



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 140 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 2 mai 2019

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 2 mai 2019

• (1135)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte cette séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions l'objet des articles 225 à 279, partie IV, sections 11 et 12, du projet de loi C-97.

Je souhaite la bienvenue aux membres du Comité ainsi qu'à tous nos témoins. Je vous prie de nous excuser à l'avance du fait que nous devons interrompre notre séance, mais nous allons nous efforcer d'en faire le plus possible dans le peu de temps à notre disposition.

Je vous signale que nous ne sommes pas à huis clos. Il s'agit d'une séance publique et nos délibérations sont enregistrées.

Avant de céder la parole à nos témoins, nous allons écouter M. Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente. Je serai bref.

Les membres du Comité ont reçu une copie de cette motion qui a été mise de côté et que je vais vous présenter sans plus tarder, car on ne sait jamais à quel moment la sonnerie pourrait se faire entendre de nouveau:

Que la motion de Tom Kmiec adoptée le jeudi 9 avril 2019: « Que le Comité entreprenne une étude sur la possibilité pour les Canadiens de faire entrer au Canada leurs véhicules de promenade acquis en toute légalité et immatriculés aux États-Unis, pour une période temporaire définie, de la même manière que les citoyens américains peuvent le faire au Canada, sans devoir payer de taxes, de droits ou de frais d'importation; que le Comité fasse rapport de ses conclusions à la Chambre dans les 90 jours de séance suivant l'adoption de la présente motion; que le Comité formule des recommandations sur les mesures que le gouvernement du Canada devrait prendre pour adopter un système de contrôle frontalier qui permette aux citoyens canadiens d'utiliser temporairement des véhicules immatriculés aux États-Unis; que pas moins de deux réunions du Comité soient consacrées à cette étude et que le Comité demande que le gouvernement dépose une réponse complète à son rapport » soit révoquée et remplacée par la motion suivante:

Que le Comité entreprenne une étude sur la possibilité pour les Canadiens de faire entrer au Canada leurs véhicules de promenade acquis en toute légalité et immatriculés aux États-Unis, pour une période temporaire définie, de la même manière que les citoyens américains peuvent le faire au Canada, sans devoir payer de taxes, de droits ou de frais d'importation; qu'une réunion d'une heure soit consacrée à cette étude et que le Comité obtienne une mise à jour du gouvernement du Canada en ce qui concerne l'établissement d'un système qui permettrait l'usage temporaire des véhicules plaqués aux États-Unis par des citoyens canadiens.

La motion se passe d'explications. Je crois qu'il s'agit surtout d'accélérer le processus comme les députés conservateurs souhaitent le faire d'après ce que j'ai pu comprendre de mes conversations avec eux. Étant donné que nous approchons de la fin de la session, il serait selon moi d'autant plus important que nous ne consacrons pas trop de temps à cette étude.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Des questions ou des observations?

Madame Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Comme M. Badawey l'a lui-même signalé, il a sans doute discuté de la question avec M. Kmiec lui-même, lequel est favorable à cet amendement.

La présidente: D'autres interventions?

(La motion est adoptée)

La présidente: Nous passons maintenant à nos témoins. J'ai pris la liberté de leur demander de se présenter à la table tous en même temps. Nous aurons droit à cinq exposés. Je sais que nous limitons normalement ceux-ci à cinq minutes, mais je vous demanderais de bien vouloir ne pas dépasser les trois minutes dans la mesure du possible de telle sorte qu'il reste du temps aux députés pour vous poser leurs questions. Essayez de vous en tenir à l'essentiel en vous limitant à ce qui est nécessaire à notre pleine compréhension de ces enjeux.

Nous allons commencer par la Chambre de commerce maritime et son président, M. Bruce Burrows.

À vous la parole, monsieur Burrows.

[Français]

M. Bruce Burrows (président, Chambre de commerce maritime): Bonjour, mesdames et messieurs.

[Traduction]

Merci, madame la présidente, et merci de nous avoir invités à comparaître devant le Comité.

[Français]

Je m'appelle Bruce Burrows. Je suis le président de la nouvelle Chambre de commerce maritime.

[Traduction]

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Robert Turner, notre vice-président responsable des opérations.

Je vais passer directement à nos observations, car je sais que vous connaissez bien la Chambre de commerce maritime et ses activités.

[Français]

La CCM représente plus de 130 membres du secteur maritime au Canada et aux États-Unis.

[Traduction]

Je ne saurais jamais trop insister sur l'importance fondamentale des réformes proposées pour le système de pilotage du Canada. La Loi sur le pilotage n'a pas été réformée en profondeur depuis les années 1970, et cela se voit, il faut bien l'avouer. Pas moins de 45 ans plus tard, le projet de loi C-97 propose enfin des modifications permettant d'établir un cadre qui favorisera l'objectivité, la transparence et la cohérence, trois éléments essentiels pour assurer une bonne gouvernance, ce qui n'est pas possible dans la structure de monopole au sein de laquelle évolue actuellement le système de pilotage.

La Loi sur le pilotage énoncera désormais clairement son objet et ses principes afin d'orienter la prise de décisions et d'assurer la prestation efficace et rentable des services de pilotage.

Elle met également au premier plan le recours aux technologies en constante évolution et la saine gestion des risques.

M. Robert Turner (vice-président, Opérations, Chambre de commerce maritime): De plus, il faut absolument que nous soulignons cinq changements importants qui sont apportés. Ainsi, ce projet de loi permet de séparer le pouvoir de prendre des règlements de la prestation des services de pilotage; de transférer des administrations de pilotage à Transports Canada la responsabilité d'élaborer les règlements et de délivrer les certificats de pilotage; de conférer à Transports Canada la responsabilité des évaluations du risque et de l'établissement des zones de pilotage obligatoire; de veiller à ce que les contrats de louage de services ne puissent pas être utilisés pour traiter de questions de réglementation; et d'exiger que les contrats de louage de services soient rendus publics.

Les changements susmentionnés sont tous essentiels pour assurer que les décisions sont prises en toute objectivité et que les services sont fournis de manière efficace et rentable. Ils le sont aussi pour éviter les sources éventuelles de conflit.

Dans un souci de rentabilité, nous sommes disposés à mettre en place en collaboration avec Transports Canada, un système national de certification favorisant la formation à bord et la certification de capitaines et d'officiers qui piloteraient leurs propres navires, un peu comme on le fait déjà dans les Grands Lacs.

● (1140)

M. Bruce Burrows: Ce changement à lui seul constituerait une amélioration importante par rapport aux systèmes désuets actuellement utilisés dans d'autres zones de pilotage.

La réforme ne tient toutefois pas compte d'un aspect qui, selon nous, est primordial si l'on veut que les administrations de pilotage assument le plein contrôle de la prestation de leurs services. Ces administrations ne peuvent pas choisir le modèle d'embauche qui convient à leurs besoins, ce qui les force à embaucher à grands frais des pilotes à forfait auprès de corporations de pilotes ayant le monopole au lieu d'embaucher leurs propres pilotes ou de passer des contrats avec des pilotes.

Ce manque de flexibilité empêchera les administrations de pilotage de choisir le mode de prestation de services qui leur convient le mieux. Il s'ensuivra des coûts plus élevés pour leurs clients sans qu'aucune amélioration ne soit apportée aux services offerts. C'est pour nous une préoccupation importante. C'est une recommandation qui a été formulée lors de l'examen de la loi, mais on ne retrouve aucune mesure en ce sens dans le projet de loi.

Je sais que, si ce projet de loi est adopté, la Loi sur le pilotage devra faire l'objet d'un examen à tous les 10 ans. Nous reviendrons à la charge pour réclamer cette réforme lors de ces examens à venir.

Nous sommes pour le moment d'un optimisme prudent. Les réformes proposées dans cette section de la Loi d'exécution du budget sont certes excellentes, mais l'adoption du projet de loi C-97 ne sera qu'une demi-victoire dans cette réforme du système. Le plus dur restera à faire avec le transfert des responsabilités réglementaires et des politiques et programmes de soutien des administrations de pilotage vers Transports Canada.

Le système modernisé doit aller dans la direction claire proposée dans ce projet de loi et celle préconisée dans le rapport de l'examen de la Loi sur le pilotage. Les orientations recommandées doivent être prises en fonction de l'objet et des principes énoncés dans le projet de loi.

Je vous remercie encore une fois de nous avoir invités à témoigner devant vous. Nous serons ravis de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup à tous les deux.

Nous cédon maintenant la parole à M. Lewis-Manning, président de la Chamber of Shipping of British Columbia.

M. Robert Lewis-Manning (président, Chamber of Shipping of British Columbia): Bonjour, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité. Je vais m'efforcer d'être aussi concis que possible et de ne pas répéter ce que viennent de vous dire nos collègues de la Chambre de commerce maritime.

Nous sommes favorables dans l'ensemble aux amendements proposés à la Loi sur le pilotage, car ils nous procureront une base solide pour la modernisation du cadre de pilotage au Canada, ce cadre n'ayant fait l'objet d'aucune mise à niveau véritable depuis des décennies.

Dans l'ensemble, le Canada a admirablement bien géré l'évolution des risques associés au transport maritime, et les statistiques sont là pour le prouver. Malgré une augmentation constante du nombre et de la taille des cargos et des navires de croisière, le taux d'accidents maritimes signalés par le Bureau de la sécurité des transports est demeuré stable au cours des dernières années et a même diminué à long terme.

Le réseau de sécurité maritime du Canada, qui comprend les corporations de pilotes professionnels et les pilotes salariés dans les zones de pilotage obligatoire, offre de fiers services à notre pays et à nos collectivités côtières. Cependant, bien des choses ont changé au cours des 48 dernières années en ce qui a trait notamment à nos pratiques de gestion de la sécurité, à la technologie disponible et à la configuration de nos activités commerciales et du trafic maritime. Nous avons en outre une meilleure connaissance des impacts de la navigation et nous parvenons mieux à les atténuer.

