



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 013 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 25 février 2014**

**Président**

**M. Larry Miller**



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

Le mardi 25 février 2014

•(0845)

[Traduction]

**Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)):** Je déclare la séance ouverte.

J'aimerais tout d'abord remercier nos invités. Dans la salle, nous avons avec nous aujourd'hui le capitaine Stephen Brown et M. Duncan Wilson, et par vidéoconférence, Mme Anne Legars.

Nous allons commencer par vous, madame Legars. Vous disposez de 10 minutes.

**Mme Anne Legars (vice-présidente, Fédération maritime du Canada):** Monsieur le président, et membres du comité, je vous remercie de nous avoir invités à venir témoigner devant vous ce matin au sujet de la partie 4 du projet de loi C-3, la Loi visant la protection des mers et ciel canadiens.

La Fédération maritime du Canada, constituée par une loi du Parlement en 1903, représente les propriétaires, exploitants de navires et agents maritimes engagés dans le commerce international du Canada. Les navires représentés par nos membres transportent les importations et les exportations essentielles à l'économie canadienne, et transitent dans les ports du Canada atlantique, du Saint-Laurent, des Grands Lacs et de la côte Ouest. Nos navires font partie d'une flotte océanique mondiale qui navigue 24 heures sur 24, 365 jours par année, et d'un pays à l'autre, en vue de soutenir le commerce à l'échelle internationale.

Cette flotte est régie par une multitude de conventions internationales qui portent sur la construction et l'équipement des navires, leur équipage et leurs opérations. Ces conventions ont été intégrées à la législation canadienne en vertu des dispositions et des règlements qui découlent de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Cette flotte océanique mondiale est également assujettie à une série de conventions sur la responsabilité maritime. Ces conventions ont été incorporées au droit canadien en vertu de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, qui sera modifiée par la partie 4 du projet de loi C-3, que nous sommes venus appuyer aujourd'hui.

Ces modifications à la Loi sur la responsabilité en matière maritime ne nous étonnent pas, car elles constituent une étape d'un long processus qui a été entrepris il y a longtemps avec l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 1996. Cette convention n'a pas suscité beaucoup d'appui, en raison de problèmes de mise en oeuvre. Le Canada est ensuite intervenu et a pris l'initiative d'élaborer un protocole qui a permis de régler ces problèmes. La Convention SNPD améliorée a donc vu le jour en 2010 grâce à la participation du Canada.

La fédération, de concert avec l'industrie et d'autres intervenants, a pris part aux consultations du gouvernement sur la Convention SNPD de 2010 et s'est montrée très favorable à sa ratification. Le Comité Maritime International, qui rassemble des associations

nationales de droit maritime et diverses associations internationales de l'industrie, a considéré la Convention SNPD de 2010 comme étant l'une des conventions prioritaires pour une ratification mondiale.

Nous appuyons ce régime international de responsabilité proposé par la partie 4 du projet de loi C-3, parce que nous estimons qu'il s'agit de la façon la plus efficace d'offrir une assurance responsabilité dans le cas des déversements de produits chimiques provenant des navires. Nous y croyons car, dans le cas des biens mobiles qui font du commerce partout dans le monde de façon continue, comme les navires océaniques, un régime international permettrait d'éviter les coûts de transaction élevés liés à une fragmentation des régimes nationaux de responsabilité, puisque chacun aurait ses propres règles, limites de responsabilité, paperasse, etc. Pour notre part, le premier élément d'un régime efficace est sa portée internationale.

Ce qui pourrait peut-être vous intéresser davantage, c'est le fait que le régime international prévu dans la Convention SNPD de 2010 met en commun les risques et les coûts parmi un grand nombre d'intervenants, ce qui réduit au minimum le coût marginal associé aux risques pour chacun d'entre eux. Le régime international donne accès à un fonds international financé par les réceptionnaires de cargaisons de SNPD à une limite d'indemnisation plus élevée que ce que pourraient fournir les armateurs à eux seuls. De plus, ce régime s'inspire du régime de responsabilité des dommages dus à la pollution causée par les navires qui est déjà en place et qui fonctionne très bien.

Pour toutes ces raisons, nous recommandons au comité d'adopter les modifications à la Loi sur la responsabilité en matière maritime contenues dans la partie 4 du projet de loi C-3. Nous avons d'ailleurs transmis une lettre au comité, le 23 janvier dernier, afin d'exprimer notre appui à l'égard de l'adoption de cette partie du projet de loi.

Merci.

•(0850)

**Le président:** Merci beaucoup.

Je vais maintenant céder la parole à M. Brown pour 10 minutes.

**Capitaine Stephen Brown (président, Chamber of Shipping of British Columbia):** Monsieur le président, honorables membres du comité, bonjour.

Fondée en 1923, la Chamber of Shipping of British Columbia représente toute la gamme des intérêts liés au transport maritime intérieur et international dans l'Ouest canadien: armateurs canadiens et étrangers, traversiers de la Colombie-Britannique, sociétés d'affrètement de navires, transport de marchandises par navire, gares maritimes, croisiéristes, administrations portuaires, pilotage maritime, avocats spécialisés en droit maritime, sociétés de classification, inspecteurs de navires, sociétés de soutien et de service maritime, entre autres. La Chamber of Shipping compte en tout 180 membres et couvre environ 80 % de l'ensemble des activités de trafic commercial dans les ports de Colombie-Britannique.

Des mesures crédibles et efficaces relatives à la planification et à la capacité d'intervention en cas d'accident sont fondamentales pour toutes les formes de transport. Que ce soit dans les secteurs aériens, routiers, ferroviaires ou maritimes, le risque zéro n'existe pas, mais le risque peut toujours être géré et atténué.

Dans le secteur maritime, nous employons tous les outils à notre disposition pour y arriver, notamment l'application rigoureuse des règlements de l'Organisation maritime internationale et du Canada ainsi que des valeurs relatives à la sécurité maritime et à la protection du milieu marin sous toutes ses formes, la vérification préalable de la condition et des antécédents des pétroliers avant leur entrée dans les eaux canadiennes, et la participation du Canada à deux régimes de contrôle par l'État du port, à savoir les protocoles d'entente de Paris et de Tokyo, en vertu desquels chaque pays cible et inspecte au moins 20 % des navires qui s'arrêtent dans ses ports. Ce faisant, le Canada applique les normes d'observation les plus rigoureuses, sans égard à la nationalité du navire ou à son port d'immatriculation.

Parmi nos outils figurent aussi l'utilisation obligatoire d'instruments de précision en matière de navigation et de détection et le recours obligatoire à des pilotes canadiens chevronnés ayant une connaissance et une expérience approfondie des eaux côtières canadiennes, sous la supervision de quatre administrations de pilotage réglementées par le gouvernement fédéral. Sur la côte Ouest du Canada, l'administration de pilotage du Pacifique gère la plus grande zone de pilotage obligatoire au monde. Mentionnons également l'adoption universelle des normes applicables à la construction des coques doubles pour les pétroliers et l'utilisation généralisée de remorqueurs hautement efficaces pour escorter les navires dans leurs manoeuvres d'entrée au port ou d'appareillage, ou pour d'autres missions, selon les besoins.

La Chamber of Shipping of British Columbia appuie le projet de loi C-3 pour de nombreuses raisons, notamment l'adoption réglementée du système de commandement en cas d'incident par la garde côtière canadienne, l'élargissement des mesures de prévention et d'intervention en matière de pollution pour y intégrer les installations de manutention d'hydrocarbure, l'élimination des obstacles juridiques pour les interventions transfrontalières, l'engagement à l'égard du développement du Programme national de surveillance aérienne, l'engagement à l'égard de l'augmentation du nombre de ports désignés pour les mesures de contrôle de la circulation, l'engagement à l'égard du développement de la recherche scientifique sur les produits pétroliers non conventionnels, et l'adoption de moyens de navigation électroniques pour améliorer les systèmes d'aide à la navigation au Canada.

Conjointement avec les 45 recommandations du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes contenues dans *Un examen du régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires*, présenté au ministre en novembre 2013 et publié en décembre 2013, nous croyons que le projet de loi C-3 constitue une étape importante dans la réalisation de l'objectif du gouvernement consistant à mettre en oeuvre un régime de classe mondiale en matière de sécurité et de préparation maritime.

Nous avons déjà fait part de nos commentaires au sujet du rapport du comité; ceux-ci concernent essentiellement les éléments suivants: la réciprocité transfrontalière dans les eaux intérieures canadiennes, la préparation en matière de sauvetage maritime et de lutte aux incendies, un rôle futur des conseils consultatifs régionaux, et l'avenir en matière de gouvernance et de déclaration de l'information, dont la production d'un rapport annuel au Parlement sur la situation

du Canada quant à la préparation et à l'intervention en matière de déversement de pétrole dans le milieu marin.

Sur la côte Ouest du Canada, avec la Western Canada Marine Response Corporation, notre capacité en matière de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, surpasse largement les exigences de Transports Canada. Malgré tout, le secteur maritime de la côte Ouest appuie fortement l'examen et l'amélioration des capacités, parce qu'il ne suffit pas de surpasser les exigences prévues par la loi, lorsque la loi elle-même peut être remise en question. Nous reconnaissons donc depuis longtemps que le permis social pour entreprendre des projets liés au milieu maritime dans le secteur des ressources dépend, du moins en partie, de la confiance du public à l'égard du niveau d'atténuation des risques et de notre état de préparation en cas d'incident de toute nature.

● (0855)

Le rapport de 2010 du Commissaire à l'environnement et au développement durable sur l'état de préparation de la Garde côtière canadienne en cas d'incident de pollution en milieu marin est explicite. Nous sommes évidemment très satisfaits du travail en cours pour corriger les lacunes décrites dans le rapport, mais ces efforts font aussi ressortir les dangers que représentent des réductions budgétaires soutenues sur de nombreuses années pour une organisation ayant un rôle si important à jouer quant à la préparation et à l'intervention en matière de déversement.

De même, le rapport de 2012 du Commissaire à l'environnement et au développement durable sur les activités liées au pétrole et au gaz extracôtiers dans l'Atlantique attire l'attention sur des questions qui méritent d'être examinées.

Pour conclure, monsieur le président, je tiens à vous remercier de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant le comité et je me mets à votre disposition pour répondre à vos questions en ce qui concerne notre point de vue sur cette importante mesure législative.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Brown.

Je vais maintenant céder la parole à M. Wilson, pour 10 minutes.

