écoulé, mais si M. Pelletier souhaite ajouter un mot, je vais lui permettre de le faire.

M. Mario Pelletier: Je pense que la réponse donnée est très complète. Le *Gordon Reid* avait réussi à remorquer le navire en détresse assez loin de la côte et, comme Jeff l'a mentionné, il se tenait à proximité de telle sorte que, si cela avait été nécessaire, il aurait pu lui passer un autre câble et l'éloigner davantage.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant la parole à M. Braid pour cinq minutes.

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

Merci aussi à tous les témoins qui sont ici aujourd'hui.

Monsieur Obermeyer, je commencerai avec vous et je reprendrai là où mon collègue M. Komarnicki s'est arrêté.

Comme vous l'avez expliqué, la présence d'un pilote est obligatoire dans le cas d'un navire ayant une jauge brute de plus de 350 tonnes brutes. Où cette exigence est-elle établie?

Capt Kevin Obermeyer: C'est dans le règlement sur le pilotage du Pacifique.

M. Peter Braid: S'agit-il d'un règlement fédéral ou provincial?

Capt Kevin Obermeyer: C'est un règlement fédéral, pris en vertu de la Loi sur le pilotage, qui donne aux administrations de pilotage le pouvoir d'établir des règlements. Nous avons à déterminer à partir de quelle jauge et dans quel secteur le pilotage est obligatoire.

M. Peter Braid: Vous avez donc déterminé que c'est à partir d'une jauge brute de 350 tonnes brutes?

Capt Kevin Obermeyer: Pas moi personnellement, mais depuis 1972...

M. Peter Braid: Je veux dire votre administration.

Capt Kevin Obermeyer: Oui.

M. Peter Braid: Sur quelle base cette détermination est-elle faite, et êtes-vous confiant qu'elle demeure valable, aujourd'hui en 2014?

Capt Kevin Obermeyer: Oui. Pour être franc, je dirais qu'elle est même un peu basse en comparaison à celles établies par d'autres administrations et d'autres pays. Dans la plupart des cas, leur seuil est de 1 500 tonnes brutes. Je pense donc que nous sommes en très bonne position.

M. Peter Braid: Nous avons donc un meilleur seuil.

Ailleurs au pays, où y a-t-il des administrations de pilotage comme la vôtre? Si je regarde la carte du Canada, je cherche à voir où il y a le même genre d'administration et le même genre de protection.

Capt Kevin Obermeyer: Il y a quatre administrations de pilotage. Bien sûr, celle du Pacifique. Puis les trois autres administrations de pilotage: Atlantique, Laurentides et Grands Lacs.

M. Peter Braid: Merveilleux.

Les exigences concernant la jauge brute de 350 tonnes brutes, par exemple, varient selon le pilotage et les conditions et situations.

Capt Kevin Obermeyer: C'est exact.

M. Peter Braid: Très bien.

Capt Kevin Obermeyer: Notre secteur est quelque peu spécial, comme je l'ai dit, à cause de son immensité. Chaque navire qui aborde la côte Ouest du Canada doit naviguer à travers un passage relativement difficile, tandis que du côté de l'Atlantique, la navigation est, pour l'essentiel, orientée directement sur les ports. Je dirais que c'est là la différence

M. Peter Braid: Quand un pilote est à bord, lorsque c'est exigé qu'il y soit... Je cherche simplement à comprendre les limites de l'autorité du pilote, par rapport au commandant du navire, à son équipage et à son propriétaire. Veuillez m'expliquer comment ça fonctionne.

Capt Kevin Obermeyer: Aux termes de la Loi sur le pilotage, c'est le pilote qui a la conduite du navire. Il a la responsabilité exclusive de la navigation. Le commandant demeure dans son commandement, mais il ne peut intervenir et prendre les commandes que s'il croit que le pilote met le navire ou son équipage en danger.

• (1220)

M. Peter Braid: Merci. Voilà qui est très utile.

Monsieur Lachance, de Transports Canada, dans votre exposé, vous avez fait quelques mentions de l'aide apportée à l'industrie pour qu'elle s'adapte aux changements technologiques et pour l'encourager à utiliser les technologies de pointe et soutenir ses efforts en ce sens.

Pourriez-vous nous dire comment Transports Canada contribue à atteindre ces buts et nous donner quelques exemples de technologies de pointe?

M. Sylvain Lachance: Des exemples seraient les systèmes de communication et les dispositifs de localisation tels que le SAI, qui est essentiellement semblable aux transpondeurs installés dans les aéronefs, ainsi que la technologie de navigation électronique. Nous contribuons à l'implantation de ces technologies en nous assurant que la réglementation est assez souple pour que les compagnies les adoptent et aussi qu'elles sont conformes aux conventions internationales.

M. Peter Braid: Très bien.

Y a-t-il des lacunes à combler dans ce domaine ou êtes-vous satisfait que la situation évolue à un rythme naturel?

M. Sylvain Lachance: Elle évolue à un rythme naturel — c'est-à-dire aussi vite que nous pouvons suivre l'évolution de la technologie —, mais ce rythme est rapide.

M. Peter Braid: Merci.

Monsieur Hutchinson, vous avez mentionné la Garde côtière auxiliaire canadienne. Pourriez-vous nous décrire brièvement de quoi il s'agit et comment elle fonctionne.

M. Jeffrey Hutchinson: Oui, certainement. Nous avons des organismes partenaires que nous appelons généralement la Garde côtière auxiliaire. Elle est constituée d'organismes régionaux dont les opérations sont chapeautées par un organisme-cadre national.