Étant donné la pression accrue exercée par la concurrence en provenance des États-Unis et d'ailleurs dans le monde, la chaîne d'approvisionnement maritime du Canada doit s'efforcer de demeurer aussi compétitive que possible tout en veillant à bien gérer les risques et protéger nos écosystèmes marins. Nous sommes ravis de constater que l'énoncé de l'objet et des principes de la loi témoigne clairement de la volonté de satisfaire à ces trois exigences.

La navigation commerciale est confrontée à des difficultés nouvelles qui nous obligeront sans doute à modifier la façon dont un navire passe d'un port canadien à un autre. Pour vous donner un exemple très précis de ces enjeux, je peux vous parler des impacts physiques et acoustiques de la navigation sur les espèces en péril.

Les navires créent sous l'eau une perturbation acoustique qui fait en sorte que l'épaulard résident du Sud, l'une des nombreuses espèces menacées, ne peut plus localiser sa proie, le saumon chinook. En partenariat avec le port de Vancouver, le ministère des Pêches et des Océans et Transports Canada, l'industrie maritime s'emploie à mettre en oeuvre différentes mesures visant à réduire le bruit des navires et a notamment conclu le tout premier accord de conservation d'une espèce aquatique au Canada en vertu de la Loi sur les espèces en péril.

La réduction de la vitesse des navires permet de diminuer les niveaux de bruit sous l'eau et les risques de collision, mais elle impose également des exigences additionnelles aux pilotes dans les zones de pilotage obligatoire, ce qui risque de faire grimper les coûts du transport maritime tout en limitant la capacité concurrentielle de la chaîne d'approvisionnement canadienne.

Les modifications proposées à la Loi sur le pilotage pavent la voie à l'élaboration d'un cadre mieux adapté pour cette activité, une initiative qui pourrait être encore plus fructueuse si les propositions mises de l'avant permettaient la mise en oeuvre de nouvelles approches pour la prestation des services.

Le cadre proposé pourrait prévoir de nouveaux modes de gestion des zones de pilotage obligatoire, des échanges de pilotes à l'intérieur de ces zones, et des modèles de revenu permettant de mieux valoriser les services offerts dans un souci de viabilité à long terme et de compétitivité.

Comme on vous l'a déjà indiqué, les modifications proposées visent la centralisation de bon nombre des pouvoirs réglementaires actuels. Dans l'ensemble, nous estimons que ce serait un changement bénéfique, surtout aux fins de la normalisation et de la gestion des risques.

On note actuellement de très fortes variations entre les zones de pilotage des eaux canadiennes pour ce qui est de l'évaluation du risque, de la tolérance au risque et de son atténuation. Bien que ces variations puissent s'expliquer en partie par les circonstances particulières à ces différentes zones, elles sont pour une bonne part non justifiées, ce qui est à l'origine de disparités marquées et de politiques minant notre capacité concurrentielle.

La prise en charge et la gestion du risque donnent souvent lieu à des situations délicates du fait que l'on ne sait pas toujours quel ministère fédéral est responsable. Il faut donc espérer que les changements proposés vont confirmer Transports Canada dans son rôle de principal responsable de la gestion du risque dans les eaux canadiennes.

Si ce projet de loi est adopté, il faudra bien s'assurer que Transports Canada dispose des moyens nécessaires pour gérer efficacement le cadre national établi. Il lui faudra les ressources et, surtout, l'expertise technique requises pour assurer une transition sans heurt des pouvoirs réglementaires. Le ministère devra en outre profiter du soutien concret des quatre administrations de pilotage qui possèdent la vaste expérience nécessaire pour bien comprendre ce qui distingue leurs régions respectives.

En conclusion, nous appuyons les changements proposés et remercions le gouvernement pour l'audace dont il fait preuve dans cet exercice de modernisation. Nous encourageons le Comité à bien faire valoir à quel point il est important de mettre en place un cadre du pilotage qui sera plus souple, mieux adaptable et davantage concurrentiel pour nous permettre de continuer à protéger l'intégrité de nos littoraux et de nos voies maritimes tout en facilitant le commerce.

Merci beaucoup.

●(1145)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant aux représentants de la Fédération maritime du Canada. Nous accueillons M. Michael Broad, président, et Mme Sonia Simard, directrice des Affaires législatives et environnementales.

M. Michael Broad (président, Fédération maritime du Canada): Merci, madame la présidente.

Nous sommes une association commerciale nationale. Nos membres sont des armateurs, des exploitants de navires et des agents maritimes faisant de la navigation commerciale entre des ports canadiens et étrangers. Leurs navires circulent dans les quatre zones relevant des administrations de pilotage du Canada, d'un océan à l'autre. Nos membres, dont les navires circulent aussi dans les eaux internationales, assument la plus grande partie des coûts de pilotage au Canada.

La Loi sur le pilotage est demeurée en grande partie inchangée depuis son adoption en 1972, et ce, en dépit des énormes progrès réalisés depuis dans les domaines de la technologie de la navigation, de la conception des navires et des communications. Nous avons la ferme conviction que le projet de loi C-97 nous fournira une base solide pour poursuivre nos efforts essentiels de modernisation des services de pilotage au Canada. Nous exhortons par conséquent les membres du Comité à faire en sorte que ces changements puissent être adoptés dès que possible.

Au Canada, les services des administrations de pilotage sont obligatoires et offerts dans le contexte d'un monopole établi par la loi assorti d'une composante à but lucratif. Plus précisément, en vertu de la Loi sur le pilotage en vigueur, les administrations de pilotage sont les seules responsables de la gestion des services de pilotage alors que les pilotes sont chargés d'offrir ces services soit à titre d'employés des administrations soit en tant qu'entrepreneurs à but lucratif liés aux administrations par contrat.

Avant d'aller plus loin, nous tenons à souligner que la Loi sur le pilotage a constitué un excellent outil pour assurer la sécurité de la navigation dans les eaux canadiennes et que les modifications contenues dans le projet de loi n'enlèveront rien à cette valeur essentielle du système de pilotage du Canada. Malheureusement, le modèle de pilotage actuel ne comporte pas de mécanisme adéquat pour assurer la responsabilisation et la transparence, n'est pas toujours adapté suffisamment aux besoins des utilisateurs, et ne contribue guère à favoriser une culture de l'amélioration continue et de la compétitivité des coûts. On peut par conséquent affirmer que le recours aux nouvelles technologies n'a pas été optimal et que le système n'a pas permis de contrôler les coûts.

Nous constatons donc avec satisfaction que les modifications à la Loi sur le pilotage proposées dans le projet de loi C-97 fourniront des outils fort précieux pour atténuer ces préoccupations et moderniser la prestation des services de pilotage au Canada. L'un de ces outils essentiels est l'ajout d'une disposition explicite intitulée « Objet et principes » qui déterminera directement la façon dont les services de pilotage seront fournis et dont les pouvoirs législatifs, administratifs et judiciaires seront exercés en vertu de la loi. Étant donné le rôle central que jouera cette disposition pour guider la prestation des services de pilotage et l'application des règles qui s'y rattachent, nous avons proposé divers amendements qui s'ajouteraient au libellé en vue de renforcer le cadre fourni par le projet de loi C-97. Vous trouverez ces amendements dans notre mémoire écrit.

Pour que la mise en œuvre de la nouvelle loi soit encore plus bénéfique, nous enjoignons respectueusement au Comité d'envisager la formulation de commentaires dans son rapport quant à la nécessité de faire en sorte que Transports Canada poursuive ses efforts en vue d'une amélioration de la transparence et de la reddition de comptes de la part des corporations de pilotes, étant donné leur situation de fournisseurs de services monopolistiques en vertu de la loi. Pour ce qui est par ailleurs du cadre réglementaire qui relèvera entièrement de Transports Canada, nous exhortons le Comité à insister sur l'importance de fournir au ministère toutes les ressources nécessaires pour l'élaboration des règlements requis tout en veillant à ce que les administrations de pilotage disposent des outils de gestion leur permettant de maintenir leur efficacité.

Nous devons par ailleurs exprimer notre opposition à l'égard d'un élément de la section 11, soit le transfert au secteur privé de la totalité des coûts engagés par Transports Canada pour l'exécution d'une loi relevant de son portefeuille. Nous ne connaissons pas d'autres lois régissant une activité spécifique qui permette à un ministre de transférer ces coûts à l'industrie. En outre, toute initiative de recouvrement des coûts devrait vraisemblablement être assujettie à la Loi sur les frais de service qui vient avec son propre ensemble de lignes directrices, de règles et de normes. Cette proposition néglige également de reconnaître l'importance du bien public dans la prestation des services de pilotage au Canada.

Nos principales recommandations peuvent se résumer comme suit. Nous appuyons sans réserve le nouveau cadre de pilotage proposé en vertu de la section 11 du projet de loi C-97 et exhortons le Comité à veiller à ce que celui-ci soit adopté le plus rapidement possible. Nous vous demandons de prendre en considération une série d'amendements très ciblés sous la rubrique « Objet et principes ». Le cadre deviendrait ainsi plus efficace du point de vue de l'utilisateur. Enfin, nous prions le Comité d'envisager la suppression de la disposition non pertinente prévoyant le transfert à l'industrie des coûts d'administration de Transports Canada, car on outrepasserait ainsi l'obligation de recours au service de pilotage tout en s'écartant, à notre avis, des politiques gouvernementales habituelles.

• (1150)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Broad.

Nous allons maintenant entendre M. Sean Griffiths, capitaine et directeur général de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Capitaine Sean Griffiths (directeur général, Administration de pilotage de l'Atlantique): Bonjour, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité. Merci de me donner l'occasion de me présenter devant vous ce matin pour vous entretenir brièvement de nos activités sur la côte Est et des effets bénéfiques que pourraient avoir les modifications proposées sur les services de pilotage.