**M. Duncan Wilson (vice-président, Responsabilité sociétale, Port Metro Vancouver):** Merci.

Monsieur le président, honorables membres du comité, au nom de Port Metro Vancouver, je vous remercie de me donner l'occasion de vous donner notre point de vue au sujet du projet de loi C-3. Comme le savent sans doute déjà les membres du comité, Port Metro Vancouver est à la fois le port le plus grand et le plus diversifié du Canada et constitue un point d'accès stratégique, qui est essentiel pour remplir les objectifs commerciaux du Canada; Port Metro Vancouver est un vecteur économique important de vitalité pour l'économie canadienne. Nous sommes le port le plus diversifié d'Amérique du Nord: nous facilitons les échanges commerciaux avec plus de 160 économies à travers le monde et manutentionnons près de 130 millions de tonnes de fret chaque année.

En plus d'être le quatrième port d'Amérique du Nord par ordre d'importance selon le tonnage, nous disposons de 28 gares maritimes importantes et de trois chemins de fer de classe 1, et nous offrons une gamme complète d'installations et de services au secteur international des transports maritimes. Pour mettre ces faits en perspective, des tonnes de marchandises dont la valeur est évaluée à 0,5 milliard de dollars transitent par le port chaque jour, ce qui représente environ 20 % du commerce total de marchandises du Canada.

Le port est aussi une pierre angulaire du moteur économique de la Colombie-Britannique. En effet, une personne sur douze dans la région gagne directement sa vie de l'activité économique du port, ce qui représente 80 000 emplois. Ces chiffres prennent uniquement en compte les emplois directement liés à la chaîne d'approvisionnement. Les activités portuaires sont aussi sources d'emploi dans de nombreuses industries d'exportation et d'importation, depuis les travailleurs forestiers aux mineurs de potasse, des producteurs de céréales aux petits commerçants et aux petites entreprises ici même à Ottawa.

À Port Metro Vancouver, la création et l'entretien d'un milieu de travail offrant le plus de sécurité possible constituent un principe directeur de notre organisme. Nous avons une conscience aiguë de notre responsabilité en matière de sauvegarde de notre patrimoine naturel de la côte Ouest, et nous sommes fiers de notre bilan en tant que Porte du Pacifique du Canada pour le transport en vrac du pétrole sans incident associé à la navigation d'un pétrolier depuis 50 ans.

En raison de la croissance de la demande mondiale pour le pétrole et le gaz liquide, nous estimons que le renforcement de notre capacité à transporter de manière sûre et responsable ces produits nous donnera un avantage à mesure que nous édifions nos activités dans ce secteur et produisons des avantages économiques grandissants pour les collectivités où se déroule notre exploitation.

Dans ce contexte, Port Metro Vancouver soutient vigoureusement les propositions récentes de modifications législatives concernées dans le projet de loi C-3. En particulier, nous applaudissons les modifications apportées à la Loi sur la responsabilité en matière maritime qui appliquera au Canada les régimes de responsabilité définis par les conventions internationales sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les pétroliers, ainsi que sur la création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Si l'on prend en compte tous ces éléments, cela garantit non seulement l'alignement du Canada par rapport aux meilleures pratiques internationales, mais aussi des indemnisations adéquates — jusqu'à concurrence de 730 millions de dollars — pour les victimes de tout dommage ou de contamination de l'environnement à cause du pétrole.

Par ailleurs, nous appuyons entièrement les modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada, dans le cadre du projet de loi C-3, qui vient renforcer les exigences actuelles en matière de prévention de la pollution et d'intervention aux installations de manutention d'hydrocarbures.

Nous sommes également en faveur d'augmenter la capacité de Transports Canada de surveiller les opérations maritimes et d'appliquer les règlements en fournissant aux inspecteurs chargés de la sécurité maritime les outils nécessaires pour assurer leur observation, d'introduire de nouvelles infractions pour la violation de la loi et d'augmenter les pénalités pour les dommages de pollution, et de supprimer les barrières juridiques qui feraient obstacle aux interventions en cas de déversement d'hydrocarbures en empêchant des organismes canadiens de participer aux travaux de nettoyage.

En plus de son soutien à ces mesures législatives, Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement prenne des dispositions pour appliquer les propositions faites par le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes dans leur rapport sur le régime du

Canada en matière de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires.

Conscient de la difficulté de la tâche, Port Metro Vancouver félicite le comité d'experts du caractère exhaustif de son rapport. En particulier, nous désirons reconnaître le fait que le comité a intégré dans son rapport plusieurs recommandations de Port Metro Vancouver qui étaient mentionnées dans son mémoire de juin 2013. Nos propositions comprenaient une évaluation géographique spécifique fondée sur les risques pour déterminer les capacités des intervenants, des ressources et une formation appropriée pour le personnel de la Garde côtière canadienne ainsi que l'établissement d'un fonds consacré à la recherche et au développement de la préparation en cas de déversement d'hydrocarbures reposant sur la collaboration entre l'industrie et le gouvernement.

En outre, nous avons récemment soumis d'autres commentaires à Transports Canada au sujet du rapport du comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes qui, selon nous, renforceront le régime.

En premier lieu, nous estimons que le gouvernement devrait donner priorité à l'établissement et au fonctionnement du système de commandement en cas d'incident pour la Garde côtière canadienne, en donnant à cet organisme un rôle de premier ordre pour les interventions et les rapports en cas d'incident. Ces activités pourraient être soutenues par Transports Canada et Environnement Canada.

Port Metro Vancouver serait également fortement en faveur de l'amélioration d'une surveillance par équipements côtiers de radar pour les services du trafic maritime effectuée par les services de communications et de trafic maritime de la Garde côtière canadienne. Ces ressources supplémentaires combleraient les manques de couverture le long des routes principales suivies par les pétroliers qui entrent dans Vancouver et augmenteraient la sécurité dans les zones de haut trafic de pétroliers.

● (0900)

En outre, nous recommandons au gouvernement d'exiger à tous les pétroliers qui pénètrent dans les eaux canadiennes de conclure des accords avec des fournisseurs de services de sauvetage, notamment des services tels que la lutte contre les incendies en mer, ce qui serait semblable aux conditions décrites dans la loi américaine de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures.

En dernier lieu, j'aimerais indiquer une initiative qui compléterait le projet de loi C-3. Nous encourageons le gouvernement du Canada à établir un centre d'excellence en matière de sécurité du transport maritime pour des produits de pétrole et de GNL au Canada. Le centre d'excellence servirait de principale source d'information indépendante sur les meilleures pratiques pour l'expédition de pétrole et de GNL au Canada; il encouragerait et faciliterait par ailleurs la recherche et des cadres de réglementation qui formeraient les normes les plus élevées de sécurité et de viabilité environnementale pour le transport maritime.

Nous croyons que le Canada retirerait de grands avantages d'une telle institution qui aurait pour but d'identifier et de coordonner la recherche et le développement des technologies concernant l'expédition du pétrole et du GNL, qui encouragerait l'institution de meilleures pratiques pour l'industrie et favoriserait le dialogue ouvert avec les collectivités des intervenants. Un centre d'excellence serait également une source fiable d'information, d'éducation et de sensibilisation à des techniques de manutention sûres pour l'entreposage de pétrole et de GNL, le transport maritime, la prévention des déversements d'hydrocarbures et la préparation et l'intervention. En outre, il fournirait un cadre structuré pour l'évolution de la recherche et la surveillance scientifique des effets sur l'environnement et sur la société associés à l'expédition du pétrole et du GNL.

En conclusion, permettez-moi de répéter de nouveau que Port Metro Vancouver soutient le projet de loi C-3 et son contenu. Nous sommes convaincus que cette loi constituera un premier pas concret vers le renforcement du milieu d'exploitation de classe mondiale. Nous fournirons toujours un soutien pour les initiatives qui rehaussent la sécurité de nos opérations et, dans ce contexte, nous encourageons le comité à soutenir l'adoption de ce projet de loi.

Nous vous remercions de votre attention et je serais heureux de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant enchaîner avec la période de questions.

Monsieur Mai, vous disposez de sept minutes.

[Français]

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

Je remercie les témoins de leur participation et de leurs présentations.

Madame Legars, nous avons posé des questions concernant la responsabilité des compagnies. Si le projet de loi est adopté, la responsabilité des armateurs ou des compagnies maritimes sera limitée, si je ne me trompe pas, à 230 millions de dollars. Pouvez-vous nous dire concrètement si les compagnies ont déjà des assurances pour se protéger dans les cas de déversement de produits dangereux?

[Traduction]

**Mme Anne Legars:** Actuellement, tous les armateurs ont des assurances, mais en ce qui concerne les SNPD... En fait, si vous n'êtes pas couverts par un régime en particulier, c'est le régime de protection intégré à la partie 3 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime qui s'applique, et votre responsabilité est plafonnée selon votre tonnage, et en fonction du type de responsabilité.

Les limites sont bien inférieures à celles prévues par la Convention SNPD, et vous n'avez pas accès à la réforme. Le régime de protection est celui qui figure à la partie 3 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, qui intègre une autre convention sur la responsabilité civile des navires. C'est en quelque sorte une disposition générale qui entre en jeu lorsqu'aucune autre convention précise ne s'applique. Si vous transportez du pétrole brut ou du pétrole de soute, il y a d'autres conventions, d'autres régimes qui s'appliquent avec des limites beaucoup plus élevées, et vous avez aussi accès au fonds international.

Maintenant, en vertu de la Convention SNPD, il y a un autre régime qui s'applique et qui établit des limites de responsabilité plus élevées. Si ma mémoire est bonne, cette responsabilité s'élève à

185 millions de dollars lorsque le dommage est causé par des SNPD transportées en colis et à 160 millions de dollars si les SNPD sont transportées en vrac. De plus, vous avez accès au fonds international, qui permet au demandeur de bénéficier d'une protection pouvant atteindre 400 millions de dollars.

● (0905)

**M. Hoang Mai:** Dites-vous qu'en ce moment, en fait d'assurance, la responsabilité des propriétaires de navire est inférieure au maximum de 185 millions ou de 160 millions de dollars dont vous parlez, ou est-ce plus?

Une de mes préoccupations, ou la question que je me pose, c'est quelles sont les répercussions pour les propriétaires de navire en ce moment? Est-ce que ce sera trop pour certains? Arriveront-ils à assumer cette charge supplémentaire? Y a-t-il des craintes à avoir?

**Mme Anne Legars:** Non, ce n'est pas un problème, parce que premièrement, le risque est très faible, alors il est possible d'être assuré pour ce risque précis. Évidemment, les frais vont augmenter graduellement, mais parce que c'est une hausse marginale, cela ne doublera pas les frais d'assurance d'un seul coup. C'est en effet une hausse marginale des frais d'assurance, surtout lorsqu'il est question d'un risque qui fait l'objet d'une convention internationale, parce que l'ensemble de la flotte est couverte, à l'échelle mondiale, et le risque est aussi partagé avec les réceptionnaires des substances nocives et potentiellement dangereuses.