Pour l'essentiel, il s'agit de bénévoles qui aident dans les opérations de recherche et sauvetage. Sur la côte du Pacifique, la Garde côtière royale auxiliaire a ses propres Zodiac, un personnel très bien formé et son propre matériel. Lorsqu'un incident survient en mer qui nécessite des ressources de recherche et sauvetage, il arrive, selon le lieu géographique, que ce sont des membres de la Garde auxiliaire qui participent aux secours et secourent les naufragés.

M. Peter Braid: Merci.

Est-ce que c'est équivalent, en quelque sorte, des Rangers dans le Nord, dans l'Arctique? Est-ce similaire?

M. Jeffrey Hutchinson: Il y aurait un parallèle à faire avec les Rangers, mais aussi avec un service de pompiers volontaires.

M. Peter Braid: En parlant du Nord, à mesure que le passage du Nord-Ouest devient plus aisément navigable, comment la Garde côtière canadienne contribue-t-elle à la protection de l'environnement et, en général, à la sécurité dans le passage du Nord-Ouest?

M. Jeffrey Hutchinson: Nous suivons la situation de très près, comme vous pouvez l'imaginer. On parle beaucoup de trafic maritime dans le Nord, mais, en fait, il demeure minimal dans le passage du Nord-Ouest. À ce que je sache, il y a un seul cargo, très résistant aux glaces, qui a traversé le passage cette année. Il est resté en communication avec nous. Nous avons certainement travaillé à ses côtés, bien qu'il ait franchi le passage sans assistance directe d'aucune sorte de la Garde côtière.

Communiquer avec les gens de mer et savoir où les navires se dirigent, c'est une façon pour nous de protéger l'Arctique. Dans les eaux arctiques, il y a aussi un système différent de vigilance — on peut y penser en ces termes — appelé NORDREG. Les navires qui se trouvent dans ces eaux doivent nous informer de façon beaucoup plus détaillée que c'est le cas au sud du 60^e en raison de l'environnement particulier dans lequel ils naviguent.

Comme je l'ai mentionné dans mon allocution d'ouverture, nous avons du matériel de protection de l'environnement à travers l'Arctique. Il peut, au besoin, être transporté rapidement sur les lieux d'un incident. Nous avons mis en oeuvre un système que nous désignons par l'expression « ressources en cascade », ce qui signifie que nous recourons d'abord aux ressources les plus proches du lieu de l'incident, puis faisons successivement appel aux autres ressources nécessaires de façon à assurer une intervention appropriée le plus rapidement possible.

Auriez-vous, Mario, quelque chose à ajouter, compte tenu de vos responsabilités?

M. Mario Pelletier: Il est intéressant d'entendre dire que le passage du Nord-Ouest devient plus ouvert, parce que, ces quelques dernières saisons, il y a eu en réalité plus de glace, et de glace plus dangereuse, qu'auparavant, à tout le moins depuis les 10 dernières années. Alors, oui, la glace est en train de fondre quelque peu, mais cela signifie aussi que la glace pluriannuelle, une glace très dure, dérive en automne jusqu'au passage du Nord-Ouest, où elle gèle. Au printemps, elle ne fond pas aussi rapidement que la glace de première année. Le passage n'est donc pas aussi ouvert que certains voudraient le croire.

• (1225)

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Madame Morin, vous avez cinq minutes.

[Français]

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

Je remercie les témoins de participer à la réunion d'aujourd'hui.

Un peu plus tôt, mon collègue Hoang Mai a posé des questions au sujet du trafic sur le Saint-Laurent. Il se dégage de toute cette discussion que la prévention est beaucoup plus importante que l'intervention. Nous sommes d'accord là-dessus. Il faut de bonnes mesures de prévention.

De son côté, mon collègue conservateur vous a demandé comment vous protégez l'environnement dans le Nord. Or j'aimerais savoir de quelle façon exactement l'environnement est protégé dans le Saint-Laurent et le lac Saint-Louis.

M. Mario Pelletier: Vous avez parlé du lac Saint-Louis, c'est bien cela?

Mme Isabelle Morin: Oui, c'est cela.

M. Mario Pelletier: Comme mon collègue l'a mentionné brièvement, la majorité des grands navires qui y transitent doivent s'entendre avec les organismes d'intervention. Lorsqu'il y a pollution, c'est toujours le pollueur qui est responsable de prendre des mesures avec l'organisme prévu à cette effet.

Mme Isabelle Morin: D'accord.

Je vais maintenant vous parler du *Kathryn Spirit*. Vous savez probablement où je veux en venir.

Que va-t-il falloir pour que le gouvernement fédéral prenne ses responsabilités et que le *Kathryn Spirit* soit retiré de cet endroit? Ce navire est ancré dans le lac Saint-Louis depuis trois ans. Il entame son quatrième hiver. Il contient deux millions de litres d'eau contaminée par des résidus pétroliers, en plus du mazout. Il va rouiller cette année. Or c'est dans le réservoir où toute la population de la Communauté métropolitaine de Montréal puise son eau, et celle-ci se déverse dans le Saint-Laurent.

Vous nous avez dit plus tôt que vous ne disposiez pas nécessairement d'études indiquant quelle proportion des déversements vous étiez en mesure de récupérer. Vous avez parlé de prévention, et à ce sujet, je veux savoir quelles mesures vont devoir être prises pour que le *Kathryn Spirit* ne soit plus dans le Lac Saint-Louis cet hiver.

Que faut-il faire ou dire? Comment Transports Canada et Pêches et Océans Canada vont-ils unir leurs efforts à ceux de la communauté pour faire en sorte que ce navire soit retiré du lac?