Comme vous le savez, l'Administration des pilotes de l'Atlantique (APA) fournit des pilotes brevetés aux navires qui pénètrent dans nos eaux de telle sorte qu'ils puissent circuler dans les zones de pilotage en toute sécurité et avec un maximum d'efficacité. Les activités de notre administration sont organisées en fonction des considérations géographiques liées aux 17 zones de pilotage obligatoires actuellement désignées, le processus réglementaire suivant son cours pour une autre. Chacune de ces 17 zones a ses pilotes brevetés, son modèle de prestation des services assorti des arrangements nécessaires ainsi que des clients, des industries à desservir et une structure de tarification qui lui sont propres.

Au cours des cinq dernières années, l'APA a totalisé 42 397 affectations, y compris 16 400 pour des pétroliers. Nous comptons

106 employés à temps plein ou occasionnels. La quasi-totalité des pilotes ayant obtenu leur brevet de notre administration sont salariés. L'APA dispose ainsi de 50 pilotes employés qui offrent leurs services dans les zones de pilotage les plus achalandées. Nous pouvons aussi faire appel à 11 pilotes qui sont des entrepreneurs liés par contrat à notre administration pour des services de pilotage dans des zones où le trafic maritime est moins considérable. Nos pilotes salariés s'occupent de 90 % de nos affectations dans l'Atlantique.

En vertu de la Loi sur le pilotage, les capitaines de navire qui possèdent l'expérience requise et ont réussi l'examen de certification peuvent piloter leur propre navire dans leurs zones désignées. Nous avons actuellement quelque 79 capitaines qui détiennent un certificat dans les provinces de l'Atlantique. Un nombre considérable de ces déplacements ont lieu dans les ports de St. John's et de Halifax. En 2018, nous avons totalisé 2 800 déplacements par des capitaines certifiés, une hausse par rapport aux 2 200 enregistrés l'année précédente. Ces déplacements effectués par des capitaines certifiés ont permis à l'industrie d'économiser environ 6,4 millions de dollars en frais de pilotage l'an dernier, et 4,8 millions de dollars en 2017.

La sécurité est ce qui compte le plus à nos yeux, et nous sommes ravis de pouvoir vous dire que notre administration a un bilan de sécurité tout à fait exemplaire avec 99,94 % de nos déplacements s'effectuant sans incident. Les rares incidents de navigation qui se sont produits n'ont fait aucun blessé, et aucun polluant n'a été déversé dans les eaux canadiennes. Soucieuse de continuer à exceller à ce chapitre, l'APA vient de faire l'acquisition d'un système de gestion de la qualité ISO 9001.

Les modifications relatives à l'établissement des tarifs font partie de celles qui se traduiront par des gains d'efficacité pour l'APA et l'industrie dans son ensemble. Notre administration prévoit un mois pour les consultations auprès de l'industrie. Une fois que celle-ci a donné son accord, il faut compter jusqu'à huit mois pour qu'un rajustement de tarif soit approuvé dans le cadre du processus réglementaire actuellement en place.

L'APA a récemment convenu d'afficher ses tarifs pendant une période de deux ans afin d'éviter les pertes de revenus découlant de ces délais. Nous nous assurons ainsi que les rajustements de tarif entrent en vigueur à chaque 1^{er} janvier, mais il devient plus difficile de prévoir avec précision la teneur des activités et des intrants. Il en résulte une variation plus grande des résultats financiers alors que l'APA connaît de longues périodes pendant lesquelles elle encourt des pertes et d'autres où les profits dépassent les niveaux attendus. La nouvelle marche à suivre permettra de procéder à ces rajustements plus rapidement en se fondant sur des projections et des données mieux actualisées. On devrait réduire ainsi la durée des périodes pendant lesquelles nous encaissons des pertes ou nous réalisons des bénéfices superflus.

Étant donné le grand nombre de ports dans le Canada atlantique, notre administration utilise la Méthodologie de gestion des risques de pilotage (MGRP). De 2010 à 2017, 22 ports ont ainsi fait l'objet d'un examen préliminaire. Au cours des dernières années, nous avons également mené 12 études détaillées au moyen de la MGRP. Ces études nous permettent de déterminer quels ports et quelles classes de navires doivent être assujettis au pilotage obligatoire. Elles exigent une quantité considérable de temps, de ressources, de personnel et de moyens financiers, et leurs résultats sont souvent déterminants. Il est arrivé que des parties intéressées considèrent que l'APA était en conflit d'intérêts compte tenu de son rôle d'instance réglementaire et de fournisseur de services. La loi proposée retire à l'APA son rôle d'instance réglementaire pour ces décisions, ce qui permet de dissiper les apparences de parti pris possible en augmentant la transparence.

En vertu de la Loi sur le pilotage, l'Administration peut investir uniquement dans des produits de placement qui sont garantis par le fédéral, un gouvernement provincial ou une administration municipale. Les grandes banques offrent pourtant des produits d'investissement à faible risque offrant un meilleur rendement. S'il nous était possible d'investir dans ces produits offrant un rendement plus élevé, nous pourrions économiser davantage aux fins du remplacement de nos immobilisations sans encourir un risque vraiment plus considérable.

Les progrès technologiques et les avancées en matière d'évaluation des risques ne s'arrêtent jamais. Bien que cette réalité soit prise en compte dans les changements proposés, l'industrie va poursuivre son évolution. C'est là que l'examen de la loi prévu tous les 10 ans prendra toute son importance. Il permettra d'apporter les ajustements nécessaires dans la prestation des services de pilotage pour suivre cette évolution.

Depuis 1972, nos quatre administrations de pilotage ont dû adapter leurs règlements respectifs en fonction de circonstances qui leur sont propres. Grâce à la centralisation des activités de réglementation à Ottawa sous l'égide de Transports Canada, il deviendra possible d'harmoniser en partie la réglementation de l'APA avec celle des autres administrations. Cette réglementation deviendra ainsi plus efficiente et plus facile à comprendre pour l'industrie tout en étant davantage transparente pour toutes les parties concernées.

L'APA et ses pilotes ont à cœur de veiller à ce que la sécurité ne soit pas compromise lorsque de nouvelles installations sont construites ou lorsque la responsabilité d'un port est confiée à de nouveaux intervenants. L'Administration met ses pilotes à la disposition de l'industrie et des différentes collectivités pour les aider à réaliser divers projets maritimes. Depuis 2014, l'APA a ainsi offert des services de consultation dans le cadre de plus de 22 projets dans l'ensemble des districts desservis.

• (1155)

La présidente: Merci beaucoup. Je suis désolée, mais je vais devoir vous interrompre.

Nous passons à M. Simon Pelletier, président de l'Association des pilotes maritimes du Canada

[Français]

Capitaine Simon Pelletier (président, Association des pilotes maritimes du Canada): Bonjour, madame la présidente. Bonjour, messieurs et mesdames les membres du Comité.

[Traduction]

L'Association des pilotes maritimes du Canada (APMC) est l'organisme national représentant les pilotes brevetés du Canada, de

la presqu'île Avalon jusqu'à l'île de Vancouver. Je suis accompagné aujourd'hui du capitaine Rae, vice-président pour la région de l'Atlantique par où transitent chaque année 60 % du pétrole transporté dans les eaux canadiennes. J'ai aussi avec moi le capitaine Michael Burgess qui représente les pilotes travaillant dans la région des Grands Lacs, le cœur industriel de notre continent.

Je suis pour ma part un pilote toujours actif sur le Saint-Laurent, et je préside depuis 2014 l'Association internationale des pilotes maritimes qui représente les pilotes de plus de 50 pays.

Le système de pilotage du Canada fait montre d'une grande efficacité. Année après année, nos pilotes s'acquittent de quelque 50 000 affectations en évitant presque totalement les incidents. Tout cela est rendu possible grâce aux bases extrêmement solides sur lesquelles nous pouvons nous appuyer. Il est reconnu que la sécurité du transport maritime est une question primordiale pour l'intérêt public. Elle est assurée par des pilotes rigoureusement formés qui peuvent exercer leur bon jugement, à l'abri de toute influence externe induite, à l'intérieur d'un système qui tient bien compte des circonstances particulières à chaque emplacement.

Pas moins de 20 % des exportations et des importations canadiennes sont transportées par voie maritime, ce qui fait que nos pilotes mènent jusqu'à bon port des cargaisons dont la valeur dépasse 210 milliards de dollars par année. Les pilotes jouent ainsi un rôle important en transportant nos ressources naturelles vers les marchés de façon écologique et en facilitant les activités de notre pays sur la scène du commerce international. Non seulement la grande qualité de nos services de pilotage contribue-t-elle à prévenir les accidents et à éviter les coûts de nettoyage après déversement, mais elle nous offre aussi la quasi-certitude que l'accès à nos infrastructures marines essentielles, comme les ports, ne sera pas compromis, ce qui nous met à l'abri de perturbations coûteuses des activités de notre chaîne d'approvisionnement.

Les modifications proposées à la Loi sur le pilotage ne remettent pas en question cette solide fondation. En réaffirmant les principes les plus fondamentaux de notre système, comme l'indépendance professionnelle des pilotes et les normes élevées pour l'obtention du brevet, le projet de loi donne suite aux préoccupations des Canadiens qui souhaitent nous voir adopter des pratiques respectueuses de l'environnement.

Nous trouvons l'un des résultats les plus gratifiants de l'examen de la Loi sur le pilotage dans la conclusion de l'étude indépendante commandée par Transports Canada qui indique très clairement que le système canadien fonctionne remarquablement bien. J'aimerais d'ailleurs vous citer la conclusion de l'étude intitulée « Examen des enjeux économiques et concurrentiels dans le cadre de la prestation de services de pilotage maritime au Canada » réalisée par AIM Group. On peut y lire que « dans le contexte de l'économie nationale dans son ensemble, les coûts de pilotage ne nuisent pas à la compétitivité commerciale du Canada pour les importateurs et les exportateurs ». Il vaut la peine de le souligner.