**M. Hoang Mai:** Merci beaucoup.

Je m'adresse au capitaine Stephen Brown. Dans la partie 5, les amendements proposés à la Loi sur la marine marchande du Canada portent sur les installations de manutention d'hydrocarbures. Êtes-vous satisfaits des mesures de sécurité prévues par le projet de loi?

**Capt Stephen Brown:** Oui. Je crois qu'il était tout à fait logique d'étendre le régime pour inclure les installations de manutention d'hydrocarbures.

On nous demande régulièrement qui serait tenu responsable si un incident devait se produire dans des installations maritimes et avoir des répercussions sur le milieu marin.

Je pense que pour les installations de manutention d'hydrocarbures elles-mêmes, il faut premièrement exiger qu'elles aient un plan d'intervention et qu'elles soient certifiées par Transports Canada, à l'instar des sociétés d'intervention maritime de l'est et de l'ouest du Canada.

Je ne veux pas dire par là qu'il n'y avait pas d'entente en place, mais il s'agit essentiellement de rendre cette certification officielle. Cela permet aussi de préciser qu'en cas d'incident, il n'est pas nécessaire qu'un navire soit impliqué pour qu'un des organismes d'intervention prenne des mesures correctives.

**M. Hoang Mai:** Merci beaucoup.

Monsieur Wilson, pensez-vous que les communications que vous avez avec les propriétaires de navires sont suffisantes pour que vous puissiez intervenir adéquatement en cas de problème ou d'accident?

**M. Duncan Wilson:** Je pense que nous pouvons être fiers des normes rigoureuses qui sont en place. Le capitaine Brown a parlé plus tôt des procédures entourant le transit des pétroliers sur la côte Ouest. Ce sont bien sûr tous des navires à double coque. On exige aussi que tous les pétroliers chargés aient à leur bord deux pilotes plutôt qu'un, et qu'ils naviguent à marée haute en période d'étales, et en plein jour. Un bateau-remorque est généralement attaché au navire pour le ramener au port de façon sécuritaire s'il devait y avoir un problème. Nous n'avons jamais eu de problème de navigation avec un pétrolier.

Il est également important de noter que les autorités portuaires choisissent avec le plus grand soin les propriétaires de navires avec lesquels elles font affaire. Bien avant que le navire arrive au port, on a toutes sortes d'informations à son sujet, alors nous sommes assez convaincus que la sécurité...

● (0910)

**M. Hoang Mai:** Je pense qu'il ne me reste plus beaucoup de temps, et j'ai une autre question à poser rapidement.

**Le président:** Soyez très bref.

**M. Hoang Mai:** Oui.

Est-ce que cela vous inquiète qu'on limite les responsabilités des propriétaires de navires ou dans... y compris le fonds? Il y a une limite; j'oublie de combien.

**Une voix:** [Note de la rédaction: Inaudible]

**M. Hoang Mai:** Ensemble, oui.

**M. Duncan Wilson:** Je crois que c'est une partie de la solution. Le rapport du comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes contient aussi des recommandations à cet effet. L'une d'elles consiste à éliminer le plafond de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Si on pense aux coûts rattachés à un déversement majeur, il est évidemment très difficile de s'assurer contre un risque de cette envergure. Nous appuyons le principe du pollueur-payeur, mais il faut tout de même que le gouvernement offre un filet de sécurité en cas de crise.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

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

Capitaine Brown, j'aimerais avoir des précisions sur une partie de votre mémoire écrit. Je cite un extrait de la page 3:

Sur la côte Ouest du Canada, avec la Western Canada Marine Response Corporation, notre capacité en matière de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, dépasse largement les exigences de Transports Canada. Malgré tout, le secteur maritime de la côte Ouest appuie fortement l'examen et l'amélioration des capacités, parce qu'il ne suffit pas de dépasser les exigences prévues par la loi, lorsque la loi elle-même peut être remise en question.

Est-ce que vous remettez la loi en question?

**Capt Stephen Brown:** La loi que je mets en question est la loi actuelle, la Loi sur la marine marchande du Canada, qui exige une capacité de préparation et d'intervention de 10 000 tonnes.

Les organismes d'intervention sont tenus d'avoir cette capacité de préparation en vertu de la loi dans sa forme actuelle, et c'est à celle-ci que le comité du capitaine Houston fait référence dans ses recommandations.

Sur la côte Ouest du Canada, nous avons actuellement une capacité de préparation et d'intervention de 28 000 tonnes aux installations principales de la Western Canada Marine Response

Corporation, et disséminée le long de la côte Ouest. Les consultations publiques nous ont démontré qu'une capacité de 10 000 tonnes, ce n'est pas suffisant aux yeux du public, sachant que les pétroliers transportent beaucoup plus que cela. Et si le projet Northern Gateway est approuvé, on parlera de chargements de quelque 300 000 tonnes.

Le secteur maritime se pose aussi ces questions. Ce commentaire renvoie à la capacité d'intervention de 10 000 tonnes, dans un contexte où entrent en jeu des pétroliers qui ont une capacité de chargement largement supérieure à 10 000 tonnes. Donc, pour obtenir l'assentiment de la population, il faut démontrer hors de tout doute que la capacité d'intervention est adéquate.

**M. David McGuinty:** Pouvez-vous me répéter cela en termes clairs? Est-ce suffisant ou non?

**Capt Stephen Brown:** À notre avis, sur la côte Ouest, ce n'est pas suffisant et il faut accroître cette capacité.

**M. David McGuinty:** Ce n'est pas le projet de loi C-3 qui pourra corriger cette situation, n'est-ce pas?

**Capt Stephen Brown:** Non.

**M. David McGuinty:** Vous poursuivez avec les échecs, ou les lacunes, relevés par le commissaire à l'environnement et au développement durable. Vous soulignez également « les dangers que représentent des réductions budgétaires soutenues sur de nombreuses années pour une organisation ayant un rôle si important à jouer quant à la préparation et à l'intervention en matière de déversement ». Pourriez-vous expliquer à la population canadienne quelles sont vos inquiétudes à l'égard de la Garde côtière canadienne?

**Capt Stephen Brown:** Selon l'industrie maritime internationale, la Garde côtière canadienne est sous-financée depuis des années. Ces manques se manifestent de différentes façons. On en parle en détail dans le rapport que vous avez mentionné et auquel je fais référence dans mon mémoire. Je pense que bon nombre des problèmes évoqués dans le rapport de 2010 découlent des compressions budgétaires que la Garde côtière canadienne subit depuis des années.

Je m'écarte un peu du sujet, mais je vais vous donner un exemple. Notre principal brise-glace, le *Louis St-Laurent*, a plus de 40 ans et ne sera pas remplacé avant au moins huit ans. C'est ce genre de compressions qui sautent aux yeux des acteurs de l'industrie maritime. Nous avons constaté une légère amélioration du financement accordé au cours des deux ou trois dernières années, et nous aimerions que cela se poursuive pour voir la Garde côtière être en mesure de remplir adéquatement son mandat.

Les recommandations du comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes renvoient, à plusieurs reprises, à l'importance d'un financement adéquat pour que Transports Canada, la Garde côtière canadienne et Environnement Canada puissent remplir leur mandat.

● (0915)

**M. David McGuinty:** Nous pouvons assez difficilement nous vanter d'assurer le développement des ressources de façon responsable si nous n'investissons pas les sommes nécessaires dans la garde côtière.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** J'écoute patiemment le député d'en face depuis tout à l'heure, mais je n'ai toujours pas entendu de question au sujet du projet de loi C-3, qui est l'objet de la réunion d'aujourd'hui. J'aimerais, monsieur le président, que le député soit avisé de poser des questions sur le sujet qui nous occupe.

**Le président:** Monsieur McGuinty, vous connaissez les règles. Poursuivez.

**M. David McGuinty:** Monsieur le président, dans ce cas, vous n'auriez peut-être pas dû demander à M. Wilson et au capitaine Brown de témoigner aujourd'hui. Toutes les questions que je leur ai posées portent directement sur le témoignage qu'ils ont donné ce matin. Quel est le problème?

M. Watson n'aime peut-être pas les questions, mais elles sont toutes tirées... En fait, j'ai pris grand soin de me référer aux documents soumis par les témoins, même que je les ai cités mot pour mot.

Quel est le problème, monsieur le président? J'aimerais que vous m'éclairiez, car ce n'est pas la première fois que les députés conservateurs contestent les questions. Pouvez-vous me dire où dois-je tirer la ligne?

**Le président:** Les questions doivent porter sur le projet de loi C-3, qui est à l'étude aujourd'hui.

**M. Jeff Watson:** C'est à l'ordre du jour.

**M. David McGuinty:** Alors, monsieur le président, vous dites que le témoignage présenté aujourd'hui — mot pour mot — est irrecevable?

**Le président:** Ce n'est pas ce que j'ai dit, ne me faites pas dire n'importe quoi.

Je vous prie de poursuivre avec votre question sur le projet de loi C-3, monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Merci.

Monsieur Wilson, si vous me le permettez, je vais passer directement à votre témoignage pour satisfaire mes collègues.

Pouvez-vous nous donner une idée... Tout au long de votre témoignage, vous avez indiqué plusieurs fois qu'il n'y avait pas eu d'incident d'envergure au port. Est-ce exact?

**M. Duncan Wilson:** Il n'y a pas eu d'incident impliquant un navire-citerne. Comme vous le savez, il y a eu un déversement de pétrole en 2005, et celui-ci était dû à la rupture d'un pipeline terrestre.

**M. David McGuinty:** Le port de Vancouver n'a donc jamais connu d'incident avec aucune des 6 500 substances couvertes par la convention sur les SNPD, dont le gaz naturel liquéfié, le propane, les carburants raffinés et les autres marchandises dangereuses?

**M. Duncan Wilson:** Nous n'avons pas eu d'incident avec un navire-citerne. Je ne sais pas, en fait, s'il y a déjà eu... Généralement, les substances comme le propane, par exemple, ne sont pas transportées en grandes quantités. Elles sont normalement transportées en lots, dans des conteneurs, entre autres. Je ne suis pas certain s'il y a déjà eu des déversements de ces substances. Une chose est sûre, il n'y a jamais eu d'incident avec un navire-citerne.

**M. David McGuinty:** Dans votre témoignage, vous avez omis deux lignes qui figurent dans votre mémoire écrit, à la page 3: « Si le gouvernement décidait d'aller de l'avant », en parlant de l'établissement d'un centre d'excellence, « un tel centre pourrait, en partie, être financé par des droits qui s'appliqueraient à tout fret transitant par des ports de la Côte Ouest ».