M. Mario Pelletier: La Garde côtière canadienne a, bien évidemment évalué les risques.

Mme Isabelle Morin: Et vous avez eu besoin de quatre ans pour évaluer les risques!

M. Mario Pelletier: Nous avons fait cela de façon continue avec le propriétaire ou son représentant. Nous lui avons demandé quelles étaient ses intentions. Au cours des années, il a toujours eu l'intention d'avancer, mais malheureusement, il n'a pas toujours tenu parole.

Au cours des derniers mois...

Mme Isabelle Morin: Quel pouvoir sur le propriétaire avez-vous? Lorsque vous lui demandez ce qu'il fait, il vous répond qu'il avance. S'il n'avance pas, quel pouvoir avez-vous?

M. Mario Pelletier: Notre pouvoir est d'évaluer le risque réel. L'été dernier, beaucoup de polluants ont été retirés du navire. Il n'y avait pas de risque imminent relativement à la stabilité du navire. Rien ne laissait présager qu'il pourrait y avoir de la pollution.

Cela étant dit, au cours des derniers jours, le propriétaire nous a informés qu'il avait la permission de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et de l'Administration portuaire de Montréal de remorquer son bateau vers le Port de Montréal, de sorte que l'on puisse faire une inspection sous-marine complète et qu'il puisse continuer le remorquage vers un autre port.

Mme Isabelle Morin: Pourquoi a-t-il fallu quatre ans? Que doit-on faire la prochaine fois qu'une situation qui représente un risque de pollution du Saint-Laurent? Comment changer les règlements pour que, la prochaine fois, cela ne prenne pas quatre ans?

M. Mario Pelletier: Je ne sais pas si mon collègue du ministère des Transports veut ajouter quelque chose.

En ce qui nous concerne, nous avons toujours été au fait de la situation. Pendant ces années, il n'y a jamais eu de risque imminent de pollution.

Mme Isabelle Morin: Comment pouviez-vous évaluer qu'il n'y avait pas de risque de pollution dans ce cas?

M. Mario Pelletier: Il faut regarder ce qui est à bord et l'état de la coque.

Mme Isabelle Morin: Il y avait quand même de la rouille sur la coque.

M. Mario Pelletier: L'acier rouille, en effet, mais la structure ne présentait aucun problème. C'est aussi la raison pour laquelle il sera remorqué en dehors de sa position. Présentement, on ne peut pas faire d'inspection sous-marine complète et sécuritaire. C'est la raison pour laquelle nous avons accepté qu'il soit déplacé un peu.

Mme Isabelle Morin: Vous dites donc qu'en quatre ans vous n'avez pas pu faire d'évaluation marine sécuritaire, mais que vous êtes quand même en mesure d'affirmer qu'il n'y avait pas de danger pour l'environnement.

M. Mario Pelletier: J'ai dit qu'on avait fait une évaluation. Dans sa position actuelle, là où il est accosté, il ne pose pas de risque. Maintenant, s'il doit transiter dans le golfe ou ailleurs grâce à une remorque, il faut considérer d'autres éléments. Au moment où il était accosté, il ne posait pas de risque.

• (1230)

Mme Isabelle Morin: Pourquoi a-t-il fallu quatre ans avant d'obtenir un permis pour être remorqué jusqu'au Port de Montréal?

M. Mario Pelletier: Encore une fois, nous étions en communication constante avec le propriétaire. Il a toujours fait part de son intention de le sortir de là, mais cela ne se concrétisait pas. L'année dernière, au moment où il était prêt, il était trop tard et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent n'acceptait pas qu'il transite par la voie maritime.

Mme Isabelle Morin: Je répète ma question: que faut-il changer? Quels pouvoirs faut-il donner pour que cela prenne moins de quatre ans la prochaine fois? Votre ministère m'a répondu que vous aviez eu des discussions avec le propriétaire, mais que ce dernier branlait dans le manche, et que c'est la raison pour laquelle cela a pris quatre ans. Personnellement, je ne trouve pas cela suffisant, et mes concitoyens non plus.

Des représentants d'une école de mon comté sont venus me voir et ils ont décidé de faire signer des pétitions parce que les gens sont inquiets de la qualité de l'eau du lac Saint-Louis, situé près de Lachine. Ces gens étaient inquiets. Je ne comprends pas pourquoi, de votre côté, rien ne s'est produit en quatre ans.

Je trouve aberrant que vous me disiez avoir eu des discussions avec le propriétaire, mais que puisque ce dernier n'avancait pas, vous n'avanciez pas non plus, car c'est bien ce que vous me dites. Il a fallu quatre ans pour s'occuper d'un navire qui est dans un lac qui nourrit le fleuve Saint-Laurent et qui abreuve 80 % des Québécois et des Québécoises.

M. Mario Pelletier: J'ai dit qu'il y a eu des discussions avec le propriétaire. J'ai aussi dit que l'on avait procédé à des évaluations de risque et que l'on n'avait pas identifié de risque de déversement.

Quant au fait que le navire soit accosté là ou ailleurs, cela ne relève pas de notre autorité.

Mme Isabelle Morin: De qui cela relève-t-il exactement?

[Traduction]

Le président: Votre temps est écoulé.

Veillez terminer votre réponse, monsieur Pelletier ou monsieur Lachance.

[Français]

M. Sylvain Lachance: Comme l'a mentionné mon collègue M. Pelletier, le navire ne posait pas de risque. Il était accosté à un endroit sécuritaire.

Mme Isabelle Morin: De qui, exactement, relève la décision de le faire accoster là?

M. Sylvain Lachance: Une entreprise privée l'a amené là. S'il y avait eu un risque, il y aurait eu une intervention.

Mme Isabelle Morin: Il n'a pas reçu de permission de la Ville. De qui cela relève-t-il?

