



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 015 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 4 mars 2014

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 4 mars 2014

•(0845)

[Traduction]

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

Comme vous le savez tous, nous étudions le projet de loi C-3 article par article.

Je remercie tout d'abord les témoins qui représentent le ministère. Selon la question étudiée, il pourrait y avoir des changements de témoins. Des représentants de l'industrie aéronautique sont également présents.

N'hésitez pas à prendre place à table pour répondre aux questions.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Les témoins peuvent-ils se présenter?

Le président: Oui, nous pouvons leur demander.

Monsieur McGuinty vous demande de vous présenter.

M. John Thachet (conseiller juridique, Services juridiques, ministère des Transports): Je m'appelle John Thachet, Services juridiques, Transports Canada.

M. David Reble (gestionnaire, Politiques des aéroports nationaux et services de navigation aérienne, ministère des Transports): Je m'appelle David Reble, Politiques des aéroports nationaux et Services de navigation aérienne, Transports Canada.

M. Dave Dawson (directeur, Politiques des aéroports et des services de navigation aérienne, ministère des Transports): Je m'appelle Dave Dawson, Politiques des aéroports, Transports Canada.

Le président: Merci, messieurs.

Je propose tout d'abord de regrouper les articles 2 à 18 pour employer notre temps à bon escient. Si un de ces articles vous pose un problème, faites-moi signe et nous allons en discuter.

Tout le monde est d'accord?

Des voix: Oui.

Le président: Monsieur Mai.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Puis-je parler de l'article 15?

Le président: Article 15, c'est noté.

L'article 1 est reporté à la fin.

(Les articles 2 à 14 inclusivement sont adoptés.)

(Article 15)

Le président: Monsieur Mai, vous voulez parler de l'article 15.

M. Hoang Mai: Je veux parler des articles 15 et 16.

Notre modification a été refusée, car elle entraine en conflit avec la nature du projet de loi. Les témoins pourraient peut-être me donner des précisions.

[Français]

D'ailleurs, je vous remercie beaucoup d'être de nouveau parmi nous aujourd'hui pour nous donner des explications et surtout répondre à nos questions.

Ce que je comprends des articles 15 et 16, c'est qu'ils retirent au ministre le pouvoir discrétionnaire de demander une commission d'enquête quand survient un problème dans le système.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi ces articles ont été abrogés et pourquoi on a retiré au ministre un tel pouvoir?

[Traduction]

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Si vous permettez, ne serait-ce pas le greffier qui doit justifier le retrait des articles, plutôt que les témoins?

M. Hoang Mai: Oui, mais je veux simplement obtenir des précisions.

M. Jeff Watson: Vous demandez aux témoins d'expliquer pourquoi les articles sont retirés. Cette question s'adresse au greffier.

M. Hoang Mai: Non. Les articles 15 et 16 du projet de loi C-3 suppriment certains articles du projet de loi précédent. Je veux simplement savoir pourquoi nous retirons cette modification. Ma question porte davantage sur le projet de loi que sur la modification.

M. Jeff Watson: D'accord, je comprends.

Le président: Qui veut répondre à la question?

M. Alex Weatherston (avocat, Services de consultation juridique, ministère de la Justice): Je vais répondre.

Je m'appelle Alex Weatherston, du ministère de la Justice. J'appuie les forces aériennes sur le plan juridique pour ce projet de loi.

C'est une bonne question.

La Loi sur les enquêtes permet de mettre sur pied une commission d'enquête. Comme M. Armour a dit lors de notre dernier témoignage ici, certains incidents ont presque exigé d'obtenir cette autorisation légale.

Compte tenu des pouvoirs conférés par la partie II de la Loi sur l'aéronautique, nous n'avons plus besoin de ce pouvoir dans la partie I. C'est pourquoi il est éliminé.

L'autre article supprimé porte sur tous les privilèges, qui sont maintenant ajoutés à la Loi sur le BCEATST concernant les activités des forces aériennes et qui font aussi partie des modifications apportées à la partie II de la Loi sur l'aéronautique.

• (0850)

[Français]

M. Hoang Mai: Donc, ces pouvoirs existent toujours, mais ils sont décrits dans une autre partie des lois. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Alex Weatherston: C'est exact. Ce pouvoir existe présentement et n'est plus nécessaire compte tenu des changements apportés à la Loi sur l'aéronautique.

[Français]

M. Hoang Mai: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: D'autres commentaires sur les articles 15 et 16?

(Les articles 15 à 18 inclusivement sont adoptés.)

Le président: Nous passons maintenant à l'article 19.

M. Hoang Mai: Veuillez m'excuser, monsieur le président. Il y a une erreur dans nos amendements. L'amendement NDP-1 concerne l'article 18. Je voudrais...

[Français]

Le greffier du comité (M. Philippe Grenier-Michaud): Non, c'est correct.

M. Hoang Mai: C'est correct?

[Traduction]

Je suis désolé. Veuillez m'excuser. Passons à l'article 19.

(Article 19)

Le président: Nous étudions l'amendement NDP-1. Monsieur Mai.

[Français]

M. Hoang Mai: L'idée derrière cet amendement est de s'assurer que les rapports seront rendus publics.

Souvenons-nous que parmi les témoins qui sont venus témoigner en comité, nous avons reçu le colonel Steve Charpentier, du ministère de la Défense nationale. Il nous a expliqué à quel point c'était important pour la Défense nationale de s'assurer que les rapports seront rendus publics.