Comment pourrait-on prélever ces droits et qui devrait les payer?

**M. Duncan Wilson:** Ça dépend. Notre situation nous permet de prélever des droits à titre d'autorité portuaire. Nous en avons donc discuté avec l'industrie et elle approuve cette solution. Si des droits doivent être prélevés par différents ports, ils devront évidemment faire partie de la conversation eux aussi. De la même façon, si on pense appliquer une mesure nationale à cet effet, il y aurait probablement lieu de tenir des discussions plus vastes avec le Canada pour déterminer la meilleure façon de procéder.

**M. David McGuinty:** Pourquoi aurait-on besoin d'un centre d'excellence sur la sécurité du transport maritime du pétrole et des produits de gaz naturel liquéfié si le système est aussi bon que le gouvernement nous le dit aujourd'hui?

**M. Duncan Wilson:** Nous avons un excellent système, mais ces projets nous donnent la possibilité d'être les meilleurs au monde. L'an dernier, nous avons dirigé une délégation en Norvège pour examiner les pratiques locales, et ce pays est considéré comme un leader mondial. Nous avons constaté que nous avons effectivement un excellent système au Canada, mais pourquoi ne pas profiter de l'occasion pour être encore meilleurs? À l'heure actuelle, il n'y a pas d'organisation qui a le titre de centre névralgique des pratiques exemplaires ou qui a le mandat de recenser les meilleures pratiques à l'échelle internationale. Pourquoi le Canada ne se donnerait-il pas ce rôle?

• (0920)

**M. David McGuinty:** Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

**Le président:** Votre temps est écoulé.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président. Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui, ainsi qu'à Mme Legars, qui se joint à nous par vidéoconférence ce matin. Je veux revenir sur les dernières questions de M. Mai, parce que ce n'est pas tout à fait clair pour moi.

En cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses, les propriétaires de navires ne sont couverts que par une assurance de responsabilité civile générale. Est-ce bien ce que je dois comprendre, qu'il n'existe pas d'assurance spécifique pour les incidents de ce genre?

**Mme Anne Legars:** Cette question s'adresse à moi?

**M. Jeff Watson:** Oui.

**Mme Anne Legars:** Oui, c'est exact.

**M. Jeff Watson:** À combien s'élève généralement la couverture? Est-ce que cela varie d'un navire à l'autre? Y a-t-il une couverture standard ou non? Quel est ce montant?



**Mme Anne Legars:** Cela varie d'un navire à l'autre. Chaque navire a sa propre assurance et la couverture s'étend jusqu'à la limite de responsabilité civile aux termes de la convention, qui est énoncée à la partie 3 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, parce qu'en matière de transport, la responsabilité d'un navire est toujours plafonnée à un certain montant. Il y a différents plafonds selon le type de responsabilité. Pour le transport de passagers, c'est la Convention d'Athènes qui s'applique. Pour le pétrole brut, c'en est une autre. Et une autre pour le pétrole comme combustible. Pour la responsabilité générale, il faut se rapporter aux dispositions prévues à la partie 3 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Parce que la responsabilité est plafonnée à un tel niveau, les navires qui n'ont pas d'autres niveaux de responsabilité, parce qu'ils ne transportent pas de chargements de pétrole, par exemple, n'auront pas d'assurances supplémentaires. Comme le Canada a ratifié la convention sur le pétrole transporté comme combustible, la Convention sur les hydrocarbures de soute, tous les navires en ont à leur bord, alors ils sont aussi tous assujettis à la limite de responsabilité pour la pollution par hydrocarbure de soute, qui est plus élevée que la responsabilité civile générale. Je parle de la pollution par hydrocarbure de soute.

**M. Jeff Watson:** En cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses, quel est le montant de la responsabilité actuellement, sans égard au projet de loi C-3?

**Mme Anne Legars:** Sans égard au projet de loi C-3, tout dépend de la taille du navire, parce que c'est calculé selon le nombre de tonnes.

**M. Jeff Watson:** Alors cela peut varier entre quoi et quoi?

**Mme Anne Legars:** Je devrai vous revenir là-dessus, car cela dépend de la taille du navire et c'est un peu compliqué, mais je pourrai vous faire parvenir un tableau après la séance. Le montant est moins élevé que celui qui est prévu dans la convention SNPD.

**M. Jeff Watson:** Le comité serait ravi de recevoir l'information.

**Mme Anne Legars:** En fait, la convention sur la responsabilité générale est mise à jour et les modifications apportées aux limites entreront en vigueur en 2015. Elle a récemment fait l'objet d'une modification tacite qui entrera en vigueur en 2015. Je peux donc vous envoyer les nouvelles limites également.

**M. Jeff Watson:** Le comité serait ravi de recevoir l'information. Merci.

J'espère avoir quelques précisions. Plusieurs questions différentes ont été soulevées. Je sais qu'on a dit beaucoup de choses sur le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, par exemple. Notre intervention, par rapport aux hydrocarbures, est une question différente de ce que nous étudions aujourd'hui. Nous étudions le projet de loi C-3 et nous comblons une lacune du régime actuel concernant les SNPD, soit les substances nocives et potentiellement dangereuses.

Madame Legars, même si nous n'avons pas les chiffres exacts, je crois que votre témoignage montre que tant pour les armateurs que pour les expéditeurs, il nous faut un régime qui prévoit une responsabilité plus élevée. Il est possible que nous trouvions encore, à la suite du rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, que nous pourrions revoir le niveau, par exemple. Pour le moment, il nous faut mettre en place un régime, et c'est l'objectif du projet de loi: faire un premier pas à cet égard.

C'est peut-être une question pour Port Metro Vancouver. Concernant le régime de responsabilité, cela soulève la question des exigences pour les installations de manutention d'hydrocarbures.

Tout d'abord, on nous a dit qu'on ne connaît pas exactement leur nombre. On dit qu'il y en a environ 400. Cela fera en sorte que les exigences en matière de rapport seront connues de l'autorité chargée de la réglementation, soit Transports Canada.

Quels sont les risques que se produise un incident dans des installations de chargement, entre un navire-citerne et les installations de manutention d'hydrocarbures? Y a-t-il un grand risque d'incident, à savoir de déversement? Quel régime de responsabilité s'applique à une telle situation à l'heure actuelle, lorsque cela se produit dans l'installation?

• (0925)

**M. Duncan Wilson:** Merci. Je peux répondre à votre première question. Pour ce qui est de la question sur la responsabilité, je peux demander au capitaine Brown de répondre.

En ce qui concerne la sécurité lors du chargement, à chaque terminal, où l'on charge un navire-citerne, il y a des protocoles de fonctionnement très stricts à respecter. Par exemple, tant sur le quai que sur le navire, une équipe est prête à fermer les valves si jamais il y a un problème ou une fuite au cours d'un chargement. La pratique actuelle dans le port consiste à utiliser des barrages flottants pour tous les navires pendant le chargement, de sorte que s'il y a un déversement aux alentours du navire, il puisse être contenu et nettoyé facilement.

Pour ce qui est de la responsabilité, je vais céder la parole au capitaine Brown.

**Capt Stephen Brown:** Encore une fois, comme Mme Legars l'a si bien dit, il y a des formules selon lesquelles la responsabilité du navire — parce que c'est un incident impliquant un navire — serait calculée. De façon générale, selon les conventions internationales actuelles, la limite de responsabilité est d'environ 1 milliard de dollars.

Qui plus est, au Canada, nous avons bien préservé la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, ce qui ajoute 400 millions de dollars. Bien entendu, la question qui est fréquemment soulevée est la suivante: que se passe-t-il si les dépenses liées à un nettoyage sont supérieures à cela? Le rapport du Comité d'experts sur la sécurité traite de la question. Je peux en parler, mais je ne sais pas si c'est ce que vous souhaitez.

**M. Jeff Watson:** Eh bien...

**Le président:** En fait, il ne vous reste plus de temps.

**M. Jeff Watson:** D'accord, très bien. Merci.

**Le président:** C'est maintenant au tour de M. MacKenzie, qui dispose de sept minutes.

**M. Dave MacKenzie (Oxford, PCC):** Merci, monsieur le président.

Pour quelqu'un qui ne fait pas partie du comité, c'est en fait très intéressant d'entendre les témoignages d'aujourd'hui, car je pense que la question intéresse l'ensemble des Canadiens. Très souvent, nous entendons parler des problèmes seulement après coup. Je suis donc ravi d'entendre certaines des observations sur la façon dont l'industrie détermine comment elle peut apaiser les inquiétudes de la population et réduire les dommages causés lorsqu'un incident se produit.

En écoutant ce que vous dites et en faisant mes constatations, quelques questions me viennent en tête. L'une d'elles concerne les gens du domaine des ports.

Tout d'abord, concernant les exigences relatives au service des promoteurs dans le cas d'un incident dommageable, qui est responsable? Est-ce l'autorité portuaire, le navire-citerne, la garde côtière? J'aimerais seulement savoir clairement qui a la responsabilité de régler le problème.

**M. Duncan Wilson:** Le commandement en cas d'incident est la responsabilité de la garde côtière. Toute personne qui fait référence au projet de loi ou qui le connaît peut communiquer avec la Western Canada Marine Response Corporation et la faire intervenir pour régler le problème de déversement. En ce qui concerne le port, si notre navire de surveillance signale un déversement, nous avons cette capacité. Cependant, le commandement en cas d'incident est la responsabilité de la garde côtière.

• (0930)

**M. Dave MacKenzie:** Le commandement en cas d'incident relève de qui? Qui est en charge?

**M. Duncan Wilson:** C'est la Garde côtière canadienne, mais la Western Canada Marine Response Corporation s'occupe du nettoyage.

**M. Dave MacKenzie:** D'accord. Pouvez-vous nous parler du lien qu'il y a entre les trois? J'ai travaillé dans le domaine des interventions d'urgence, et je sais que parfois, déterminer le rôle de chacun est problématique. Évidemment, vous nous dites que nous n'avons jamais eu d'incident d'une telle ampleur. Comment ces liens se définiraient-ils?

**M. Duncan Wilson:** Chaque année, nous menons des exercices de procédures d'urgence et de préparation aux situations d'urgence pour vérifier l'état de notre préparation. Je dirais que les rapports de collaboration entre les différents organismes sont excellents. Il y a une chose qui a fait l'objet de préoccupations dans le passé, et je pense que c'est un volet sur lequel il faut encore se pencher: si une personne charge la WCMRC d'intervenir lorsqu'il y a un déversement et qu'on n'est pas certain d'en connaître la cause, il existe des doutes quant à la personne qui tranche la question de la responsabilité. Alors, si c'est le port, sommes-nous responsables des coûts?