[Traduction]

Le président: Madame Morin, laissez-le seulement répondre. Vous avez demandé un chiffre...

Mme Isabelle Morin: Mais je n'ai pas reçu une réponse à ma question.

Le président: Eh bien! J'ai entendu M. Pelletier dire qu'il y avait eu une évaluation qu'il n'y avait aucun risque. N'est-ce pas une réponse à votre question?

Mme Isabelle Morin: Ma dernière question est la suivante. Peut-être que je la traduirai moi-même. Comment ont-ils obtenu le permis de se rendre là? Qui leur a accordé le permis de laisser le navire là où il est?

Le président: Quelqu'un peut-il répondre brièvement à cette question?

M. Sylvain Lachance: Je ne suis pas certain. Si toutes les exigences réglementaires sont respectées et s'il n'y a pas de risque, il n'est pas nécessaire d'obtenir un permis pour accoster un quai.

Mme Isabelle Morin: Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Pelletier, vous avez manifestement une certaine expérience des navires. Je ne connais pas les détails concernant le navire qui inquiète Mme Morin, mais je dois dire que presque tous les navires que j'ai vus, à moins d'être tout nouveaux ou fraîchement peints, font voir de la rouille. Serait-il juste de dire que, si la coque d'un navire, lorsque celui-ci est à quai, frotte contre le quai ou autre chose qui endommage la peinture, la rouille apparaîtra? C'est encore pire pour les navires de haute mer. À première vue, certains n'ont pas du tout fière allure, mais, du point de vue de la sécurité, il n'y a aucun problème. Est-ce que cette affirmation est juste?

M. Mario Pelletier: Oui, cette affirmation est juste. Si l'entretien fait défaut, la rouille apparaîtra. Souvent, il ne s'agit que de rouille de surface; il n'y a donc pas lieu de s'inquiéter si le navire a piètre apparence. Mais, aussi, une énorme marge de sécurité est prévue pour la tôle d'acier des navires. La détérioration, au-delà d'un certain point n'est pas acceptée, mais à cet égard, il faudrait s'adresser à Transports Canada.

M. Sylvain Lachance: Votre affirmation est juste. Il faut beaucoup de temps pour que la rouille traverse une tôle d'un demi-pouce. Si le navire est immobile, le risque est évidemment moindre.

Le président: Merci de cet éclaircissement.

Monsieur Yurdiga, vous avez cinq minutes.

M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Je saisis cette occasion pour remercier le ministère des Transports, l'Administration de pilotage du Pacifique et le ministère des Pêches et des Océans d'avoir envoyé des représentants pour répondre à nos questions.

Monsieur Lachance, en 2012, le BST a ajouté les SGS maritimes à sa liste de surveillance, qui souligne les problèmes de sécurité qui posent les plus grands risques aux Canadiens. Il a recommandé à Transports Canada d'obliger tous les navires commerciaux à se doter d'un SGS et de vérifier et de certifier tous les SGS.

J'ai cru comprendre que Transports Canada avait délégué une partie de ses fonctions d'inspection et de certification réglementaires des navires intérieurs à quatre sociétés de classification. Quels sont les rôles respectifs de Transports Canada et de ces sociétés dans le cas d'un navire non conforme et quelles mesures peuvent être prises pour en assurer la conformité?

• (1235)

M. Sylvain Lachance: Un certain nombre de mesures sont prévues. L'une serait de mettre la compagnie à l'amende; c'est ce que nous appelons habituellement la sanction administrative pécuniaire. Ou encore, on peut suspendre le certificat. Il y a tout un éventail de mesures que nous prenons à des fins d'application de la loi.

M. David Yurdiga: Qui est responsable de ces mesures coercitives? Il y a, bien sûr, les sociétés de classification qui font les inspections, puis envoient leurs rapports à Transports Canada. Une fois cette étape franchie, qui exécute les ordres de réparation ou de réglage des systèmes?

M. Sylvain Lachance: Le ministre des Transports a délégué aux sociétés de classification la responsabilité de mener les inspections et ainsi de suite. Ces sociétés délivrent les certificats aux navires au nom du ministre. Si l'une de ces sociétés, après avoir réalisé l'inspection et le travail connexe, détermine qu'elle ne peut pas délivrer un certificat, le certificat ne sera pas délivré. Le navire ne peut appareiller sans certificat. Ce serait très onéreux pour la compagnie maritime.

Cela étant dit, nous ferons également effectuer des inspections fondées sur les risques par des inspecteurs de Transports Canada et, dans les cas où des déficiences sont constatées, nous pourrions imposer des sanctions administratives pécuniaires aux compagnies.

M. David Yurdiga: Notre comité a constaté que les grands exploitants sont capables d'implanter le système de gestion de la sécurité et sont disposés à le faire. Cependant, nous voyons que les exploitants de petits navires y sont réfractaires, faisant valoir les coûts très lourds et leur incapacité à créer leur propre système.

M. Sylvain Lachance: Nous proposons une approche à trois paliers. Le premier palier concernerait les navires ou les compagnies déjà régis par la convention SOLAS. Ils sont actuellement assujettis aux règlements sur la gestion de la sécurité. Il s'agit de navires hauturiers.

Le deuxième palier s'appliquerait aux navires non assujettis à la convention SOLAS jaugeant de plus de 500 tonnes brutes ou certifiés pour transporter plus de 50 passagers. Les compagnies qui

exploitent ces navires seraient tenues de mettre en oeuvre le SGS et de le faire vérifier et certifier.