Par ailleurs, le projet de loi propose aussi des changements d'importance. À titre d'exemple, la Loi sur le pilotage de 2019 jette un nouvel éclairage sur son objet en énonçant des principes auxquels peuvent adhérer toutes les parties prenantes, y compris la promotion d'une navigation sécuritaire dans l'intérêt public, un accent mis sur l'efficacité et la rentabilité, et une exigence voulant que les outils de gestion du risque soient utilisés efficacement et que l'évolution des technologies soit prise en compte.

Cet énoncé de principes est le résultat des aménagements acceptés par les différentes parties en cause, chacune d'elles voyant ses intérêts représentés dans le résultat final. De plus, un équilibre remarquable a aussi été établi non seulement entre les intérêts des différents intervenants du secteur maritime, mais aussi entre ces mêmes intérêts et ceux du public.

L'énoncé de l'objet et des principes du projet de loi est un reflet fidèle de la teneur de modifications proposées considérées dans leur ensemble. Elles forment en réalité un bloc unique qui ne peut pas être facilement modifié sous peine de mettre en danger l'équilibre remarquable atteint grâce à ce processus. C'est pour cette raison que nous ne suggérons pas d'amendement à ce projet de loi. Nous estimons que les autres parties prenantes devraient également respecter l'intégrité de l'ensemble proposé. Celui-ci est le fruit d'un long processus de délibération, et il convient parfaitement à la situation.

En terminant, j'aimerais souligner quelques autres changements qui vont contribuer à l'amélioration d'un système déjà très efficace. Les dispositions portant sur les mesures relatives au respect de la loi permettent une mise à niveau par rapport à d'autres lois en vigueur. Ces mesures sont bénéfiques et insufflent une plus grande certitude dans l'application de la loi. L'important rôle confié à un tribunal spécialisé en témoigne parfaitement. On assure en outre une plus grande transparence à l'égard des contrats de louage de services octroyés par les administrations de pilotage, ces contrats pouvant désormais être consultés par toutes les parties intéressées.

• (1200)

La loi est également modernisée en ce sens que l'on permet au ministre de recourir à des moyens électroniques pour assurer son administration et sa mise en application.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Pelletier. Désolée de devoir vous interrompre.

Nous passons maintenant aux questions des membres du Comité.

Madame Block, vous avez six minutes.

Mme Kelly Block: Je tiens à remercier tous nos témoins d'être des nôtres aujourd'hui et d'avoir fait le nécessaire pour que nous ayons encore un peu de temps afin de leur poser nos questions, une considération d'autant plus importante que tous ces changements fondamentaux ont été intégrés à une loi d'exécution du budget, une façon de faire qui nous empêche de soumettre ces propositions à un examen aussi approfondi que nous le souhaiterions.

Cela dit, je sais que de longues consultations ont été tenues dans le cadre de l'examen de la Loi sur le pilotage. On vient d'ailleurs de nous le rappeler. Nous préfererions tous ne pas avouer que 50 ans se sont écoulés depuis les années 1970 et que cette loi n'a pas subi de modifications depuis cette époque.

Je conviens avec vous qu'il est grand temps qu'on le fasse et je note votre optimisme prudent quant à la situation actuelle ainsi que votre soutien à l'égard des changements proposés, même si vous n'avez pas manqué de formuler certaines recommandations.

Je suis persuadée que vous savez tous que nous pouvons reprendre ces recommandations à notre compte et que c'est bien sûr le parti au pouvoir qui décidera si elles pourront ou non aller de l'avant. Le cas échéant, elles seront soumises au Comité des finances qui déterminera si des amendements doivent être apportés en conséquence à la Loi d'exécution du budget.

Ma question s'adresse à vous, monsieur Pelletier.

J'aimerais revenir à l'avant-dernier paragraphe de la lettre que vous avez adressée à notre comité le 24 avril dernier. Madame la présidente, je voudrais lire rapidement cet extrait au bénéfice de nos autres témoins. Voici ce que vous écriviez:

Ce qui est peut-être le plus gratifiant en ce qui concerne les modifications proposées, est que les modifications à la Loi sur le pilotage contribueront à accroître la prospérité économique du Canada en optimisant notre capacité à faire des échanges commerciaux de manière compétitive et responsable. En particulier, les modifications renforcent la sécurité du transport maritime afin de faciliter le transport de marchandises dangereuses telles que les produits pétroliers, tout en reflétant les préoccupations du public canadien envers le fait que soient bien en place des pratiques respectueuses de l'environnement.

Je sais que j'aurai l'occasion de poser la même question à vos collègues de la Colombie-Britannique, mais j'aimerais d'abord savoir ce que vous pensez, en votre qualité de président de l'association nationale, du projet de loi C-48 du gouvernement, la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers. Comment l'industrie du pilotage maritime envisage-t-elle le concept d'un moratoire sur la navigation?

• (1205)

Capt Simon Pelletier: Il faut d'abord comprendre que notre travail, notre expertise, consiste à piloter des navires dans les zones où le pilotage est obligatoire. Nous ne sommes pas là pour décider par quelle zone les navires devraient passer ou non. Cela dit, lorsqu'on nous confie le mandat de piloter un navire dans une zone donnée, nous le faisons en suivant les règles de sécurité et en prenant les mesures d'atténuation qui s'imposent, mais il faut d'abord que l'on nous confie une telle affectation.

Mme Kelly Block: Merci.

Je note également qu'on nous a parlé d'une proportion de plus de 99,9 % des 225 000 assignations de pilotage au Canada qui se déroulent sans incident. Je dirais que nos pipelines ont à peu près le même bilan de sécurité au pays.

Ma prochaine question est pour vous, monsieur Griffiths.

Pourriez-vous vous prononcer sur les répercussions d'un éventuel moratoire sur les pétroliers pour la côte Est du Canada et les activités commerciales qui y ont cours?

Capt Sean Griffiths: Des quantités importantes de pétrole et de produits pétroliers sont transportées à destination et à partir de 12 des 17 ports du Canada atlantique. C'est donc quelque chose de très courant dans cette région du pays, et ce, depuis un bon moment déjà. À titre d'exemple, on enregistre dans la baie Placentia seulement une moyenne de 1 000 à 1 100 déplacements de pétroliers par année, si bien qu'un moratoire serait certes dévastateur pour la région.

Mme Kelly Block: Merci pour cette réponse. C'est d'autant plus vrai que votre bilan de sécurité est exceptionnel.

Ma dernière question s'adresse à celui ou celle qui voudra bien y répondre.

La présidente: Il vous reste une minute et huit secondes.

Mme Kelly Block: Nous, conservateurs, sommes favorables à l'amélioration de la sécurité du transport maritime et sommes bien conscients que vous convenez tous que c'est ce que vont permettre les changements proposés dans ce projet de loi.

Pourriez-vous nous indiquer de façon plus précise en quoi ces modifications à la Loi sur le pilotage vont rendre notre transport maritime plus sécuritaire?

M. Robert Lewis-Manning: Madame Block, je suis ravi de pouvoir vous répondre.

Le premier avantage — parmi quelques autres — viendra probablement du fait que la centralisation des pouvoirs réglementaires à Transports Canada devrait permettre — bien que je ne puisse pas l'affirmer — une normalisation de l'approche de gestion du risque dans l'ensemble du système maritime au Canada. Je crois que nous avons des exemples de situation où cela ne s'est pas produit à l'intérieur du cadre actuellement en place.

La présidente: Merci, madame Block.

Monsieur Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci à tous nos témoins pour les exposés qu'ils nous ont présentés aujourd'hui.

Cette loi revêt bien sûr une importance cruciale pour la circonscription que je représente à Terre-Neuve-et-Labrador, et particulièrement pour la baie Placentia que M. Griffiths vient de mentionner. J'ai eu l'occasion de discuter à maintes reprises avec les gens de l'Administration de pilotage du Canada atlantique comme avec d'autres intervenants, et je suis reconnaissant pour toute l'information qui nous a été transmise au cours des récents mois et des dernières années.

Vous avez parlé de 1 000 à 1 100 pétroliers par année. C'est bien évidemment une source importante de préoccupation pour le secteur des pêches et d'autres résidents de notre province. Je vous félicite pour votre bilan de sécurité impeccable.

Vous nous dites que le projet de loi considéré dans son ensemble est tout à fait acceptable dans sa forme actuelle. Dans ce contexte, est-ce que les attentes seront à peu près les mêmes pour que vous continuiez à faire aussi bien en matière de sécurité?

• (1210)

Capt Sean Griffiths: Je crois que l'on ne peut pas faire autrement. Nous ne ferions pas notre travail si nous ne visions pas une sécurité sans faille en tout temps. Les modifications proposées dans ce projet de loi ne vont rien changer à cela.

M. Churence Rogers: Je me souviens de l'époque où l'exploitation extracôtière du pétrole et du gaz est devenue une industrie majeure à Terre-Neuve-et-Labrador. Je peux vous parler en toute connaissance de cause de Bull Arm et d'Arnold's Cove dans la baie de Placentia où des projets extracôtiers coexistent notamment avec l'industrie des pêches et le secteur de l'aquaculture. C'est un service qui fourmille d'activités.

Il y a d'un côté ce projet de loi dont votre organisation appuie les visées, et aussi toutes ces considérations liées à la sécurité et aux besoins de l'industrie, et je me demande si vous estimez que l'on est parvenu à un juste équilibre entre tous ces éléments.

Capt Sean Griffiths: Je crois que oui, ce qui nous ramène à la nécessité de consulter les citoyens et de mobiliser les intervenants. Je crois que la baie Placentia a établi un modèle en la matière avec son comité sur la circulation maritime qui réunit des pêcheurs, des pilotes, des capitaines, des exploitants de pétroliers et de remorqueurs et divers intervenants du secteur dans un rôle ou un autre. Nous nous réunissons régulièrement pour discuter de nos problèmes et il en ressort à chaque fois d'excellentes pistes de solution.

