

Séance plénière d'ouverture du CCMC
Donald Roussel, Directeur général, Sécurité maritime
Centre de conférence du gouvernement
Le 1^{er} novembre 2010

COLLABORATION

- Merci beaucoup. Je vous remercie tous de votre présence au CCMC cet automne.
- Dans un climat économique turbulent, les budgets continuent de se resserrer et, pour cette raison, certains pourraient remettre en question l'utilité de réunions comme celle-ci. Toutefois, au bout du compte, peut-être conviendrez-vous que, dans le cas de notre partenariat continu, il nous est possible de rendre le réseau canadien de transport maritime plus sécuritaire, plus durable et plus respectueux de l'environnement que jamais auparavant.
- Comme vous le savez tous, et comme vous pouvez le constater au quotidien, notre monde est largement interdépendant et interrelié par le biais des voyages, du commerce et des communications. Nos enjeux ne sont plus subordonnés aux frontières de nos provinces ou de notre pays. Pour comprendre comment nos enjeux sont vraiment interdépendants, il est impératif de reconnaître les conséquences possibles au sein de nos industries maritimes mondiales. Qu'il s'agisse d'un enjeu politique, social ou économique, ce qui se produit dans une région du monde peut avoir des effets directs sur l'industrie et le gouvernement du Canada, ainsi que sur notre mode de vie.

- Le CCMC joue un rôle crucial au sein de notre industrie maritime. Ce qui se produit ici, au CCMC et dans notre coin de la planète, peut avoir les mêmes effets partout au monde. Ce que nous faisons, ce dont nous parlons et les décisions que nous prenons ici ont une grande importance. Profitons donc de cette occasion pour mieux collaborer, afin de régler plus efficacement les problèmes qui touchent nos industries maritimes à l'échelle locale, nationale et internationale.
- Deux fois par année, nous vous invitons au CCMC pour vous permettre d'écouter, d'exprimer vos opinions et de constater les progrès réalisés. Je peux vous assurer que nous ne ménageons aucun effort pour faire de cet événement une réussite, et que nous apprécions le temps que vous avez investi pour être présents ici à titre de partenaires. Par la présente rencontre, nous souhaitons vous broser un portrait équitable et équilibré de la sécurité maritime au Canada et faire en sorte que vous sachiez non seulement qui nous sommes, mais aussi les objectifs que nous visons.
- Votre participation continue au CCMC est peut-être le volet « officiel » de notre partenariat avec vous, mais n'oubliez pas que ce partenariat ne se termine pas jeudi. Nous voulons que ce rassemblement officiel soit à l'image des six derniers mois ainsi que des six prochains mois de bonnes pratiques, de relations de travail et – oui – de partenariat entre Transports Canada et vous, nos intervenants.
- Toute entité doit travailler en partenariat pour atteindre l'excellence. Les partenariats sont des relations de collaboration entre des entités qui ont besoin de mesures ingénieuses et d'un engagement ferme. Les entités qui prennent part à un partenariat de collaboration acceptent de s'engager, de travailler ensemble et d'atteindre un but commun. Dans le

cadre d'un partenariat, les participants comme vous et moi partagent les risques, les responsabilités, les ressources et, surtout, les résultats.

- Aujourd'hui, donc, je veux que vous gardiez à l'esprit le concept de partenariat. Je vous incite à participer activement, à exprimer vos idées et à vous faire entendre, car ensemble nous tirerons tous profit des résultats.
- Maintenant, j'aimerais parler un peu de notre rapport d'évaluation et de la réponse de la direction, afin que vous sachiez comment s'en tire le gouvernement du Canada, votre partenaire.
- Dans le cadre de la gouvernance continue, la Sécurité maritime a récemment fait l'objet d'une évaluation interne des programmes. On nous a présenté il y a peu les résultats de cette évaluation, qui comportait plusieurs recommandations.
- Cette évaluation arrive à point, étant donné que nous sommes en pleine période de changement, notamment en raison de l'examen continu et de la modification d'un nombre sans précédent de règlements, de normes et de publications relevant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Comme vous pouvez le comprendre, après avoir travaillé avec nous tout au long de nos consultations, ce travail a exigé beaucoup d'énergie et de concentration mutuelles.
- Je suis fier de dire que le rapport d'évaluation, bien qu'il signale certaines points à améliorer au chapitre des activités de la Sécurité maritime, fait état du fait que la plupart des attentes ont été satisfaites et que la plupart des objectifs ont été atteints. En outre, la Sécurité maritime a déjà adopté de nombreuses approches proactives pour apporter les améliorations voulues.
- Le rapport d'évaluation rend compte de cinq recommandations :