Le troisième palier s'appliquerait aux navires dépassant 24 mètres de longueur et jaugeant moins de 500 tonnes brutes. Les compagnies concernées seraient tenues de mettre en oeuvre le SGS, mais non de le faire vérifier et certifier. L'idée ici est de tenter d'améliorer la sécurité, mais sans causer des difficultés excessives aux compagnies, parce que ces mesures — tout particulièrement la vérification et la certification — peuvent entraîner des coûts très lourds, et de nous assurer également de ne pas imposer un fardeau administratif injustifié aux compagnies visées.

Nous croyons fermement qu'en adoptant ces mesures nous répondons à l'intention du Bureau de la sécurité des transports et que nous plaçons la barre un peu plus haut en matière de sécurité au Canada.

M. David Yurdiga: Merci.

Je comprends que tous les navires de plus de 24 mètres et de moins de 500 tonnes brutes n'ont pas besoin d'être certifiés. Je le comprends. Mais faut-il que Transports Canada soit au courant de leur SGS? Existe-t-il une directive qui définit ce que doit être le SGS et qui permet de savoir si les exigences sont respectées?

M. Sylvain Lachance: Nous avons créé des formulaires, des listes de contrôle et des manuels pour aider les entreprises à mettre en oeuvre leur SGS pour que notamment nos inspecteurs puissent monter à bord et demander à voir le SGS au moment de l'inspection d'un navire.

• (1240)

M. David Yurdiga: Merci.

J'entends beaucoup parler de pétroliers à double et à simple coque. Quel est le pourcentage de pétroliers à double coque et de ceux qui ne le sont pas? Y a-t-il une exigence voulant qu'à l'avenir tous les pétroliers arrivant dans nos eaux soient à double coque?

M. Sylvain Lachance: Cette exigence existe déjà, monsieur.

M. David Yurdiga: Existe-t-il toujours des navires à coque simple?

M. Sylvain Lachance: Non, aucun de ceux qui viennent au Canada.

M. David Yurdiga: Bon.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Young, vous avez cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci.

Merci beaucoup pour cette excellente information.

Je suis de Vancouver, il va donc de soi que la sécurité des pétroliers sur la côte Ouest est quelque chose d'extrêmement important pour nous. J'aimerais demander à Jeffery Hutchinson, ou à son équipe, quels sont les risques opérationnels propres à chaque région maritime, en particulier la côte du Pacifique.

M. Jeffrey Hutchinson: Il ne fait aucun doute que les risques sur la côte de la Colombie-Britannique sont différents. Je vais commencer par parler d'un risque qui n'existe pas. Par exemple, il n'y a pas de problème de glace dans le port Metro, ce qui change considérablement la donne. Je crois que les deux grands facteurs pour Vancouver sont le volume du trafic — un très grand nombre de navires entrent et sortent du port Metro et du fleuve Fraser, comme il a déjà été dit — et ensuite, tout simplement, sa géographie.

J'ai récemment eu l'occasion de visiter notre centre de communication maritime et de voir nos experts aider les traversiers de la Colombie-Britannique à naviguer, aider les gros navires à entrer et à sortir de Second Narrows et d'endroits semblables. Cette géographie est difficile, cela ne fait aucun doute. Les pilotes jouent un rôle essentiel pour assurer une bonne navigation dans la région.

Ce sont les deux aspects que je relèverais quant à moi pour le Lower Mainland. À mesure que vous remontez la côte, il y a assurément un problème de volume. Le nombre de navires qui vont de l'Alaska vers le reste des États-Unis, par exemple, crée certainement un problème de volume en remontant la côte également.

Mario, y a-t-il d'autres risques propres à la région que j'aurais oubliés?

M. Mario Pelletier: Non, je pense que vous avez tout dit.

Mme Wai Young: Pour revenir à la question, puisque vous insistez sur le volume, comment ce volume se compare-t-il à celui d'autres passages de même dimension — des endroits comme Rotterdam, etc. — où il existe des zones plus étroites ou plus petites?

M. Jeffrey Hutchinson: Excusez-moi, mais je veux m'assurer d'avoir bien compris. Avez-vous dit par comparaison à Rotterdam?

Mme Wai Young: Oui.

M. Jeffrey Hutchinson: Je serais un peu...

Mme Wai Young: Parce que vous dites que le volume est un problème, n'est-ce pas?

M. Jeffrey Hutchinson: Oui.

Mme Wai Young: Vous dites que c'est notre plus gros risque. Vous avez également fait allusion au fait que nous avons des pilotes et que tout cela fonctionne très bien. La question est donc de savoir, en ce qui concerne le volume de trafic et étant donné les passages naturels que l'on retrouve dans la région et qui sont assez nombreux, je crois, comment cela se compare-t-il à d'autres lieux semblables dans le monde?

M. Jeffrey Hutchinson: Je n'ai pas de chiffres précis devant moi et je ne voudrais pas m'aventurer à les deviner. Je préférerais vous donner des renseignements plus concrets.

Il existe certainement des ports plus achalandés dans le monde. Shanghai me vient à l'esprit comme l'un des ports les plus achalandés au monde et l'un des plus complexes aussi en raison du système fluvial qu'il y a là-bas. Mais à moins que Transports Canada veuille parler de...

M. Sylvain Lachance: Eh bien, je pourrais certainement vous répondre, non pas en vous donnant des chiffres précis, mais si on compare le trafic des pétroliers, par exemple, sur la côte Ouest et sur le Saint-Laurent aujourd'hui au Canada, il y a une grande différence. Par rapport au reste du monde, des endroits comme le Bosphore, le détroit de Malacca, ou Rotterdam, le trafic des pétroliers sur la côte Ouest est peu important.