Théoriquement, cela relève de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, mais il est important que nous ayons l'assurance de pouvoir intervenir et dire qu'il faut intervenir.

**M. Dave MacKenzie:** Régler le problème d'abord, et s'inquiéter des autres... après.

**M. Duncan Wilson:** Oui.

**M. Dave MacKenzie:** Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Il vous reste presque quatre minutes.

**M. Dave MacKenzie:** M. Braid voudrait...

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

Je vais poser ma question et elle s'adresse à vous trois. Peut-être que Mme Legars pourrait commencer. Est-ce que chacun de vous peut m'expliquer en quoi l'exigence contenue dans le projet de loi C-3, selon laquelle les exploitants d'une installation de manutention d'hydrocarbures doivent prouver que leur capacité de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, aurait des conséquences directes ou indirectes sur votre organisme?

**Mme Anne Legars:** Du côté des armateurs à l'échelle internationale, je présume que l'exigence de prouver la capacité

d'intervention en cas de déversement au terminal aurait des répercussions indirectes. Toutefois, elles sont indirectes dans notre cas, et nous n'avons rien dit à ce sujet dans notre lettre, car ce n'est pas une responsabilité directe pour nous.

**M. Peter Braid:** Monsieur Wilson.

**M. Duncan Wilson:** Je ne suis pas sûr de bien comprendre la question. Pourriez-vous la répéter?

**M. Peter Braid:** Bien sûr.

Le projet de loi C-3 contient une nouvelle exigence selon laquelle les exploitants d'une installation de manutention d'hydrocarbures doivent prouver qu'ils sont bien préparés à intervenir en cas de déversement. Quelles répercussions directes ou indirectes cela aurait-il sur votre organisme?

**M. Duncan Wilson:** Il y aurait des répercussions sur les terminaux du port. Il y aurait des conséquences directes sur les terminaux et il faudrait qu'ils établissent des plans et qu'ils montrent qu'ils sont capables d'intervenir. Puisque l'autorité portuaire ne gère aucun terminal, il y aurait peu de répercussions directes pour nous.

**M. Peter Braid:** Capitaine Brown.

**Capt Stephen Brown:** Comme monsieur Wilson l'a dit tout à l'heure, les organismes d'intervention doivent déjà faire des exercices sur les procédures d'urgence. Dans l'est et l'ouest du Canada, il s'agit de 1 000 tonnes chaque année et de 10 000 tonnes tous les trois ans. On demande aux exploitants des installations de manutention d'hydrocarbures de montrer ce que les intervenants montrent déjà.

Pour ce qui est des répercussions sur nos membres, nous participons à ces exercices et nous pensons que nous participerions également à ceux que les installations de manutention d'hydrocarbures entreprendraient pour prouver qu'elles sont prêtes à intervenir.

**M. Peter Braid:** Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

• (0935)

**Le président:** Environ une minute.

**M. Peter Braid:** Capitaine Brown, l'un des aspects importants du projet de loi C-3 que vous appuyez fortement et que vous avez mentionné dans votre exposé, c'est l'adoption réglementée du système de commandement en cas d'incident par la Garde côtière canadienne. Pourriez-vous nous en dire davantage à cet égard?

**Capt Stephen Brown:** Depuis un certain nombre d'années, la Garde côtière canadienne ne fait pas partie intégrante du système de commandement en cas d'incident, pour je ne sais trop quelles raisons, et je pense que bon nombre d'entre nous ne les connaissent pas non plus. C'est en quelque sorte un organisme satellite. Il y a environ trois ans, nous avons entamé des discussions avec la Garde côtière et le gouvernement au sujet du fait que nous pensions qu'il était important que la politique soit révisée. On l'a d'ailleurs fait. La Garde côtière est maintenant en train de s'intégrer complètement au système de commandement en cas d'incident. On a récemment récupéré le pétrole du Brigadier General M.G. Zalinski, le navire qui a coulé sur notre côte Nord pendant la Seconde Guerre mondiale et dont s'est écoulé du pétrole récemment. La Garde côtière a utilisé le système de commandement en cas d'incident pour récupérer le pétrole. Le processus est en cours. Des fonds étaient nécessaires pour que cela se concrétise. La Garde côtière a maintenant adopté le système. Nous ne savons pas pourquoi il n'en était pas ainsi auparavant.

**M. Peter Braid:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

La parole est à M. Sullivan pour les cinq prochaines minutes.

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

Je remercie les témoins de faciliter notre compréhension de ce projet de loi assez volumineux et complexe.

Capitaine Brown, compte tenu des compressions budgétaires à la Garde côtière canadienne et de l'impression de la population qu'il n'y a pas assez d'interventions, pouvez-vous nous donner votre point de vue sur la fermeture de la station de Kitsilano et les répercussions qu'elle pourrait avoir sur les interventions?

**Le président:** Voulez-vous faire un rappel au Règlement, monsieur Watson?

**M. Jeff Watson:** Encore une fois, la question n'a rien à voir avec le projet de loi C-3. Je sais que c'est un sujet qui intéresse certains députés ici présents. Si nous étions en train de faire une étude sur les interventions, nous aurions une plus grande marge de manoeuvre. Notre réunion porte sur le projet de loi et les exigences qu'il prévoit concernant le régime, et il s'agit de déterminer si les exigences sont assez élevées. Cela n'a rien à voir avec les activités de la Garde côtière ou autre chose du genre, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Sullivan, nous étudions le projet de loi C-3.

**M. Mike Sullivan:** Je vais poser ma question à nouveau.

La station de la Garde côtière de Kitsilano a été fermée en février dernier. C'est un élément qui est lié au régime de sécurité de classe mondiale dont il est question dans le cadre de notre étude du projet de loi. La fermeture de la station donne peut-être l'impression à la population que le port de Vancouver est moins sécuritaire. Cela s'inscrit dans ce que vous avez dit dans votre déclaration: « les dangers que représentent des réductions budgétaires soutenues sur de nombreuses années pour une organisation ayant un rôle si important à jouer quant à la préparation et à l'intervention en matière de déversement ».

Je croyais que dans le cadre de notre étude du projet de loi, il était question d'essayer d'accroître la sécurité dans les ports. Veuillez me corriger si je me trompe, monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Je vais vous corriger, car vous avez tout à fait tort.

**M. Mike Sullivan:** Eh bien, nous n'essayons pas de rendre les ports plus sécuritaires. Nous essayons de réduire la sécurité dans les ports.

**M. Jeff Watson:** Le projet de loi porte sur les régimes de responsabilité et de toute une série d'autres éléments...

**Le président:** La parole est à M. Sullivan.

**M. Jeff Watson:** D'accord.

**Le président:** Quelle est votre question, monsieur Sullivan?

**M. Jeff Watson:** Sur le projet de loi?

**M. Mike Sullivan:** La fermeture de la station de la Garde côtière de Kitsilano et les compressions budgétaires à la Garde côtière canadienne compliquent-elles la création d'un régime de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes?

Capitaine Brown?

**M. Jeff Watson:** J'invoque le Règlement, monsieur le président:...

**Le président:** On fait un rappel au Règlement.

**M. Jeff Watson:** ... peut-être que le député pourrait nous indiquer dans quelle partie du projet de loi il est question de la station de Kitsilano.

Monsieur le président, je ne sais pas mais..., on fait fi de votre décision. Je ne vais pas vous dire comment faire votre travail, mais je vais encore invoquer le Règlement, et je vous demande de prendre une décision à cet égard.

**Le président:** Ce n'est pas un élément du projet de loi C-3. Je vais vérifier si M. Brown veut dire quelque chose à ce sujet, mais...

**Capt Stephen Brown:** J'en serai ravi si vous le voulez, monsieur le président.

Tout d'abord, la base de Kitsilano ne relève pas du port. Il y a eu cette fausse impression que la base de Kitsilano s'occupait en quelque sorte de la préparation et de l'intervention en cas de déversement. Ce n'est pas le cas. C'est simplement qu'une embarcation de sauvetage était postée à la base de Kitsilano. Le travail qui était effectué n'avait rien à voir avec la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. La base n'était pas équipée pour accomplir de telles tâches. Il s'agissait vraiment de déterminer s'il y avait d'autres capacités de sauvetage adéquates après le retrait du bateau. Je peux en parler, mais je crois avoir répondu à la question.

● (0940)

**M. Mike Sullivan:** Dans une autre partie de votre exposé, capitaine Brown, vous parlez du projet de loi C-3, et des engagements à l'égard du développement du Programme national de surveillance aérienne, de l'augmentation du nombre de ports désignés pour les mesures de contrôle de la circulation et du développement de la recherche scientifique sur les produits pétroliers non conventionnels, ainsi que de l'adoption de moyens de navigation électronique pour améliorer les systèmes d'aide à la navigation au Canada. Si je comprends bien, tout cela ne fait pas partie du projet de loi?

**Capt Stephen Brown:** Non.

**M. Mike Sullivan:** Il s'agit d'un engagement du gouvernement.

**Capt Stephen Brown:** Oui.

**M. Mike Sullivan:** Dans quel cadre s'inscrivent ces mesures? Comment seront-elles mises en oeuvre?

**Capt Stephen Brown:** Je dirais qu'elles font partie de l'engagement du gouvernement d'apporter des améliorations. Comme M. Wilson a dit, nous avons un excellent bilan de gestion de la circulation maritime près des côtes canadiennes.

Nous voulons rehausser encore plus les exigences pour ce qu'on appelle parfois un système de classe mondiale. Nous sommes allés en Norvège pour voir comment on procède. Nous avons examiné minutieusement ce qui se fait ailleurs. Dans l'industrie maritime, nous ne négligeons aucun effort pour voir quelles améliorations pourraient être apportées. Mais c'est clair que nous sommes déjà parmi les meilleurs au monde.

**M. Mike Sullivan:** Le gouvernement a-t-il déjà prévu des fonds pour ces engagements dans un budget?

**Capt Stephen Brown:** Il s'agit pour l'instant de recommandations du comité, monsieur. D'après ce que je comprends, le gouvernement pourrait légiférer prochainement pour les appliquer. Je ne peux pas parler en son nom, mais il a déjà pris des engagements. L'industrie maritime va soutenir le gouvernement s'il va de l'avant.

**M. Mike Sullivan:** Le gouvernement s'est donc engagé?

**Capt Stephen Brown:** Oui.

**M. Mike Sullivan:** Est-ce piloté par Transports Canada?

**Capt Stephen Brown:** Oui. Par exemple, le ministère a annoncé l'an dernier qu'il voulait renforcer le programme national de surveillance aérienne, dont vous avez parlé. En fait, la ministre a annoncé la semaine dernière que le projet sera réalisé. Le budget de ce programme a doublé.