- Premièrement, on recommande que la Sécurité maritime se concentre davantage sur la sécurité des bateaux de pêche et des petits bâtiments, de façon à maintenir ou améliorer la tendance actuelle, c'est-à-dire la réduction du nombre de décès en mer et d'accident maritimes impliquant des navires commerciaux. La Sécurité maritime a répondu qu'elle améliorera les politiques d'inspection afin de cibler les petits bateaux de pêche et d'autres petits bâtiments. Ces politiques revues et corrigées exigeront que chaque Région établisse son propre calendrier d'inspection de conformité des petits bâtiments.
- Le Bureau de la sécurité des transports (BST) aura bientôt terminé son enquête sur la sécurité des petits bateaux de pêche. L'enquête du BST a pour pierre angulaire la notion selon laquelle une approche globale s'impose. Je peux vous assurer que toute recommandation formulée à la suite de l'enquête du BST fera l'objet de mesures qui appuieront la sécurité de la flotte des petits bateaux de pêche, tout en tenant compte de la viabilité de l'industrie. Toutefois, si nous voulons une solution globale, il nous faudra agir en collaboration les uns avec les autres. Tout manquement à ce principe mettra en péril le succès de notre travail.
- Deuxième, on recommande à la Sécurité maritime d'améliorer sa façon de documenter, de catégoriser et d'analyser les lacunes dans le processus de contrôle des navires par l'État du pavillon. Au cours des deux prochaines années, la Sécurité maritime améliorera sa base de données sur le contrôle des navires par l'État du pavillon. Pour ce faire, elle normalisera la collecte et l'analyse des données concernant les lacunes des navires immatriculés au Canada. Une telle mesure devrait accroître notre capacité de cerner et de cibler les risques, grâce à la mise en place d'une approche uniforme en matière de catégorisation des lacunes.

- On recommande ensuite que la Sécurité maritime adopte une approche systématique pour la formation des inspecteurs, tant pour ce qui est du recyclage que de la formation spécialisée. Nous améliorerons notre liste des programmes nationaux de formation « obligatoires » et « spécialisés », qui représentent la formation de base de nos inspecteurs de la sécurité maritime. Cette liste constituera le fondement d'une politique qui définira la formation nationale et la formation propre aux Régions.
- On recommande aussi que la Sécurité maritime renforce son leadership fonctionnel et surveille les activités déléguées. La Sécurité maritime cherche actuellement à rationaliser les responsabilités de la haute direction, de façon à améliorer les directives fonctionnelles transmises aux bureaux régionaux et, donc, aux intervenants de l'industrie maritime.
- On recommande enfin que la Sécurité maritime procède à l'examen de ses droits d'inspection, dans le but de les ramener plus près du niveau des taux du marché exigés en contrepartie de services semblables. Nous considérons qu'il s'agit là d'une priorité, et nous poursuivrons les travaux en cours dans ce domaine. On élaborera un plan visant à faire concorder les droits d'inspection avec les taux du marché, les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor et la *Loi sur les frais d'utilisation*.
- Comme vous le savez, la Sécurité maritime dispose, pour nous appuyer dans ces activités, d'un plan stratégique ainsi que d'un plan d'activités provisoire, que nous porterons à votre attention dès qu'il sera achevé.
- J'aimerais vous parler de quelques-unes des priorités de Sécurité maritime. Bien sûr, au cours des séances de la semaine, vous aurez l'occasion d'en apprendre davantage sur les dossiers auxquels nous travaillons.

- Tout d’abord, j’aimerais vous faire part de nos progrès sur quelques questions d’ordre environnemental.
- Comme vous le savez, nous avons déjà annoncé des progrès réalisés sur le dossier de la zone de contrôle des émissions sur les côtes Est et Ouest. Grâce à l’adoption par l’Organisation maritime internationale de la proposition avancée par le Canada, les É.-U. et appuyée par la France, nous sommes maintenant en position de réduire la pollution atmosphérique causée par les navires en transit dans la zone.
- En ce qui a trait aux Grands Lacs, l’industrie est bien consciente du fait que les laquiers canadiens diffèrent largement de la flotte des É.-U. et que la réglementation proposée par les É.-U. risquait de leur nuire. Nous travaillons et continuerons de travailler pour parvenir à une solution mutuellement acceptable. Toutefois, nous devons également reconnaître que la flotte des Grands Lacs canadiens a besoin d’être modernisée et, comme la majorité de la flotte utilise des carburants résiduels, nous devons envisager une nouvelle approche.
- L’annonce faite par le ministre des Finances le vendredi 1^{er} octobre, concernant l’abrogation du droit de 25 pour cent, traduit un engagement substantiel du gouvernement envers le renouvellement de la flotte du Canada. Nous nous pencherons maintenant sur les options qui s’offrent à nous quant à la façon dont une flotte renouvelée peut satisfaire, sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, à des normes rigoureuses en matière de pollution de l’air.