Mme Wai Young: C'est peu important. Que voulez-vous dire par là? Ce n'est pas vraiment quelque chose de quantifiable.

M. Sylvain Lachance: Pour le détroit de Malacca, on parle de 17 000 pétroliers, ce qui est beaucoup. Au Bosphore, si j'ai bonne mémoire, on peut parler de quelque 1 200 pétroliers par mois.

Mme Wai Young: Alors où se situe Vancouver ou la côte du Pacifique?

M. Sylvain Lachance: C'est 60 par an pour Port Metro Vancouver actuellement.

Mme Wai Young: C'est donc 60 par an par rapport à 12 000 ou 1 000 par mois...

M. Sylvain Lachance: Oui.

Mme Wai Young: Très rapidement, comment qualifieriez-vous la tendance depuis 2002 en matière de déversement de matières dangereuses dans les eaux canadiennes? Y a-t-il eu des déversements?

•(1245)

Mme Nicole Girard: Ce que je peux vous dire, selon le Règlement sur le TMD concernant les déversements accidentels de marchandises dangereuses, c'est qu'au cours des 26 dernières années, de 1988 à 2013, les marchandises dangereuses ont représenté 1 % des déversements accidentels. C'est l'équivalent de 100 déversements accidentels à signaler.

Mme Wai Young: Bon.

Compte tenu de ce que vous nous avez dit aujourd'hui, diriez-vous que la capacité d'intervention au Canada est suffisante et que nous avons un système de calibre mondial pour garantir la sécurité des pétroliers?

M. Sylvain Lachance: Le système que nous avons depuis le début des années 1990 a bien servi le Canada. Il a été adopté à l'issue du rapport Brander-Smith qui a été publié à la fin des années 1980 et a été mis en oeuvre au début des années 1990.

La capacité établie à l'époque était de 10 000 tonnes. Le système a très bien fonctionné, mais comme pour tout, il peut être amélioré. Voilà pourquoi nous avons demandé à un groupe d'experts sur la sécurité des pétroliers d'étudier le système. Ils ont fait quelques recommandations. Ils ont trouvé que c'était un bon système, un système rigoureux qui nous servait très bien. Nous cherchons à l'améliorer encore.

Mme Wai Young: Monsieur Hutchinson, comme vous le savez, nous avons apporté quelques changements à notre Garde côtière sur la côte Ouest. Certains ont été controversés. Diriez-vous que ces changements ont effectivement amélioré la sécurité sur la côte Ouest?

M. Jeffrey Hutchinson: Je peux vous dire que la Garde côtière continue de respecter ses normes de service partout sur la côte Ouest, indépendamment de ces changements.

Mme Wai Young: Ces changements allaient-ils dans le sens du reste des normes de service au Canada? Avons-nous relevé les normes ce faisant? Ou les avons-nous abaissés?

M. Jeffrey Hutchinson: Non, nous n'avons pas abaissé nos normes. Nous respectons les mêmes normes qu'avant la mise en oeuvre de ces changements. Ces normes se fondent sur une évaluation de la géographie, du volume du trafic maritime et fluvial et de ce qu'il faut pour intervenir dans différents endroits.

Des changements sont intervenus, comme vous l'avez fait remarquer. Nous avons également augmenté le nombre d'aéroglisteurs sur la côte Ouest, ce qui nous permet d'intervenir plus rapidement face à certains incidents. Nous continuons de respecter nos normes de service, qui n'ont pas fait l'objet de la controverse dont vous parliez.

Le président: Désolé, je ne voulais pas vous interrompre, monsieur Hutchinson.

Votre temps est écoulé, madame Young.

Nous avons du temps pour une autre série de questions de deux minutes chacune, question et réponse comprises. Je vais couper tout le monde au bout de deux minutes, juste pour vous prévenir à l'avance.

Monsieur Mai.

[Français]

M. Hoang Mai: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Pelletier, travaillez-vous directement ou indirectement avec le centre de sauvetage maritime de Québec?

M. Mario Pelletier: Je m'excuse. Pouvez-vous répéter la question?

M. Hoang Mai: Travaillez-vous directement ou indirectement avec le centre de sauvetage maritime de Québec?

M. Mario Pelletier: Le centre de sauvetage maritime de Québec est sous ma responsabilité.

M. Hoang Mai: Vous devez donc être content que le NPD se soit battu pour garder ce centre ouvert, alors que le gouvernement annonçait qu'il allait le fermer.

M. Mario Pelletier: En fait, la position a toujours été que le centre ne fermerait pas tant et aussi longtemps qu'on n'aurait pas la garantie que les mêmes services continueraient à être offerts.

M. Hoang Mai: Nous sommes contents qu'il n'ait pas été fermé.

Je ne sais pas si je dois adresser ma question à vous ou à M. Hutchinson.

[Traduction]

Je voudrais vous citer un passage du rapport de l'automne 2014 de la Commissaire à l'environnement et au développement durable, chapitre 3, intitulé « La navigation maritime dans l'Arctique canadien », où il est dit:

Dans l'ensemble, nous avons constaté que la présence des brise-glaces de la Garde côtière dans l'Arctique diminue alors que le trafic maritime augmente.

Pouvez-vous nous dire pourquoi la Garde côtière n'est pas aussi présente qu'elle le devrait?

M. Mario Pelletier: Ce que je peux vous dire, c'est que nous essayons d'être aussi présents... en fait, nous renforçons notre présence dans l'Arctique. Il y a deux façons de voir les choses. C'est le nombre de jours en mer dans l'Arctique ou la période pendant laquelle nos navires sont disponibles. En fait, le dernier navire a quitté l'Arctique au début de cette semaine — ou pendant la fin de semaine — ce qui est plus tard que ces dernières années.