C'est un élément positif qui va toujours demeurer, quelle que soit l'instance réglementaire. Ces efforts de sensibilisation et de mobilisation de la communauté vont se poursuivre. Nous n'avons tout simplement pas d'autre choix.

M. Churence Rogers: À la lumière de ce que j'ai pu entendre précédemment, je sais que certaines réserves ont été exprimées quant au long processus de consultation et relativement à quelques-uns des points qui ont été soulevés. Monsieur Lewis-Manning, croyez-vous que ce projet de loi permettra de dissiper toutes les inquiétudes?

M. Robert Lewis-Manning: Je ne pense pas que cela va tout régler. Parmi toutes les consultations tenues dans le cadre du Plan de protection des océans, c'est pour cette série de modifications à la loi qu'il y en a eu le plus. Ce sont des mesures très détaillées.

M. Churence Rogers: Nous vous écoutons, monsieur Broad.

M. Michael Broad: Si vous pensez à la question des tarifs, je veux seulement vous dire que c'est toujours l'industrie qui paie la note en fin de compte. Si une administration de pilotage perd de l'argent pendant une année, c'est l'industrie qui en fait les frais l'année suivante.

Je ne crois pas que les modifications proposées ici vont faire une grosse différence à ce niveau. Cela va peut-être seulement permettre d'accélérer un peu les choses.

M. Churence Rogers: Croyez-vous que les changements proposés vont se traduire par des coûts additionnels pour l'industrie du transport maritime?

M. Michael Broad: Comme je l'indiquais tout à l'heure, notre seule réserve est que l'on souhaite refiler à l'industrie les frais administratifs de Transports Canada. Nous n'avons cependant rien contre le fait qu'il ne soit plus nécessaire de publier les tarifs dans la *Gazette du Canada*.

M. Churence Rogers: D'accord. Merci.

Monsieur Pelletier, vous nous avez indiqué que c'est la sécurité qui doit primer dans tout ce processus. Je vais vous poser une question très simple.

Estimez-vous que ce projet de loi répond à vos exigences et à vos attentes?

Capt Simon Pelletier: Le projet de loi réaffirme certes la nécessité fondamentale de pouvoir compter sur un système de pilotage efficace et sûr. J'estime bien évidemment qu'il permettra d'améliorer la sécurité au moyen de certaines mesures. Je pense notamment aux principes de la loi qui sont énoncés plus clairement. Les différents intervenants auront sans doute davantage à l'esprit la nécessité de mener leurs activités en toute sécurité. Je crois que le nouveau régime visant à assurer le respect de la loi sera également bénéfique à cet égard.

Parmi les solutions qui viendront moins rapidement à l'esprit, il y a le recours à un processus systématique d'évaluation des risques toutes les fois qu'un changement est apporté ou qu'une nouvelle façon de faire est introduite. Selon moi, on pourra ainsi garantir un meilleur niveau de sécurité.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Madame et messieurs, je vous remercie d'être parmi nous ce matin.

Durant les quelques minutes qui me sont imparties, je vais plutôt essayer de profiter de votre expertise pour comprendre quelques notions qui m'apparaissent un peu floues et au sujet desquelles vous avez peut-être des réponses.

Il y a consensus pour dire que le bilan de sécurité qui est offert en transport maritime au Canada est de type A1 et tous s'entendent pour le maintenir.

À l'article 226 du projet de loi, on propose les principes devant soutenir la Loi sur le pilotage. Parmi ces déclarations de principes, on dit que « la prestation des services de pilotage [doit être] efficace et efficiente ». Cela, on peut le comprendre. On dit aussi que « l'évolution des technologies [doit être] prise en compte » et que « les outils de gestion du risque [doivent être] utilisés efficacement ». C'est là que cela devient un peu plus flou dans ma tête. Cela devient encore plus flou quand je vois qu'il sera possible d'être exempté pendant trois ans de certaines dispositions de la Loi pour des activités de recherche-développement.

Au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, nous avons beaucoup parlé de voitures intelligentes, de voitures autonomes, de drones, bref, de technologies de demain presque déjà à nos portes.

Pour ce qui est de la recherche-développement, se dirige-t-on vers une assistance technologique du pilotage qui permettrait de retirer les pilotes des navires?

Je pose la question à M. Pelletier, mais, si d'autres personnes veulent réagir, qu'elles se sentent très à l'aise de le faire.

• (1215)

Capt Simon Pelletier: Je vous remercie de la question.

Effectivement, le paragraphe 52.1(1) proposé parle d'arrêts d'exemption. Je crois que c'est la modification à laquelle vous faites référence. Si l'on interprète littéralement la proposition, ce paragraphe indique que de tels arrêts seraient émis seulement si les activités proposées pouvaient renforcer la sécurité maritime. C'est une condition qui m'apparaît importante. J'imagine que des analyses de risque, auxquelles je faisais référence plus tôt, seront faites. Je pense que ce qui est proposé dans ce paragraphe, si on l'interprète littéralement, ne réduira pas la sécurité. C'est mon interprétation à ce moment-ci.

M. Robert Aubin: Merci. Vous me rassurez.

Dans ce même esprit où l'on cherche à maintenir un bilan cinq étoiles en matière de sécurité, j'ai toujours prôné le retour d'un plus grand pouvoir à Transports Canada, et je ne vais pas me rétracter aujourd'hui.

J'ai une question au sujet de la certification des pilotes. Quelle serait la différence entre la certification des pilotes que vous délivrez présentement et celle qui pourrait être délivrée par Transports Canada?

Par exemple, chez vous, un pilote qui obtient sa certification pour naviguer sur un tronçon des Grands Lacs ou sur le Saint-Laurent l'obtient-il à vie? Doit-il renouveler sa licence fréquemment? Est-il en formation continue? Pourrait-on s'attendre aux mêmes exigences de Transports Canada, si tel était le cas?

Capt Simon Pelletier: À la lecture des modifications proposées, je ne vois aucune différence concrète entre la Loi actuelle et celle qui serait implantée à la suite de ce processus. Comme vous le dites, des règlements sont en vigueur dans les quatre régions. Je comprends du projet de loi que c'est Transports Canada qui élaborerait la réglementation découlant de la nouvelle Loi. On peut déduire des principes proposés dans le projet de loi C-97 que les choses seraient les mêmes, essentiellement.

M. Robert Aubin: Je vais poser ma question plus précisément.

L'administration conservatrice précédente et la présente administration libérale ont une approche qui vise à déréglementer l'industrie. Avez-vous une crainte à ce sujet ou n'êtes-vous pas du tout inquiet?

Capt Simon Pelletier: Tel qu'il est écrit présentement, le projet de loi ne soulève pas de craintes à cet égard, puisque le régime de certification resterait essentiellement le même. Un seul mot a été changé, mais, pour nous, cela ne change rien.

M. Robert Aubin: Merci.

Quelqu'un d'autre souhaite-t-il ajouter quelque chose en réponse à l'une ou l'autre de mes questions?

Allez-y, monsieur Turner.

M. Robert Turner: Merci.

[Traduction]

Je suis heureux de pouvoir répondre à cette question. Quant à l'orientation que prendra Transports Canada, il faudra bien sûr voir où d'éventuelles consultations pourraient nous mener mais, pour l'instant, le ministère assumerait en vertu de ce projet de loi la responsabilité de l'élaboration des normes et de la délivrance des certificats de pilotage. On s'occuperait aussi des brevets de pilotage, mais je parle ici des certificats que peuvent obtenir les capitaines et les officiers navigateurs pour piloter eux-mêmes leur navire dans les zones désignées.

Contrairement à ce qui se passe dans les autres régions, c'est une pratique qui est largement utilisée dans les Grands Lacs depuis des décennies. Le processus de certification a été établi officiellement en 2012.

J'ajouterais simplement que les armateurs canadiens ont conçu en 2013 un programme de formation très rigoureux et détaillé en collaboration avec l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Nous aimerions que ce programme puisse aussi être offert dans d'autres régions.

• (1220)

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Premièrement, mesdames et messieurs, merci d'être ici aujourd'hui. J'apprécie votre contribution.

Avant d'entrer dans le vif de ma question, je me permettrai une petite préface. Je vais essayer de brosser un portrait général. Comme bon nombre d'entre vous le savent, nous travaillons à l'élaboration d'une stratégie des transports et de la logistique, qui devra comprendre un volet corridors commerciaux. Je me concentrerai sur la région des Grands Lacs, du fleuve Saint-Laurent et de tout le Sud-Ouest de l'Ontario, puisque nous voulons justement nous doter d'une stratégie sur les corridors commerciaux dans cette région.

Je laisserai M. Hardie vous parler de l'Ouest du pays.

Ainsi, la rivière Détroit, les Grands Lacs et le Saint-Laurent sont tous reliés à un système multimodal. Ce système comprend des liaisons aériennes, par les aéroports Pearson et Munro, de même que des liaisons ferroviaires, par le CN et le CP, et des liaisons routières, bien sûr. Il est de nature binationale, parce que beaucoup de produits qui y passent sortent du pays depuis Niagara, en Ontario, pour traverser la frontière, puis être transportés par navire depuis les ports de New York et de la côte Est. Sinon, ils remontent le fleuve jusqu'à Montréal.

Ma question tient en deux volets. Le premier est très général: quelle est votre vision? Quelle est votre vision pour votre industrie? Ensuite, comment entrevoyez-vous votre industrie dans le contexte global de l'économie et du transport multimodal, pour conférer une plus grande force à notre pays sur la scène internationale, dans l'économie mondiale?