- Ce même vendredi, à Londres (Angleterre), en fin de soirée, les pays membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont adopté les règlements techniques de l'annexe VI de la Convention MARPOL, qui font état des cibles de rendement énergétique que doivent atteindre les nouveaux bâtiments. Ceci représente une percée décisive dans les négociations internationales visant la réglementation des émissions de gaz à effet de serre produites par des navires.
- Au cours des séances de cette semaine, on vous reparlera de ces questions et on vous transmettra d'autres mises à jour sur l'environnement.
- Grâce à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, nous passons à un régime d'inspection fondé sur les risques. Pour la Sécurité maritime, cela se traduit par le recours à une approche axée sur les risques, de façon à affecter le personnel des services d'inspection aux exploitants qui ont besoin d'une aide additionnelle pour satisfaire aux exigences réglementaires. Cela veut dire également que la Sécurité maritime doit disposer d'un solide régime de surveillance, qui tire parti des pratiques exemplaires des modèles internationaux actuels, et qui bénéficie du soutien de l'Inspectorat.
- L'hiver dernier, j'ai rencontré tous les inspecteurs de la sécurité maritime afin de mieux leur faire connaître et comprendre la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, ainsi que l'orientation stratégique qu'a adoptée la Sécurité maritime. Nous nous engageons à continuer de rendre compte de nos progrès à nos inspecteurs, aux gestionnaires, ainsi qu'à vous, nos intervenants.

- Enfin, Transports Canada participe activement aux initiatives du gouvernement du Canada visant à simplifier les processus réglementaires, ce qui inclut, pour la Sécurité maritime, la modernisation continue de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. À cette fin, nous avons mené des consultations concernant l'*Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires*, et nous travaillons actuellement à la rédaction du projet de règlement, qui devrait entrer en vigueur vers l'année 2012. Nous vous transmettrons bien sûr plus de renseignements à ce sujet dans le cadre de la séance de cette semaine.
- Je n'ai mentionné qu'un certain nombre d'initiatives parmi tant d'autres qui vous seront présentées au cours du CCMC. Je vous encourage à en discuter, à faire connaître vos idées et, en partenariat avec nous, à mettre au point des solutions qui contribueront à rendre les communautés maritimes plus sécuritaires, plus durables et plus respectueuses de l'environnement.
- Avant de laisser la parole au suivant, je vous rappelle que notre partenariat ne se termine pas à notre départ jeudi. À mesure que votre engagement grandit grâce à votre appui, à vos conseils et à vos commentaires cette semaine et lors de votre retour à la maison, le besoin de travailler ensemble, en partenariat, demeurera essentiel pour assurer notre réussite. La voie à suivre exigera flexibilité et compromis, ce qui sonne juste compte tenu de la nature du partenariat.
- Avant de vous quitter, je tiens à vous raconter une histoire qui vous aidera à comprendre ce que je veux dire – rien ne vaut une bonne histoire de bateau!
- Dans le cadre de son programme de fortification de la marine allemande, le Kaiser William a déjà conçu lui-même un navire de guerre.

- On fit parvenir les plans au ministre italien de la marine, l'Amiral Brin, alors considéré comme le meilleur architecte naval au monde, et dont la remarquable évaluation fût dûment transmise au Kaiser :
- La puissance de feu, la portée et la vitesse du navire étaient toutes supérieures à celles des autres bâtiments de l'époque.
- En outre, l'aménagement intérieur du navire était si bien conçu que tous – du capitaine au garçon responsable des cabines – y voyaient un miracle de commodité et d'efficacité.
- Le seul problème, concluait le rapport, résidait dans le fait que si jamais le navire était mis à l'eau, il coulerait à pic comme un gros rocher.
- Comme vous pouvez le voir, vos partenaires vous diront ce que vous refusez peut-être de voir, mais que vous avez besoin d'entendre pour faire ce qui doit être fait.
- Nous sommes ouverts à ceci, prêts à entendre vos commentaires et vos suggestions. Voilà toute la force du partenariat.

Merci.