Les navires ont également besoin d'entretien. Voilà une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas toujours autant de navires que nous le voudrions, parce qu'il nous faut voir à leur entretien. Mais on le fait toujours après avoir évalué les exigences du programme, le trafic prévu et d'autres éléments. Je peux vous dire que cet été nous avions sept brise-glaces dans l'Arctique, ce qui est le maximum depuis ces dernières années.

• (1250)

Le président: Merci.

Monsieur McGuinty, vous avez deux minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir à ma dernière série de questions et je voudrais simplement que vous m'éclairiez, madame Girard. Vous êtes la directrice générale responsable du transport des marchandises dangereuses, n'est-ce pas?

Mme Nicole Girard: C'est exact.

M. David McGuinty: Quel est votre budget?

Mme Nicole Girard: En ce moment mon budget dépasse légèrement 20 millions de dollars.

M. David McGuinty: Il dépasse légèrement 20 millions. À combien s'est-il élevé ces dernières années?

Mme Nicole Girard: Il faudrait que je recherche les chiffres précis pour pouvoir vous le dire.

M. David McGuinty: Le rapport que nous avons nous apprend que l'on a dépensé 12,7 millions de dollars en 2012-2013 pour le transport des marchandises dangereuses, soit une moyenne de 13,9 millions pour les trois années précédentes. D'où viennent ces 20 millions?

Mme Nicole Girard: L'année dernière, pour augmenter nos ressources de surveillance, nous avons réaffecté des sommes au sein du ministère pour renforcer le programme du TMD.

M. David McGuinty: Cela paraîtra-t-il dans les comptes publics de l'année prochaine?

Mme Nicole Girard: Je pense que oui, mais il faudrait que je vous le confirme plus tard.

M. David McGuinty: Les Canadiens surveillent les dépenses du gouvernement. Des gens m'ont écrit pour m'interroger au sujet de cet écart, de cette différence entre cette moyenne de 13,9 millions de dollars dépensés en trois ou quatre ans et les 16,5 à 17 millions de l'année dernière dépensés uniquement à des fins publicitaires pour faciliter les demandes adressées à l'Office national de l'énergie pour des gazoducs, par exemple.

J'ai de la difficulté à concilier cette différence. Mais vous n'êtes peut-être pas en mesure de me donner une réponse précise.

C'est dommage, monsieur le président, car je sais que mes collègues n'aiment pas poser des questions d'ordre financier, mais nous avons manqué les séances du 6, du 18, du 20 et du 25 novembre. Nous avons commencé en retard cet automne. Nous avons suspendu les travaux du comité. Je suppose que la question est de savoir si nous allons avoir un processus de prévisions budgétaires maintenant, alors que nous avançons vers le dernier jour des travaux de la Chambre, ce qui pourrait bien être la semaine prochaine, monsieur le président.

Le président: Votre temps est écoulé, et je pense que vous savez pourquoi les comités étaient...

M. David McGuinty: Non, en fait je ne sais pas.

Le président: Eh bien, je pense que vous le savez, mais peu importe...

Monsieur Watson, vous avez deux minutes.

M. Jeff Watson: Merci.

Madame Girard, je vous remercie d'avoir signalé l'importante hausse du financement destiné au transport des marchandises dangereuses, dont une bonne partie vient d'une réduction des coûts de 80 % du processus du PARD qui veille à ce que nous ayons le système rigoureux dont nous avons besoin et qui met l'accent sur la sécurité.

J'ai une question sur les sociétés de certification. Leur charte leur accorde-t-elle la liberté ou la latitude de déterminer les classes de navires qu'elles vont inspecter ou doivent-elles inspecter tous les navires appartenant aux classes dont vous avez décidé qu'elles doivent les certifier?

M. Sylvain Lachance: Dans notre système actuel, tout navire de plus de 24 mètres doit s'inscrire auprès de la société de classification et doit être inspecté par elle. Il existe certaines dispositions. Si un navire est trop vieux, par exemple, et s'il n'a pas été construit conformément aux normes, il peut être dispensé ou on peut nous demander de ne pas l'inscrire auprès de la société de classification.

M. Jeff Watson: Qui s'occupe d'inspecter les navires de moins de 24 mètres de long?

M. Sylvain Lachance: C'est nous.

M. Jeff Watson: Vous le faites directement? Bon.

Vous avez dit tout à l'heure que vous estimez que le système que vous avez proposé satisfait à l'esprit des recommandations de l'Office de la sécurité des transports. Pourquoi n'y satisfait-il pas pleinement? Est-ce impossible? Y a-t-il des limites à la façon de procéder? Cela deviendra sans doute un problème, et...

M. Sylvain Lachance: Oui, je suis entièrement d'accord...

M. Jeff Watson: ... votre réponse... Il me faudrait davantage qu'une intention.

Le président: Très rapidement.

M. Sylvain Lachance: Très rapidement, il est difficile de mettre en oeuvre un système entièrement vérifié et certifié pour chaque navire au Canada dans le meilleur des cas, pour l'industrie tout comme pour le ministère des Transports, compte tenu des ressources nécessaires, sans pour autant nécessairement atteindre les objectifs. Nous estimons que ce que nous proposons sera conforme aux objectifs.

• (1255)

Le président: Merci.

M. Mike Sullivan: J'invoque le Règlement, monsieur le président, à moins que vous... Je croyais que nous avions fini. Désolé.

Le président: Sur M. Watson?

M. Mike Sullivan: Oui. Ses deux minutes sont écoulées, n'est-ce pas?

Le président: Oui. Ses deux minutes sont écoulées.