**Le président:** Merci.

Monsieur Toet, vous avez cinq minutes.

**M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être ici aujourd'hui. C'est une séance très éclairante.

Je veux revenir brièvement à la limite de responsabilité, que je veux m'assurer de bien comprendre. En vertu du protocole SNPD de 2010, environ 6 500 substances nocives et potentiellement dangereuses sont couvertes à hauteur de 185 ou de 400 millions de dollars, si on inclut le fonds international. À ce que je sache, les hydrocarbures ne sont pas couverts.

Des représentants du ministère nous ont dit il y a quelques semaines qu'à leur connaissance, nulle part dans le monde le nettoyage d'un déversement n'a coûté ne serait-ce que la moitié de ces 400 millions de dollars. Ce montant paraît donc très raisonnable à l'heure actuelle.

Madame Legars, pourriez-vous parler de cette limite de responsabilité? D'après vous ou si un autre témoin est au courant, y a-t-il des incidents dont le nettoyage a exigé plus de 200 millions de dollars, concernant une de ces 6 500 substances couvertes par le protocole SNPD?

**Mme Anne Legars:** Je ne connais pas de déversement aussi important. Nous sommes encore loin d'avoir atteint cette limite.

**M. Lawrence Toet:** À votre avis, ces 400 millions de dollars sont tout à fait adéquats.

• (0945)

**Mme Anne Legars:** Oui. Par ailleurs, les dispositions des conventions permettent d'augmenter rapidement cette limite si la communauté internationale et tous les États signataires le jugent nécessaire, par exemple, dans 10 ans.

**M. Lawrence Toet:** D'accord. C'est ce que j'avais compris.

D'autres commentaires, capitaine Brown ou monsieur Wilson?

**Capt Stephen Brown:** Mme Legars a tout à fait raison. Je ne suis pas au courant d'un cas qui a dépassé la limite de responsabilité.

J'ai discuté avec le Comité d'expert de la sécurité des navires-citernes, hier après-midi à Vancouver. Je ne veux pas insister là-dessus, mais vous savez peut-être qu'il examine la Convention SNPD durant la phase deux de ses recherches et de son mandat. Nous avons longuement parlé d'un certain nombre de questions concernant les méthodes d'intervention et de paiement liées à la convention, ainsi que des SNPD. Bon nombre de ces substances sont transportées par porte-conteneurs. Je pense que trois incidents majeurs se sont produits, l'an dernier. La question des coûts est très complexe, car les substances peuvent se trouver au milieu d'une pile de conteneurs sur un très grand porte-conteneurs. Il est très complexe d'établir les divers niveaux de responsabilités concernant les paiements, les méthodes de paiement et la déclaration des marchandises. Mais comme Mme Legars a dit, je ne pense pas que nous avons atteint la limite relative au nettoyage.

**M. Lawrence Toet:** Oui. Il faut aussi préciser que la limite reste adéquate, lorsque les responsabilités sont établies.

**Capt Stephen Brown:** En effet.

**M. Lawrence Toet:** Monsieur Wilson, j'aimerais obtenir des précisions sur un de vos commentaires de l'exposé. Vous avez parlé de supprimer les obstacles juridiques qui empêchent les organisations canadiennes de participer à l'intervention de nettoyage en cas de déversement. Pouvez-vous indiquer pendant quelques instants comment le projet de loi tient compte de cette préoccupation en particulier?

**M. Duncan Wilson:** Par le passé, il existait un certain nombre d'obstacles. Sur le plan de la responsabilité, les Américains n'étaient pas forcément indemnisés s'ils intervenaient au Canada. C'était un problème. Si une organisation intervient mais ne fait pas partie de la WCMRC, elle doit s'assurer d'être protégée. Mais à ma connaissance, c'est avant tout les interventions transfrontalières qui posent un problème. Le capitaine Brown veut peut-être faire un commentaire.

**Capt Stephen Brown:** Oui, c'est le noeud du problème. Les intervenants canadiens qui veulent prêter main-forte aux autorités américaines sur la côte Ouest reçoivent l'immunité, mais nous ne l'accordons pas de ce côté-ci de la frontière. Nous avons donc recommandé au comité d'experts de corriger ce problème, qui concerne dans une certaine mesure le niveau de responsabilité accru lié à l'utilisation de dispersants ou d'autres techniques d'intervention, comme indiqué dans le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes.

**Le président:** Le temps est écoulé. Monsieur Mai, vous avez cinq minutes.

[Français]

**M. Hoang Mai:** Merci, monsieur le président.

[Traduction]

J'aimerais revenir à la limite de responsabilité.

Capitaine Stephen Brown, vous avez abordé la question avant que le temps de M. Watson soit écoulé. Pouvez-vous nous dire comment il faut procéder? Je sais que nous n'avons pas dépassé la limite de responsabilité.

Si j'ai bien compris, le résumé législatif du projet de loi C-3 indique une limite de responsabilité de 230 millions de dollars pour les armateurs, concernant les SNPD. Ensuite, nous avons recours au fonds SNPD d'environ 500 millions de dollars. Pouvez-vous nous expliquer qui paiera les frais excédentaires, si ces fonds sont épuisés?

**Capt Stephen Brown:** À la lecture du projet de loi, je ne suis pas certain de ce qui est prévu, mais le Comité d'experts de la sécurité des navires-citernes a recommandé un mécanisme parallèle en cas de déversement d'hydrocarbures. Le Trésor canadien soutiendrait la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

L'approche cohérente et logique consisterait à recourir au Trésor, mais le principe de l'utilisateur-payeur doit s'appliquer. Le gouvernement doit être en mesure de récupérer les sommes engagées pour soutenir le nettoyage et la récupération.

• (0950)

**M. Hoang Mai:** Comment le gouvernement récupérerait-il les fonds? Si les frais excèdent ce montant...

Monsieur Watson, je précise simplement que je me réfère à l'article 1.4.2.2 de la page 5 du résumé législatif du projet de loi C-3, que j'ai consulté le 5 novembre 2013.

Comment le gouvernement va-t-il récupérer les sommes injectées?

**Capt Stephen Brown:** Je ne veux pas parler au nom du gouvernement, parce que le projet de loi n'évoque pas de dépassement...

**M. Hoang Mai:** Comment faudrait-il procéder?

**Capt Stephen Brown:** Nous pouvons tracer un parallèle avec la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Il faudrait emprunter des fonds dans le Trésor canadien si les frais excèdent la responsabilité de 1,4 milliard de dollars prévue pour le nettoyage.

En cas d'incident lié aux hydrocarbures, les fonds seraient récupérés à l'aide de redevances sur l'importation et l'exportation des hydrocarbures. La recommandation est très claire à cet égard. Si le gouvernement décide de fonctionner ainsi pour les autres substances, il pourrait établir un mécanisme semblable pour récupérer les sommes. Il pourrait exiger des redevances sur leur transport dans les ports canadiens. En fait, bon nombre d'options sont ouvertes.

**M. Hoang Mai:** Je ne vois rien dans le projet de loi C-3 concernant les redevances. C'est pourquoi vous dites que nous devons discuter...

**Capt Stephen Brown:** Sauf erreur, je ne pense pas que le projet de loi règle directement la question.

**M. Hoang Mai:** C'est exact.

**Capt Stephen Brown:** Je peux me tromper.

**M. Hoang Mai:** Selon nos discussions avec les représentants de Transports Canada, c'est le dépassement de la limite qui nous préoccupe, même si ce n'est jamais arrivé. Si les fonds nécessaires excèdent les 730 millions de dollars des fonds de 230 et de 500 millions, les contribuables canadiens devront délier les cordons de la bourse. Nous ne pourrions pas demander des comptes aux armateurs ou aux parties prenantes, à cause de la limite légale qui s'élève à 230 millions de dollars.

Madame Legars, vous avez parlé de 185 et de 160 millions de dollars. Ai-je raison de dire que les armateurs ont une limite de responsabilité? Si l'intervention dépasse cette limite, puis le fonds SNPD, les contribuables canadiens devront-ils payer le nettoyage? Y aurait-il des redevances comparables à ce qui est prévu pour le fonds relatif aux hydrocarbures?

**Mme Anne Legars:** Oui, la responsabilité des armateurs est limitée en vertu des conventions, tout comme le fonds international. Étant donné que la convention ne stipule pas comment il faut

procéder si les dépenses excèdent ces montants, chaque État doit faire son choix. Si les fonds sont insuffisants pour rembourser tous les demandeurs, chacun d'eux pourrait être dédommagé au prorata. Sinon, l'État pourrait instituer un certain mécanisme. Chaque État doit instaurer sa propre politique.

En tant qu'armateurs, nous voulons que la limite de responsabilité qui nous incombe et qui est définie dans la convention soit intouchable. Le gouvernement peut créer divers mécanismes, mais il ne faut pas modifier cette limite. La convention régit strictement la responsabilité de l'armateur, les niveaux d'assurance requis et le reste. Ensuite, le gouvernement du Canada peut bien sûr prendre d'autres mesures.

Comme le capitaine Brown vient de dire concernant le comité sur les navires-citernes et le régime sur les déversements d'hydrocarbures, le Trésor canadien avancerait une certaine somme si le fonds international de 1,4 milliard de dollars ne suffisait pas. Le gouvernement agirait comme une banque et injecterait des fonds dans le Trésor public pour l'indemnisation.

Une disposition de la loi prévoit déjà que le gouvernement peut exiger de nouveau des redevances sur les terminaux pétroliers. Ces redevances s'appliquaient il y a un certain nombre d'années lorsque le régime a été mis en oeuvre. Elles ont été retirées, car le fonds canadien était bien garni. Mais ces redevances pourraient s'appliquer de nouveau, peut-être à un niveau différent selon le taux d'inflation. Après un incident, le gouvernement pourrait obtenir des redevances à l'aide des installations de manutention des hydrocarbures pour renflouer le fonds avec intérêts. C'est une des recommandations qui figurent dans le rapport du comité d'expert sur les navires-citernes.

Nous appuyons cette recommandation si elle ne modifie pas notre responsabilité et la convention, qui est monolithique. Le gouvernement peut établir divers mécanismes, mais il doit respecter la convention. Cette remarque s'applique aux hydrocarbures, car le régime sur les déversements d'hydrocarbures est en place depuis bon nombre d'années, etc.