Ce sera ma première question, d'un point de vue plus général, après quoi je vous en poserai une deuxième. Je peux vous dire tout de suite que ma deuxième question portera sur les façons de gagner en efficacité et d'être plus concurrentiels en matière de transport sur la scène internationale.

Je vous pose la question parce que je ne comprends pas bien ce que vous faites en ce qui concerne les pilotes et les capitaines dans les Grands Lacs, je ne connais pas bien les différences entre les deux. Je sais que la plupart des capitaines finissent par partir et par devenir pilotes. Pourquoi ne formez-vous pas les capitaines de manière à ce qu'ils puissent faire ce que les pilotes font, autrement, dans les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, pour être plus efficaces?

Que celui ou celle qui le souhaite me réponde.

M. Bruce Burrows: Je peux peut-être commencer.

[Français]

Si vous me le permettez, je vais répondre en anglais.

[Traduction]

Monsieur Badawey, je pense que c'est une bonne question. Côté vision, notre industrie favoriserait un système multimodal très intégré. Vous avez mentionné les Grands Lacs. En moyenne, le navire qui part de Montréal, disons, pour se rendre à Duluth traversera la frontière 24 fois en cours de route, donc il nous faut un régime réglementaire très harmonisé et concurrentiel dans la région. Ce n'est pas vraiment le cas en ce moment. La réglementation sur l'eau de ballast en est un bon exemple. Elle pose des problèmes très concrets, et nous avons fort à faire à cet égard, mais il y a aussi bien d'autres enjeux.

Nous avons aussi des problèmes de coûts à régler pour rendre le système plus concurrentiel. Je souhaiterais qu'il soit beaucoup plus concurrentiel qu'aujourd'hui sur le plan des coûts. Il contribue à 180 000 emplois liés directement ou indirectement au domaine maritime, au Canada, il est donc très important pour cette économie de 6 billions de dollars dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Nous transportons 185 000 tonnes de marchandises et nous sommes à 50 % de notre capacité, donc il y aurait place à des investissements supplémentaires.

Nous continuerons d'investir dans l'expédition. Nous souhaitons investir beaucoup plus que ce que nous investissons déjà dans de nouveaux navires. Nous avons investi plus de 2 milliards de dollars dans les derniers navires les plus écologiques et les gadgets dernier cri. Nous continuerons donc d'investir, mais nous souhaitons un système mieux intégré et mieux harmonisé. Il faudra pour cela trouver des solutions aux problèmes de coûts, notamment en matière de pilotage et de déglçage, et savoir exploiter davantage la voie maritime pour prolonger la saison et l'optimiser, afin de réaliser notre vision.

•(1225)

M. Vance Badawey: Monsieur Burgess.

Capitaine Michael Burgess (vice-président, Région des Grands Lacs, Association des pilotes maritimes du Canada): Merci.

Il y a plusieurs choses. Quand vous parlez d'accepter l'idée que les capitaines font leur propre pilotage, cela existe déjà avec le

programme de certification de pilotage, vous savez. Il est en vigueur depuis 2012. Malheureusement, les entreprises ont été un peu lentes à y adhérer, donc il n'y a que 15 certificats de pilotage qui ont été délivrés depuis, mais ces capitaines sont pleinement mis à contribution et essaient de convaincre les autres capitaines et les officiers d'obtenir leur propre certification de pilotage.

Pour ce qui est du fait que beaucoup de capitaines finissent par devenir pilotes, il y a toujours place à l'avancement dans toute industrie, c'en est un exemple. De notre côté, nous avons commencé à essayer d'attirer plus de gens vers l'industrie et à démontrer que c'est une bonne vocation. À l'heure actuelle, notre principal objectif est de nous assurer d'avoir du personnel pour continuer notre travail.

M. Vance Badawey: C'est l'une des raisons pour lesquelles je vous posais la question. Il est évident — et corrigez-moi si je me trompe — que l'orientation que nous sommes en train de prendre va aider l'industrie à être plus concurrentielle sur la scène internationale en matière de transport commercial.

Il y a ensuite tout le défi futur, voire actuel des ressources humaines dans l'industrie, dans les différentes disciplines nécessaires sur les navires: les capitaines, les officiers, les cuisiniers, les matelots, les ingénieurs, etc. Nous espérons que ce projet de loi aura pour effet positif de nous attirer tout le personnel nécessaire pour exploiter nos navires.

Seriez-vous d'accord pour dire que c'est un pas dans la bonne direction?

Capt Michael Burgess: Je suis d'accord, oui, et c'est une idée largement acceptée, c'est certain.

Mme Sonia Simard (directrice, Affaires législatives et environnementales, Fédération maritime du Canada): Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter très rapidement un troisième élément à ce que vous venez de dire. Il y a aussi l'optique des nouvelles technologies et dans l'exemple que vous donnez, celui des Grands Lacs et du Saint-Laurent, on peut utiliser l'information en temps réel sur les niveaux d'eau dans des systèmes dynamiques. Quand nous parlons de vision pour le pilotage, nous ne pouvons absolument pas faire abstraction de la sécurité dans nos discussions sur l'optimisation des coûts, la satisfaction des besoins des utilisateurs et l'adoption des nouvelles technologies. Ces éléments sont interreliés. C'est notre vision.

M. Vance Badawey: C'est très juste.

Merci.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Je vous remercie tous et toutes d'être ici.

Il y a un commentaire de la Chambre de commerce maritime qui m'a frappé. Elle a affirmé qu'un des changements les plus importants proposés est de « permettre aux équipages canadiens qui possèdent des connaissances et une expérience comparable à celle des pilotes [...] de piloter leur propre navire dans les zones de pilotage obligatoires. » Comment définissez-vous « des connaissances et une expérience comparable » et dans quel contexte cela s'appliquerait-il?

M. Robert Turner: À l'heure actuelle, pendant que les discussions se poursuivent, dans les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent, nos capitaines et officiers supérieurs de navigation pilotent leurs propres navires dans la zone de pilotage des Grands Lacs. Leur bilan de sécurité est équivalent, voire meilleur que celui de leurs homologues titulaires d'un brevet de pilote de l'APGL. Ce programme est devenu officiel en 2012, mais ils faisaient déjà de l'autoformation et de l'évaluation en cours d'emploi pour apprendre à maîtriser le pilotage.

M. Ken Hardie: Mais on compte sur le fait que c'est toujours le même itinéraire. C'est toujours le même circuit, aller-retour.

M. Robert Turner: Les parcours sont très concentrés. Ils sont captifs des eaux canadiennes. Ils remontent, puis redescendent le fleuve. Ils peuvent parfois se rendre dans certains lacs, mais cela dépend. Il faut dire que 40 % des voyages durent moins de 24 heures, donc ils entrent dans les ports, les écluses, les canaux, les rivières, les courants puis en ressortent.

M. Ken Hardie: Je m'excuse, comme j'ai peu de temps, je dois un peu répartir mes questions.

Qu'est-ce qui fonctionnerait au Canada atlantique? Je serais porté à croire que les navires qui y affluent varient beaucoup plus et qu'il ne faut vraiment pas le même genre d'expérience pour naviguer dans les eaux de Halifax, de Fredericton ou d'ailleurs.

Capt Sean Griffiths: Pour revenir à ce que disait M. Burgess, nous appliquons les mêmes principes. Cela dit, les conditions qui s'appliquent pour qu'un capitaine réponde aux exigences pour obtenir sa certification de pilotage sont à peu près les mêmes que celles qui sont imposées aux titulaires de brevet. L'examen est pratiquement le même que celui imposé aux pilotes brevetés. Le niveau de connaissances requis pour que la personne réussisse l'examen est à peu près le même que pour un pilote breveté, mais les voyages ne sont pas tout à fait les mêmes.

M. Ken Hardie: Vous attendez-vous à ce qu'il y ait un grand nombre de capitaines qui sachent piloter leur navire pour entrer dans les ports du Canada atlantique et en sortir?

Capt Sean Griffiths: Il y en a déjà qui peuvent le faire. Je m'attends à ce que leur nombre continue de croître au cours des prochaines années, puisqu'il y a de plus en plus de capitaines qui se familiariseront avec ces eaux et qui voudront tenter de réussir l'examen pour se soustraire à l'obligation de suivre toute une formation de pilotage. Il y a au moins 10 à 14 examens de certification qui se tiennent dans la région atlantique tous les ans.

• (1230)

M. Ken Hardie: Ce qui m'inquiète, et je tiens à le dire pour le compte rendu, c'est que sur la côte Ouest, le volume est élevé et continue de croître, et il y a aussi toutes sortes d'autres facteurs à prendre en considération, comme les espèces en péril, évidemment. Nous dépendons des connaissances locales à divers endroits pour nous assurer que tout soit bien géré. Ce n'est même pas nécessairement la structure de gestion officielle, mais il ne nous faut pas que des personnes sachant mener le navire à quai et l'en faire sortir. Par exemple, ce sont les pilotes qui peuvent prodiguer des conseils sur la conception des installations portuaires, puisqu'ils ont évidemment beaucoup d'expérience du pilotage de grands navires près de ces installations. Je me demande si une personne qui viendrait fréquemment au port pourrait en venir à la connaître suffisamment pour nous procurer cette valeur ajoutée. Monsieur Pelletier, vous pouvez peut-être répondre à cette question.

Capt Simon Pelletier: C'est un excellent argument. C'est justement pour nous assurer qu'il y ait une personne possédant toutes les connaissances locales nécessaires pour piloter le navire en toute sécurité dans une zone de pilotage obligatoire qu'on veut qu'il y ait à bord une personne certifiée, qu'elle soit capitaine ou officier. C'est l'idée. Essentiellement, c'est ce qui se passe dans les régions. Chaque fois qu'un capitaine reçoit sa certification, c'est après avoir été assujéti à un processus approfondi et à une évaluation des compétences et des connaissances par les quatre administrations de pilotage. C'est un élément fondamental du système. À ma connaissance, c'est aussi ce que préconise le projet de loi C-97.