M. Mike Sullivan: Bien. Alors j'invoque le Règlement.

Le président: D'accord. Nous avons une autre question pour deux minutes.

M. Mike Sullivan: Je suis désolé. Je ne savais pas que quelqu'un devait encore poser une question. Nous pouvons nous assurer d'avoir le temps d'invoquer le Règlement.

Le président: Nous allons passer à votre rappel au Règlement.

M. Mike Sullivan: J'invoque le Règlement, monsieur le président, pour les motifs suivants. La directive de la ministre, qui a lancé cette étude, exige que nous présentions un rapport avant décembre 2014. Or, il devient apparent, du moins pour ceux qui se trouvent de ce côté de la table, qu'il est fort peu probable que le rapport soit prêt d'ici la fin 2014. Allons-nous demander un nouveau mandat de la ministre pour le finir? Ou allons-nous continuer à nous rencontrer en dehors des heures prévues pour pouvoir finir ce projet d'ici la fin décembre?

De ce côté de la table, nous sommes tout à fait prêts à continuer à nous rencontrer aux heures qu'il faudra pour pouvoir terminer le rapport, mais M. Watson n'hésite pas à rappeler la directive de la ministre chaque fois que l'un de nous s'écarte de cette directive. Nous avons la directive, et je pense que nous méritons de nous y conformer.

Le président: C'est tout à fait raisonnable.

Si le comité souhaite demander une nouvelle directive, nous agissons dans ce sens, bien sûr. Ce n'est pas ma décision; c'est la vôtre, celle de vous tous. J'essaie de faire en sorte que tous les témoins qui comparaissent au sujet de cette étude le fassent avant le congé de Noël. Les analystes auraient ainsi le temps de rédiger le rapport pendant les Fêtes. À mon avis, une analyse article par article, rapport en main, serait la première chose à l'ordre du jour à notre retour.

Cela répond-il à votre question?

M. Mike Sullivan: Cela veut dire janvier, et non pas décembre, je suppose.

Le président: Eh bien, oui. Voulez-vous vraiment parler de ces menus détails administratifs du comité? Nous sommes sur le point de partir.

Monsieur McGuinty, vous avez levé la main.

M. David McGuinty: À ce propos, en ce qui concerne le calendrier, allons-nous étudier les prévisions budgétaires en comité?

Le président: C'est le comité qui doit décider.

M. David McGuinty: Y a-t-il une raison pour laquelle nous n'ayons pas proposé de motion...? Je pensais que le NPD avait proposé une motion à cet effet.

Le président: Je lui ai parlé pendant la réunion, mais je laisserai M. Mai répondre à la question.

M. Jeff Watson: Je voudrais répondre au rappel au Règlement de M. Sullivan. Je ne sais pas où...

Le président: Vous avez le droit de répondre.

M. Jeff Watson: En ce qui concerne le calendrier et la question de savoir si nous devons demander un nouveau mandat, j'ai une question. C'est probablement une question pour le greffier. Est-ce que l'échéance de décembre est incontournable? Ou serait-ce acceptable que le rapport soit finalisé en janvier ou au début février, disons? Sur le plan de la procédure, devons-nous demander une nouvelle lettre de mandat pour nous conformer à la directive? Cela guiderait nos activités.

Le président: Selon le greffier, c'est une échéance que nous nous sommes imposée nous-mêmes. Comme je l'ai dit, je suis ouvert. Je ne prends pas la décision. C'est le comité collectivement qui doit décider ce que nous devons faire. Nous agissons en conséquence.

Au point où nous en sommes, il est évident que nous n'allons pas déposer le rapport avant le congé de Noël.

M. Jeff Watson: Faut-il alors une motion pour décider du moment de la fin de l'étude? Ou continuons-nous à suivre le plan de travail convenu jusqu'à ce que le tout soit fini?

Le président: C'est une possibilité. Vous pouvez faire l'un ou l'autre.

Madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Dans sa lettre, la ministre demandait que l'étude soit faite avant décembre 2014. Dans ma circonscription, il y a le CN, le CP, la voie maritime, un aéroport et des autoroutes. C'est une question que mes concitoyens me posent souvent, car cela les préoccupe.

On se souvient tous du contexte dans lequel on s'est fait imposer cette étude. Comme l'a dit mon collègue, nous accepterions qu'il y ait plus de deux séances de comité par semaine, s'il le fallait. À mon avis, l'étude doit être faite avant la fin de 2014. C'est une demande de notre ministre.

• (1300)

[Traduction]

Le président: Madame Morin, tout ce que je peux dire, c'est que si vous êtes tellement prête à siéger maintenant, je ne sais pas pourquoi le NPD jouait à des jeux avec les affaires du comité tout à l'heure.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Nous avons le droit de tenir des séances de comité.

Monsieur le président, vous auriez pu convoquer des séances de comité quand vous le vouliez.

[Traduction]

Le président: J'aimerais remercier nos témoins de leur présence ici aujourd'hui.

Merci beaucoup.

C'est le moment de lever la séance. Je sais que nous avons tous des réunions. Si vous avez un sujet que vous aimeriez soulever lors de notre prochaine séance...

M. David McGuinty: Monsieur le président, nous devons communiquer avec les fonctionnaires avant leur départ pour que notre greffier puisse obtenir l'analyse et les informations que le ministère doit nous fournir.

Le président: Je crois que vous l'avez demandé.

M. David McGuinty: Pouvez-vous insister là-dessus?

Le président: Bien sûr.

M. David McGuinty: Excellent.

Merci beaucoup.

Le président: La séance est levée.

Merci.

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>