En fait, le présent régime est un peu différent, car il est plus complexe et il porte sur davantage de substances, qui peuvent se trouver dans des conteneurs, comme le capitaine Brown a expliqué. Mais le principe et le modèle sous-jacents restent les mêmes. La responsabilité de l'armateur est limitée. Nous pouvons ensuite accéder au fonds financé par les réceptionnaires du produit. C'est le même principe, mais ce régime est un peu plus complexe, car il existe de nombreux types de produits et bien des méthodes de transport.

•(0955)

**Le président:** Merci.

Monsieur Komarnicki.

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

Merci aux témoins d'être ici devant nous.

Je veux me concentrer sur les interventions. En réponse à M. Toet, vous avez parlé de l'immunité des intervenants. D'après ce que je comprends, ce projet de loi améliore beaucoup cet aspect, surtout parce que l'intervenant veut être sûr que sa responsabilité est couverte. Est-ce une responsabilité strictement civile ou est-elle aussi criminelle? Est-elle suffisante pour couvrir tous les types d'incidents liés à l'intervention?

**Capt Stephen Brown:** Selon ce que je comprends, cette immunité couvre toutes les formes de responsabilité.

**M. Ed Komarnicki:** Alors, ce serait toutes les formes de responsabilité. Et il s'agit bien évidemment d'inciter tout le monde à intervenir rapidement?

**Capt Stephen Brown:** Oui. Dans le cas d'un accident grave, on veut encourager tous ceux qui ont les ressources nécessaires à participer à l'intervention sans craindre d'être tenus responsables de quoi que ce soit.

**M. Ed Komarnicki:** Je sais que le recours aux remorqueurs et au programme de pilotage dont nous avons parlé précédemment contribue certes dans une large mesure à assurer la sécurité.

Mais il peut toujours se produire des collisions, des tempêtes ou des incendies sur les navires, autant d'événements où les forces d'intervention peuvent jouer un rôle important. Si l'on cherche un maillon faible dans le système, il faut penser au fait qu'il y a quelque 400 exploitants d'installations de manutention d'hydrocarbures et que chacun d'entre eux devra démontrer qu'il possède la capacité requise quant à la planification et aux interventions en cas de déversement.

En quoi ce projet de loi vous permet-il d'avoir une certaine assurance que ces innombrables exploitants pourront tous satisfaire aux exigences en matière de capacité? Vous pouvez répondre tous les deux.

**Capt Stephen Brown:** Je vais commencer.

Cela se fera de la même manière que pour les centaines de terminaux portuaires qui doivent obtenir leur accréditation de sécurité au Canada. Transports Canada a entrepris une inspection pour s'assurer que les plans de sécurité de ces terminaux satisfont à la fois aux règles internationales et aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Il est bien évident que l'accréditation de toutes les installations de manutention d'hydrocarbures représente une lourde tâche pour Transports Canada. Chaque terminal devra soumettre sa proposition. Les propositions ne seront pas toutes identiques, car chaque endroit a ses particularités. Transports Canada devra s'assurer que les dispositions proposées sont non seulement applicables, mais aussi vérifiables. Je crois que l'on demandera également aux terminaux de faire la preuve qu'ils disposent effectivement des capacités dont leurs plans font état.

•(1000)

**M. Ed Komarnicki:** Quelque chose à ajouter, monsieur Wilson?

**M. Duncan Wilson:** Non, je réitérerais simplement ce que vient de dire le capitaine Brown.

Je pourrais seulement préciser que je connais uniquement les installations de mon secteur. Comme nous l'avons indiqué précédemment, ces installations ont signé des contrats et assurent le financement de l'organisme d'intervention qui est là pour leur venir en aide. Nous sommes donc persuadés de l'efficacité du programme et de la pertinence des mesures mises en place. Il va de soi que l'on peut toujours en faire davantage.

**M. Ed Komarnicki:** De toute évidence, le nombre d'installations en cause complique les choses. Il faut toutefois aussi considérer les situations où une installation prend de l'expansion, acquiert de nouvelles capacités ou augmente son personnel. Comment fait-on le suivi en pareil cas pour veiller à ce que la capacité d'intervention soit maintenue, et est-ce que ce projet de loi prévoit quoi que ce soit en la matière?

**M. Duncan Wilson:** Je ne sais pas exactement quelles dispositions du projet de loi entreraient en jeu, mais je sais que la WCMRC se dote actuellement de capacités nouvelles en réponse à l'accroissement des volumes que nous constatons déjà.

**Capt Stephen Brown:** Je crois en outre que si un terminal procédait à un agrandissement, il faudrait qu'un nouveau plan d'intervention soit soumis et approuvé. Un simple ajout au plan existant ne suffirait pas.

**M. Ed Komarnicki:** A-t-on procédé à une analyse quelconque pour comparer les niveaux de risque liés à l'entrée d'un navire au port et à son chargement ou déchargement? Le pourcentage de risque est-il différent dans ces deux cas?

**Capt Stephen Brown:** Je remets ma casquette de capitaine pour vous répondre que non. À notre avis, que les navires soient en mer ou accostés, tant et aussi longtemps que les autorités canadiennes continuent d'appliquer des mesures d'atténuation des risques aussi rigoureuses qu'actuellement tout en s'efforçant de les améliorer sans cesse, la population n'a rien à craindre.

**Le président:** Merci.

Monsieur Watson, vous avez cinq minutes.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président.

Pour revenir à la question de l'immunité des intervenants, il va de soi que le risque d'être tenu responsable peut avoir des répercussions négatives sur les interventions en cas d'urgence en entraînant des retards ou en incitant les agents des organismes d'intervention accrédités à prendre certaines décisions. Vous avez d'ailleurs, Capitaine Brown, soulevé tout à l'heure la possibilité qu'ils n'interviennent carrément pas en parlant d'agents américains dont l'intervention serait sollicitée par un organisme canadien accrédité.

**Capt Stephen Brown:** Je pense que l'on irait trop loin en soutenant qu'ils n'interviendraient pas. Je suis persuadé qu'ils le feraient. Il pourrait toutefois y avoir un impact sur leur niveau d'intervention et les précautions qu'ils jugeraient nécessaires de prendre. Je crois que l'industrie maritime est d'avis que cela ne devrait pas être un obstacle et que l'on devrait les laisser participer en tant que membres à part entière des forces d'intervention, plutôt que de les inciter à le faire sur la pointe des pieds.

**M. Jeff Watson:** C'est actuellement le ministre des Transports qui confère le statut d'organisme d'intervention accrédité. En obtenant cette désignation, vous avez droit à la protection de responsabilité nécessaire. Il s'agit de voir si cette protection peut être étendue lorsque l'organisme d'intervention accrédité fait appel à d'autres ressources... Celles-ci ne bénéficient pas de la même protection à l'égard des responsabilités civiles ou criminelles et auraient techniquement besoin pour ce faire d'une désignation du ministre, un processus assez complexe.

Est-ce que ce résumé est fidèle à la réalité?

**Capt Stephen Brown:** Tout à fait.

**M. Jeff Watson:** Les modifications apportées dans le projet de loi C-3 vont faire en sorte que cette même protection de responsabilité dont bénéficient les organismes d'intervention certifiés sera automatiquement étendue aux autres intervenants auxquels ils vont faire appel.

Est-ce bien cela?

• (1005)

**Capt Stephen Brown:** C'est exact.

**M. Jeff Watson:** Et c'est important.

**Capt Stephen Brown:** Effectivement.

**M. Jeff Watson:** Si l'on supprime les interrogations relativement aux responsabilités, on obtient une intervention plus rapide. Vous êtes d'accord?

**Capt Stephen Brown:** C'est une complication technique qui émane de la Loi sur la marine marchande du Canada et qui sera éliminée grâce à ce projet de loi.

**M. Jeff Watson:** L'autre solution apportée concerne les installations de manutention d'hydrocarbures pour le chargement ou le déchargement d'un navire. C'est bien cela? C'est une question qui est également réglée par le projet de loi C-3.

**Capt Stephen Brown:** Oui, cela fait partie intégrante du projet de loi C-3. L'accréditation peut désormais être aussi accordée aux installations de manutention d'hydrocarbures.

**M. Jeff Watson:** Avec l'amendement proposé, la loi s'applique maintenant non seulement aux rejets d'un bâtiment, mais à ceux « d'un bâtiment ou d'une installation de manutention d'hydrocarbures », ce qui règle ce problème.

Pour ce qui est sanctions pécuniaires administratives en cas d'infraction mineure, la seule façon d'en imposer actuellement est d'intenter des poursuites. Nous cherchons plutôt à mettre en place un régime qui nous permettra de prendre différentes mesures, sans aller jusqu'aux poursuites, afin d'assurer une reddition de comptes appropriée quant à l'état de préparation aux interventions à différents niveaux.

S'agit-il d'un progrès nécessaire à une plus grande responsabilisation au sein du régime?

**Capt Stephen Brown:** Comme des sanctions pécuniaires administratives sont désormais prévues dans l'application d'un grand nombre de lois canadiennes relevant de différentes instances, nous ne sommes pas surpris, question d'uniformité, que le projet de loi C-3 poursuive dans le même sens.

**M. Jeff Watson:** Je n'ai pas d'autres questions.

**Le président:** Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

**M. Mike Sullivan:** Merci, monsieur le président.

Je veux revenir à la notion des limites de responsabilité prévues dans le projet de loi C-3. Essentiellement, le plafond est haussé, mais tout ce qui va au-delà de cette limite serait à la charge d'autres instances, et principalement du gouvernement. La catastrophe de Lac-Mégantic nous a montré ce qui arrive lorsque quelqu'un n'est pas suffisamment assuré; c'est le gouvernement qui ramasse la facture. Le comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes n'a pas terminé son rapport sur les substances nocives et potentiellement dangereuses, ce qui me donne l'impression que nous mettons la charrie devant les boeufs. Nous modifions cette loi avant même d'avoir pris connaissance des recommandations du comité d'experts.

Ils ont toutefois déjà formulé leurs recommandations concernant la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Sans parler directement de pétrole — je sais que M. Watson serait offusqué que je le fasse, car ce n'est pas formulé expressément ici — j'aimerais traiter du principe du pollueur-payeur préconisé par le comité d'experts, suivant lequel les contribuables ne devraient jamais avoir à faire les frais de déversements d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives ou potentiellement dangereuses sur nos côtes. Selon la recommandation 23 de leur rapport, peu importe si le gouvernement doit éponger les sommes additionnelles pour ensuite se tourner vers les caisses d'indemnisation, que ce soit celle pour les SNPD ou celle pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Le gouvernement assumerait tous les frais dépassant les plafonds actuels ou ceux proposés dans le projet de loi. Il s'occuperait ensuite des caisses d'indemnisation. Il faudrait toutefois apporter des modifications à la loi pour ce faire.