M. Ken Hardie: Je pense que ce serait très important, particulièrement sur la côte Ouest, à cause de tous les autres enjeux et des tensions qu'il y a. Il faut être très transparent. Si on permet à quiconque qui n'est pas un pilote canadien habitué à ces eaux de piloter un navire en provenance des Philippines ou d'ailleurs dans cette zone, il doit vraiment être à toute épreuve.

Capt Simon Pelletier: Je pense que c'est important dans toutes les régions du Canada et non dans une seule. Je pense aussi que vous recevrez des pilotes de la côte Ouest mardi prochain, qui seront très heureux de répondre à vos questions sur leur région.

M. Ken Hardie: Certains ont dit qu'il fallait augmenter la concurrence. À l'heure actuelle, il y a deux genres de monopoles, particulièrement dans nos rapports avec les administrations de pilotage elles-mêmes. Ensuite, bien sûr, il y a les services contractuels. Aidez-moi à comprendre comment nous pouvons devenir plus concurrentiels puis évidemment, grâce à cela, mieux gérer les prix ou les coûts, compte tenu des changements qui s'en viennent.

Est-ce que quelqu'un peut me répondre?

Allez-y.

M. Michael Broad: Premièrement, il faut mentionner qu'il doit y avoir un pilote canadien à bord de n'importe quel navire étranger qui entre dans les eaux canadiennes. Votre inquiétude, ici, est... Je ne pense pas que vous ayez besoin de vous en inquiéter.

M. Ken Hardie: D'accord, c'est très bien, mais je parlais de concurrence.

M. Michael Broad: Je ne pense pas que ce projet de loi ne stimule la concurrence dans le régime de pilotage canadien. Je pense que Simon serait d'accord avec moi.

M. Ken Hardie: Cet élément manque toujours. Quel en serait, alors, l'avantage net sur le plan des coûts? C'est l'élément qui semble le plus déterminant pour l'industrie. Aura-t-il un quelconque avantage sur le plan des coûts?

M. Bruce Burrows: C'est une faille du projet de loi, comme nous l'avons souligné. Il ne propose pas de modèle souple pour la gestion de la main-d'oeuvre, qui permettrait aux administrations de faire des choix. Les Danois sont devenus des chefs de file en la matière au cours des 10 dernières années; ils ont plus d'options et ont réussi à introduire... comme vous le dites.

Nous continuerons d'exercer des pressions en ce sens, mais de toute évidence, il y a bien peu de changements sur ce plan.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Je souhaite la bienvenue à tous. Avant de poser mes questions, je dois dire que je représente une circonscription de Calgary et que par conséquent, ma connaissance dans le domaine maritime est drôlement limitée. Si mes questions vous semblent particulièrement ridicules, je m'en excuse à l'avance.

Je voulais en fait prendre le même angle que M. Hardie. Dans les déclarations, la seule « mise en garde » qui a été faite, si je peux utiliser ce terme, est venue de M. Burrows, concernant ce modèle souple de gestion des ressources humaines. Je présume que les associations ne seront pas nécessairement d'accord avec M. Burrows, n'est-ce pas?

• (1235)

Capt Sean Griffiths: Effectivement.

M. Ron Liepert: Très bien.

Puis-je aussi présumer, monsieur Burrows, que si ce n'est pas dans le projet de loi, c'est qu'il n'y avait pas de consensus sur lequel le gouvernement pouvait s'appuyer? Pourrait-on dire cela?

M. Bruce Burrows: Je pense que c'est aux gens du gouvernement qu'il faudrait demander pourquoi ils n'ont pas...

M. Ron Liepert: Je le fais indirectement en vous posant la question à vous.

Des voix: Oh, oh!

M. Bruce Burrows: Je pense qu'il est évident qu'il n'y a pas unanimité là-dessus. Évidemment, certains intérêts, dans le statu quo, doivent être protégés. Je comprends le point de vue des travailleurs, mais si nous voulons demeurer concurrentiels, nous devons poursuivre la modernisation. Nous continuerons de le réclamer haut et fort, nous voulons que la modernisation se poursuive.

Mme Sonia Simard: Si nous pouvions...

M. Ron Liepert: Je poserai la question aux membres de l'association, alors: pour quelle raison ne souhaitez-vous pas une plus grande concurrence dans ce que vous faites?

Capt Simon Pelletier: Si vous regardez ailleurs dans le monde, c'est le modèle qui existe partout. Pourquoi est-ce le modèle dominant? On veut être certain que les personnes qui dirigent un navire soient indépendantes, qu'elles ne subissent aucune pression indue, disons, aucune pression commerciale ou autre. C'est la meilleure façon de veiller à ce que la sécurité soit toujours la préoccupation numéro un d'un pilote.

Si vous regardez ailleurs dans le monde, il y a très, très peu de pays qui ont fait l'essai d'un modèle concurrentiel ou de différents modèles de gestion des ressources humaines pour travailler dans la même zone de pilotage obligatoire. Chaque fois, les prix ont monté, les coûts ont monté et à certains endroits, la sécurité a diminué. C'est ce qui est arrivé dans les quelques exemples, très rares, que nous avons dans le monde.

M. Ron Liepert: Quel est le modèle en place aux États-Unis? Est-il semblable au nôtre?

Capt Simon Pelletier: Le modèle américain est semblable au nôtre. Il n'y a pas de concurrence. C'est toujours le même groupe de pilotes qui offre les services de pilotage dans un port.

La présidente: Je pense que Mme Simard essaie d'intervenir.

M. Ron Liepert: Allez-y.

Mme Sonia Simard: Je peux peut-être apporter un nouvel éclairage, très rapidement, en réponse à votre question.

Outre la concurrence, c'est peut-être justement du modèle de gestion des ressources humaines dont on discutera dans 10 ans, et nous ne voudrions pas rater l'occasion d'en parler maintenant, dans le contexte du système actuel, pour améliorer notre compétitivité et la rentabilité du service. Ce n'est donc pas qu'une question de modèle de gestion, il s'agit aussi de trouver des moyens de gagner en efficacité, et il faut travailler avec les pilotes pour y arriver. C'est pourquoi, quand nous parlons de principes, la rentabilité et notre aptitude à répondre aux besoins des utilisateurs...

Prenons l'exemple du recours à deux pilotes. Nous n'avons pas besoin de revoir notre modèle de gestion pour nous attaquer au problème et analyser en profondeur s'il est nécessaire de recourir à deux pilotes l'hiver, par exemple. Nous espérons que le projet de loi C-97 nous donnera les outils nécessaires pour améliorer notre efficacité et notre compétitivité.

M. Ron Liepert: Nous avons entendu des représentants des transporteurs aériens, l'autre jour, en raison des changements qui touchent l'ACSTA. Ils craignaient notamment que les coûts administratifs soient refilés aux utilisateurs. Les gens de votre industrie craignent-ils que les coûts administratifs de tout cela soient refilés aux utilisateurs?

M. Michael Broad: Oui. Comme nous l'avons mentionné dans notre exposé, le gouvernement a l'intention, par ce projet de loi, de transférer tous les coûts d'administration du régime à l'industrie. Il n'y a aucun autre domaine d'activités, à notre connaissance, ou il le fait. Je pense que cela ne s'est jamais vu dans une autre industrie.

M. Ron Liepert: Cela m'amène à la question qui me semble importante dans cette discussion. Nous nous retrouvons encore devant un ramassis de toutes sortes de choses regroupées par le gouvernement dans un projet de loi d'exécution du budget. Comme vous avez votre propre loi, n'aurait-il pas été plus logique de discuter de ces modifications en profondeur dans une étude distincte sur un projet de loi séparé plutôt que dans le brouhaha d'un projet de loi d'exécution du budget. Qu'en pensez-vous?

• (1240)

M. Michael Broad: Cette loi n'a pas été révisée depuis longtemps. Je pense que tout le monde ici sera d'accord pour dire qu'il est temps de faire quelque chose. Le temps presse. Nous ne voyons pas de problème au fait que ce soit fait rapidement avec ce projet de loi.

M. Ron Liepert: Avez-vous d'autres observations à faire?

Capt Sean Griffiths: Non, nous appuyons le ministre à propos de ces modifications et nous sommes impatients qu'elles reçoivent la sanction royale pour que nous puissions aller de l'avant. Nous avons beaucoup de pain sur la planche. L'entreprise prendra beaucoup de temps, mais nous devons collaborer étroitement avec le ministère des Transports pour mettre le tout en oeuvre avec succès afin d'avoir une loi qui convienne à tous dans l'avenir.

M. Ron Liepert: D'accord. Merci.

La présidente: Monsieur Badawey, avez-vous d'autres questions?

M. Vance Badawey: J'en aurais une brève. J'aimerais vous donner une occasion d'intervenir concernant toutes les questions, notamment certaines que j'ai posées précédemment. Je sais que Mme Simard a quelques observations à formuler également, mais je vous donnerai l'occasion d'intervenir et de combler les manques concernant certaines des questions qui ont été posées.

La présidente: Nous commencerons avec Mme Simard, que nous avons un peu interrompue.

Mme Sonia Simard: J'ai utilisé votre temps.

Je pense que nous voulons que tout soit clair au chapitre de la vision, de la sécurité, de l'efficacité et des besoins des utilisateurs. Nous sommes d'avis que l'équilibre auquel M. Pelletier a fait référence concernant l'objectif et les principes pourrait être renforcé afin de tenir compte du point de vue de l'utilisateur, car la sécurité a toujours été là. Elle ne disparaît pas. Nous devons également commencer à nous occuper de l'efficacité. C'est un point sur lequel nous voulons beaucoup insister.

M. Vance Badawey: Monsieur Burrows, qu'en pensez-vous?

M. Bruce Burrows: Ici encore, je pense qu'en ce qui concerne la vision, vous comprenez certainement que le système élargi de certification en ferait partie. Nous devons nous rappeler que la sécurité constitue sans contredit la principale priorité de tous les acteurs du secteur de l'expédition maritime. Le pilotage n'est qu'un des éléments du système de sécurité. Il s'agit d'un système exhaustif. À cela s'ajoutent la surveillance réglementaire, les systèmes de contrôle de la circulation et la technologie de navigation avancée. Les choses ont considérablement changé depuis que cette loi a été initialement mise en place il y a 50 ans. La délivrance de permis et la formation des équipages sont rigoureuses. Sur le plan de la certification, comme M. Turner l'a souligné, nous disposons d'un système très efficace qui est potentiellement encore plus sécuritaire aujourd'hui dans les Grands Lacs en ce qui concerne les incidents et les accidents. Nous avons mené récemment une excellente étude qui montre que le système est encore meilleur au chapitre de la sécurité grâce à la certification. Alors, allons de l'avant, formons un syndicat et élargissons le système là où nous pouvons le faire.

M. Vance Badawey: Monsieur Burgess, vous avez la parole.

Capt Michael Burgess: Quand il est question d'élargir la certification, cela me rend un peu nerveux. Le processus de certification en place dans les Grands Lacs existe parce qu'il n'y avait rien avant 2012. Il fallait avoir effectué 10 voyages, et personne n'avait à prouver à qui que ce soit qu'ils savaient ce qu'ils faisaient, et hop!, ils étaient sur un bateau.

Les règles ont été considérablement resserrées. Je ne voulais pas évoquer de chiffres, mais depuis que la Chambre de commerce maritime a... L'année dernière n'a malheureusement pas été bonne. Il s'est produit deux fois plus d'incidents au sein de la flotte canadienne qu'il y en a eu sur les navires ayant à leur bord des pilotes autorisés.

Tout ce qui affaiblira le processus de certification des pilotes préoccupe certainement tout le monde au pays.

M. Vance Badawey: Oui.

Monsieur Lewis-Manning, j'aimerais avoir votre avis.

M. Robert Lewis-Manning: Dans 10 ans, les pressions seront très différentes. D'importants projets énergétiques exigeront la prestation de services que les pilotes offrent. Ces derniers seront très différents et exigeront des défis différents et d'autres manières de fournir des services.

Comme je l'ai fait remarquer dans mon exposé, nous sommes de plus en plus conscients de nos impacts sur l'environnement et nous aurons besoin d'un cadre souple et adaptable pour pouvoir les atténuer.

Espérons que cet ensemble de modifications nous orientera dans une direction où il sera plus facile de tenir des discussions fondées sur les données scientifiques probantes concernant la manière dont le cadre de pilotage doit évoluer.

M. Vance Badawey: Monsieur Hardie, voulez-vous intervenir?

M. Ken Hardie: J'ai une brève question. J'ai remarqué qu'une des modifications vous exclut tous des conseils d'administration des autorités de pilotage. Êtes-vous à l'aise avec cela? Existe-t-il des mécanismes qui vous permettront de veiller à la défense de vos intérêts? Peut-être pourrions-nous recevoir une observation de chaque groupe.

Capt Simon Pelletier: C'est vrai, en fait. Aucun utilisateur ou fournisseur de services de pilotage ne sera nommé au sein des conseils d'administration. Nous jugeons que cela a du bon. Nous n'avons pas l'impression que nous serons oubliés ou exclus des discussions. Je pense qu'il existe un mécanisme pour remplacer l'expertise dont ont besoin ces conseils d'administration. Ils pourraient faire appel à des comités d'administration ou à d'autres entités pour bénéficier de ce savoir-faire opérationnel. Ce changement nous convient.

• (1245)

M. Michael Broad: J'ai une remarque à ajouter. Je pense que dans son rapport, M. Grégoire a proposé la modification de la composition des conseils d'administration, mais qu'il a également recommandé la formation d'un comité de pilotage national, auquel il incomberait d'étudier toutes les questions qui se poseraient, résolvant ainsi la question de l'expérience au sein du conseil d'administration.

La présidente: Madame Block, vous avez la parole

Mme Kelly Block: Combien de temps m'accordez-vous?

La présidente: Vous disposez de cinq minutes.

Mme Kelly Block: Vous nous pardonnerez notre scepticisme à l'égard des commentaires que vous avez formulés sur les futurs projets énergétiques, compte tenu du projet de loi C-69, dont le Sénat est actuellement saisi. Mais j'ai ici l'occasion de vous demander comment l'industrie du transport maritime voit le projet de loi C-48 et le moratoire sur les pétroliers.

M. Robert Lewis-Manning: Si cela vous convient, je vais intervenir, madame Block.

Mme Kelly Block: D'accord.

M. Robert Lewis-Manning: J'ai déjà témoigné à propos du projet de loi C-48 devant votre comité, et je pense que vous connaissez mon avis à ce sujet. La politique maritime doit se fonder sur des données probantes, et je m'inquiétais à cet égard. Cela étant dit, comme nous sommes ici pour discuter du pilotage, ce cadre fondé sur des données probantes doit contribuer à assurer la sécurité sur les côtes canadiennes et les échanges commerciaux. Je pense que la modification que prévoit ce projet de loi peut aller dans ce sens, et espérons qu'elle prévaudra. Voilà pourquoi je demeure optimiste malgré certains des commentaires que j'ai entendus.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup. Cette réponse m'est fort utile.

Monsieur Broad, je veux revenir à une remarque que vous avez faite concernant vos préoccupations à l'égard du transfert du plein coût de l'administration de la loi. Je veux comprendre ce que seront, selon vous, les répercussions de cette politique sur votre industrie si ce projet de loi est adopté dans sa forme actuelle, sans tenir compte des préoccupations que vous avez soulevées.

M. Michael Broad: Je pense que ce qui nous préoccupe actuellement, c'est le fait que la responsabilité de la réglementation, qui relève actuellement des administrations, sera transférée à Transports Canada. D'aucuns présument normalement qu'on chercherait où se trouvent les ressources et les pouvoirs afin de les augmenter à Transports Canada, et que rien ne changerait. Nous ne pensons pas que c'est ce qui va se produire. Il faudra quelques années avant que les choses aillent de l'avant. Nous ne verrons pas comment les choses se passent. Le tout se reflétera dans le tarif dans l'avenir. Voilà ce qui nous préoccupe le plus.

Ce genre de loi comporte un élément relatif au bien public. Il faut en tenir compte.

La présidente: Monsieur Aubin, vous avez la parole.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je suis le député de Trois-Rivières et j'ai la chance d'avoir dans ma circonscription le magnifique pont Laviolette, au profil agréable, mais de construction un peu fragile.

Je reviens sur mes inquiétudes technologiques. Je suis monté à bord d'un navire l'an dernier, il n'y a pas si longtemps. Je suis loin d'être un spécialiste en la matière, mais je ne voyais vraiment pas quelles technologies on pouvait ajouter.

Les technologies qu'on conçoit visent-elles à remplacer le pilote ou à permettre à ce dernier de réagir plus rapidement parce qu'il est mieux assisté par l'équipement technologique qui l'entoure?

Évidemment, je pose la question à ceux qui sont pilotes.

Capt Simon Pelletier: C'est une bonne question.

La technologie est omniprésente dans notre travail de tous les jours. J'ai commencé ma carrière en 1994. Il est certain que la technologie a beaucoup évolué depuis ce temps. Grâce aux nouvelles technologies qui ont été implantées au cours des années, l'efficacité des mouvements des navires a beaucoup évolué, et dans la bonne direction.

La technologie aide les pilotes et les marins à prendre de meilleures décisions, ce qui aide les navires à transiter plus sûrement. Cela amène également de plus gros navires plus creux dans des ports, ce qui augmente d'autant l'efficacité du transport maritime. Dans la plupart des cas, la technologie vise à augmenter la sécurité, l'efficacité et la prise de décisions des marins et des pilotes, entre autres.

•(1250)

M. Robert Aubin: Monsieur Burrows, voulez-vous ajouter quelque chose?

[Traduction]

M. Bruce Burrows: J'établirai un lien avec l'observation que vous avez faite plus tôt au sujet des véhicules et des navires autonomes. Nous savons tous qu'énormément de recherches sont réalisées dans ce domaine. Il me semble qu'il est probablement plus difficile de conduire un véhicule au centre-ville d'Ottawa sur le réseau routier, avec des seuils de tolérances très stricts, que de piloter des navires sur l'eau; pourtant, c'est dans cette voie que nous nous dirigeons.

En ce qui concerne la présente discussion, vous étiez sur un navire, je présume; vous avez donc constaté l'évolution de la technologie. Comparativement à ce qui existait il y a 50 ans, la situation a considérablement changé. Nous avons la cartographie électronique, des systèmes de positionnement mondial, des systèmes d'information sur le tirant d'eau, des radars de pointe, des systèmes de poursuite automatique et des dispositifs de pilotage en temps réel. Tous ces appareils nous offrent des manières formidables de mieux naviguer et de gérer un navire dans le monde autonome vers lequel nous nous dirigeons.

Nous pourrions profiter de progrès potentiels concernant le pilotage à partir de la rive dans l'avenir. Le domaine évolue à l'heure actuelle, et cela aura une incidence sur notre industrie. Je pense que dans l'avenir, l'équipage sera réduit sur les navires. Ce n'est pas de mon vivant qu'il n'y aura personne sur les navires, mais grâce à la technologie, nous nous orientons manifestement vers un monde beaucoup plus autonome. C'est la voie de l'avenir.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Est-ce que les membres du Comité ont d'autres questions? Bien.

Nous remercions nos témoins d'avoir été si efficaces dans leurs interventions qu'ils ont répondu à toutes les questions au Comité.

Je vais suspendre la séance quelques instants pour que tout le monde puisse quitter la salle. Nous examinerons ensuite les travaux du Comité.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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 House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>