Êtes-vous d'avis que nous devrions modifier ce projet de loi pour faire en sorte que les contribuables n'aient pas à payer la note lorsqu'on dépasse les limites de responsabilité établies pour ces caisses d'indemnisation? Je vous invite à répondre tous les trois.

Peut-être pourrions-nous commencer avec vous, madame Legars, étant donné que vous êtes si loin.

**Mme Anne Legars:** Selon nous, il serait grand temps que le Canada puisse ratifier la convention sur les SNPD et la mettre en oeuvre, car c'est vraiment la pierre angulaire du système.

J'ai bien peur que les choses puissent être retardées. Si l'on attend pour mettre tout le régime en place que le comité d'experts ait terminé son travail et les consultations de toutes sortes qu'il doit mener, il faudra des années avant que l'on puisse apporter ces nouveaux changements. J'estime donc que nous devrions faire ce qui est déjà à notre portée en mettant en application au Canada la convention sur les SNPD. Nous pourrions ainsi nous servir de cette base pour mettre en place différentes autres mesures. Je pense que le plus tôt sera le mieux.

• (1010)

**M. Mike Sullivan:** Capitaine Brown.

**Capt Stephen Brown:** Je crois que la recommandation est acceptable, compte tenu des très faibles possibilités que le plafond de responsabilité puisse être dépassé. Je ne voudrais surtout pas m'immiscer dans le travail d'analyse effectué par le groupe d'experts sur la sécurité des navires-citernes quant aux interventions en cas de déversement. Le risque qu'un incident impliquant des substances nocives ou potentiellement dangereuses atteigne le niveau de gravité d'un déversement majeur d'hydrocarbures est extrêmement faible.

Je crois que Mme Legars a soulevé un point primordial. Nous devons aussi nous assurer que la convention internationale sur les SNPD soit ratifiée dès que possible, après quoi nous pourrions travailler avec nos partenaires à l'échelle internationale pour régler le problème que vous avez relevé.

**M. Mike Sullivan:** Monsieur Wilson, aviez-vous un commentaire?

**M. Duncan Wilson:** Je suis d'accord avec ce qu'ont dit le capitaine Brown et Mme Legars. J'estime qu'il s'agit d'une étape importante et je ne crois pas que l'on mette la charrue devant les boeufs avec ce projet de loi. Je pense qu'il y a différentes étapes que nous devons franchir progressivement pour cheminer vers le régime idéal.

Le député demandait essentiellement si ce sont les contribuables ou le gouvernement qui devrait servir de filet de sécurité en cas de dépassement. On doit surtout se concentrer sur le fait que des mesures doivent être prises en cas d'incident et d'ici à ce que le régime idéal soit en place, si tant est qu'une telle chose existe vraiment, j'estime crucial que le gouvernement soit prêt à intervenir au besoin, quitte à faire le nécessaire par la suite pour récupérer les frais engagés auprès des pollueurs.

**Le président:** Merci.

Monsieur McGuinty, vous avez cinq minutes.

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur le président.

Je note la présence dans cette salle de M. Marier, un fonctionnaire qui a comparu devant nous la semaine dernière. Pour rafraîchir la mémoire à mes collègues, j'aimerais citer ce qu'il nous a dit à ce moment-là :

La convention porte sur 6 500 substances, y compris les hydrocarbures. Cela comprend les hydrocarbures persistants dans la mesure où nous parlons de pertes de vie et de réclamations pour dommages corporels, de même que les hydrocarbures non persistants, qui sont généralement des carburants raffinés tels que le carburant aviation et l'essence.

Alors si un membre du comité a quelque réticence que ce soit à ce que l'on parle de pétrole dans le contexte du projet de loi C-3, il devrait peut-être relire ce témoignage et comprendre qu'on y traite de différentes formes d'hydrocarbures dans des situations entraînant des pertes de vie ou des réclamations pour dommages corporels.

J'aurais une question d'ordre général à poser à nos trois témoins. Peut-être pourriez-vous y répondre en 30 secondes chacun, en commençant par Mme Legars.

Quelles mesures sont absentes du projet de loi C-3 alors qu'elles devraient selon vous s'y retrouver?

**Mme Anne Legars:** À notre point de vue, il n'y a rien qui manque. Peut-être le Canada voudra-t-il aller plus loin dans quelques années, mais pour l'instant, tout y est.

**M. David McGuinty:** Les membres de la Fédération maritime du Canada que vous représentez estiment impossible d'améliorer ce projet de loi de quelque manière que ce soit?

**Mme Anne Legars:** Seule la partie 4 qui traite de la mise en oeuvre de la convention sur les SNPD nous intéresse directement. Nous avons seulement un intérêt indirect pour les autres parties du projet de loi; nous ne sommes pas des experts en la matière. Nous soutenons essentiellement que l'on devrait aller de l'avant avec la partie 4 et l'inscrire dans la législation canadienne. Nous jugeons que cela serait suffisant pour l'instant.

**M. David McGuinty:** Alors nous devrions mettre en oeuvre les normes touchant les SNPD avant même que la convention ne soit ratifiée et inscrite dans le droit international?

**Mme Anne Legars:** Oui.

**M. David McGuinty:** Merci.

Capitaine Brown, en quoi pourrions-nous améliorer le projet de loi C-3? Que pourrions-nous ajouter à ce projet de loi afin de mieux faire les choses pour les Canadiens?

**Capt Stephen Brown:** Je crois que le projet de loi C-3 est tout à fait acceptable dans sa forme actuelle.

J'ai eu hier une longue discussion avec le comité d'experts, et notamment avec le capitaine Houston, qui a porté essentiellement sur deux ou trois préoccupations. Comme je l'ai mentionné, il y a notamment le fait que bon nombre de ces substances sont transportées par des porte-conteneurs et nous devons nous assurer de disposer des moyens nécessaires pour intervenir s'il devait se produire un incident dans un port canadien.

Parallèlement à cela, nous devons veiller à ce que le Canada puisse servir d'exemple en permettant aux navires impliqués dans des incidents semblables d'avoir accès à des ports de refuge.

**M. David McGuinty:** Monsieur Wilson.

**M. Duncan Wilson:** Comme je le disais tout à l'heure, c'est un processus d'amélioration continue. Je crois que le projet de loi dans sa forme actuelle mérite notre appui. Lorsque le groupe d'experts aura finalisé son rapport sur les SNPD, il est possible que le gouvernement souhaite envisager d'autres mesures à inclure dans la loi. Pour que l'on puisse bénéficier pleinement du régime de protection de responsabilité et des autres avantages dont nous avons traité ce matin, je pense qu'il faut agir sans tarder. J'estime ce projet de loi tout à fait valable.

• (1015)

**M. David McGuinty:** Capitaine Brown, vous avez parlé plus tôt dans votre témoignage de trois cas de déversement ou d'accident. De quoi s'agissait-il exactement?

**Capt Stephen Brown:** Je ne crois pas avoir parlé de cela. Trois incidents?

**M. Duncan Wilson:** Vous faisiez référence à trois incidents touchant des conteneurs...

**Capt Stephen Brown:** Désolé, du côté des conteneurs, oui.

En 2013, trois porte-conteneurs ont été impliqués dans des incidents qui, présume-t-on, mettaient en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses. Une explosion de grande intensité s'est produite dans la cale de l'un d'eux au milieu de l'Atlantique et on a présumé qu'elle était attribuable à l'instabilité d'une substance.

Autre incident similaire, l'explosion d'un conteneur a touché un navire à la sortie d'un port asiatique.

Enfin, un petit navire transporteur de produits chimiques a connu un incident semblable en 2013.

Ces trois incidents qui me viennent immédiatement à l'esprit mettent en lumière le fait que, bien que nous parlions beaucoup des pétroliers, bon nombre de ces substances sont transportées dans des conteneurs. Tout est déclaré, mais je dirais qu'il nous faut nous assurer de l'exactitude de ces déclarations.

Comme je le mentionnais tout à l'heure, il est également très important que nous nous préparions à composer avec des accidents de ce type s'il devait s'en produire au Canada.

**M. David McGuinty:** Quelle serait selon vous la substance réglementée qui présente les risques les plus élevés?



**Capt Stephen Brown:** Je ne saurais vous répondre à ce sujet. Je ne suis pas chimiste, je suis marin. Je vous dirais tout de même qu'il y a quelques substances plutôt nocives qui sont actuellement transportées par conteneur. Tout cela est bien contrôlé et bien documenté, mais je n'oserais pas risquer une réponse.

**Le président:** Vous n'avez plus de temps, monsieur McGuinty.  
Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président.

Différents groupes d'intérêt ont été consultés quant à la pertinence d'un régime pour les SNPD. Peut-on dire que le projet de loi C-3 reflète bien les résultats de ces consultations?

**Capt Stephen Brown:** Tout à fait.

**M. Jeff Watson:** Je vois que d'autres sont du même avis.  
Madame Legars.

**Mme Anne Legars:** Oui, le régime pour les SNPD s'articule en fait autour de différentes étapes successives, et la protection de responsabilité vient en dernier lieu. La sécurité maritime passe avant tout. On veut éviter les accidents et les incidents.

En deuxième lieu vient l'état de préparation et la capacité d'intervention. On déploie actuellement des efforts considérables pour élaborer des mécanismes de planification et d'intervention concernant les SNPD. C'est un autre pilier du régime.

Le projet de loi C-3 s'attaque au troisième pilier, celui de la protection de responsabilité. Il y a eu de nombreuses consultations à ce sujet, mais on en tient également à l'heure actuelle à propos des mesures de préparation et d'intervention.

**M. Jeff Watson:** Oui. Je présume qu'il faut retenir essentiellement que les dispositions du projet de loi C-3 découlent des consultations déjà menées auprès des parties prenantes.

**Mme Anne Legars:** Oui.

**M. Jeff Watson:** Si je comprends bien nos témoins d'aujourd'hui, vous voudriez que le comité examine le projet de loi C-3 sans nécessairement anticiper ou essayer de préjuger des résultats des consultations menées par le groupe d'experts mondial sur la sécurité des navires-citernes relativement aux SNPD. Pour l'instant, des modifications structurelles au projet de loi C-3 ne découleraient pas des résultats anticipés de ces consultations.

Êtes-vous d'accord avec cette analyse et convenez-vous que de tels changements structurels au projet de loi devraient émaner de consultations?

**Capt Stephen Brown:** Je suis d'accord.

**M. Jeff Watson:** Monsieur Wilson.

**M. Duncan Wilson:** D'accord.

**M. Jeff Watson:** Madame Legars.

**Mme Anne Legars:** Oui.

**M. Jeff Watson:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je tiens à remercier tous nos témoins de leur participation et de leur contribution à notre étude.

La séance est levée.

---





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>