L'idée derrière tout cela était de faire en sorte qu'il y ait un partage de l'information et que certains organismes puissent lire ces rapports. Auparavant, c'était le Bureau de la sécurité des transports du Canada qui faisait rapport lorsque l'accident comportait un aspect civil, et on sait que les rapports de ce bureau sont rendus publics.

En vertu de l'article 19 du projet de loi, les rapports seront privés, donc ils ne seront pas rendus publics. Le but de l'amendement NDP-1 est de s'assurer que les rapports seront rendus publics. Cela fait suite aux propos du colonel Charpentier, qui disait que le ministère de la Défense nationale lui-même allait rendre publics les rapports. Nous voulions nous assurer que c'était clairement indiqué dans le projet de loi.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Mai.

D'autres commentaires sur l'amendement NDP-1?

M. Hoang Mai: J'ajouterais que...

M. Alex Weatherston: Monsieur le président, veuillez m'excuser, mais nous n'avons pas de copie de l'amendement sous la main. Pourrions-nous voir cet amendement?

Le président: Entretemps, je signale à monsieur Mai et aux autres députés qu'à l'avenir, il faudrait fournir l'amendement aux témoins si vous voulez obtenir une réponse. Notre temps serait mieux utilisé, voilà tout.

M. Hoang Mai: Bien sûr. Nous avons envoyé ces amendements au greffier avant aujourd'hui. Nous nous demandons s'ils seraient...

Le président: D'accord.

Le greffier: Les amendements ont été remis aux membres du comité seulement.

Le président: Oui, mais ils n'ont pas été fournis aux témoins.

M. Hoang Mai: Nous le saurons à l'avenir. Je suis désolé.

Le président: D'accord.

Monsieur Mai.

M. Hoang Mai: Je pourrais simplement lire l'amendement pour garantir que c'est bien celui qui a été envoyé.

[Français]

L'amendement se lit comme suit:

Que le projet de loi C-3, à l'article 19, soit modifié par adjonction, après la ligne 16, page 19, de ce qui suit :

« (1.1) Le ministre publie le rapport visé au paragraphe (1) immédiatement après sa réception. »

L'idée est vraiment que le rapport soit rendu public après que le ministre l'a reçu.

[Traduction]

Le président: D'autres commentaires sur l'amendement?

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Monsieur le président, les témoins vont-ils nous éclairer là-dessus?

Le président: Ils ne m'ont pas fait signe.

M. David McGuinty: J'aimerais connaître l'avis des témoins sur la possibilité de rendre le rapport public.

Le président: D'accord.

M. Jim Armour (enquêteur sénior, ministère de la Défense nationale): Selon notre discussion et notre examen rapides, il s'agit bien sûr d'une obligation légale pour le ministre, qui gère présentement la question sur le plan administratif. C'est simplement un processus administratif qui devient une obligation légale. C'est notre seule observation à ce propos.

•(0855)

M. Alex Weatherston: J'ajoute, Jim, que dans le contexte militaire, les rapports d'enquête sur les vols contiennent des données confidentielles et classifiées que le ministre et le personnel de Jim doivent examiner avant de rendre ces rapports publics sur Internet.

M. Jim Armour: Vous comprendrez qu'il peut être nécessaire de modifier un rapport soumis au ministre pour des raisons de sécurité ou des raisons opérationnelles. Les données pourraient être utilisées à l'encontre des Forces canadiennes au cours de leurs opérations.

Le projet de loi doit tenir compte de cette éventualité, au lieu d'exiger la publication d'un rapport non modifié. Le ministre serait tenu de publier le rapport, mais il serait modifié pour des raisons opérationnelles ou des raisons de sécurité.

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, j'aimerais clarifier la question. L'amendement tel que rédigé exige la publication immédiate de toute l'information contenue dans le rapport, n'est-ce pas?

M. Jim Armour: C'est ce que nous comprenons d'après ce qui est écrit.

[Français]

M. Hoang Mai: J'aimerais juste m'assurer de bien comprendre. Déjà, en pratique, on sait que beaucoup de rapports sont souvent caviardés. On en enlève des parties dans l'objectif de protéger les informations sécuritaires. Ne serait-ce pas le cas ici aussi? Si un rapport doit être rendu public, mais qu'il contient des informations de défense nationale ou de sécurité nationale qui ne devraient pas être rendues publiques, ne seraient-elles pas automatiquement enlevées ou cachées du rapport?

En fait, le libellé proposé à l'article 19 dit ceci: « Le directeur communique à titre confidentiel, sur demande écrite, un rapport provisoire [...] » Il y a donc déjà l'aspect de confidentialité. Nous avons posé la question au ministère de la Défense nationale au sujet de toute information jugée confidentielle ou de sécurité publique. Déjà, le gouvernement a le pouvoir de ne pas partager toute l'information.

Dans ce cas-ci, ne s'agirait-il pas simplement de dire ce qu'il en est du rapport sur l'enquête préliminaire? Je rappelle que, justement, lorsque le colonel...

[Traduction]

Le président: Voulez-vous donner une réponse ou faire un commentaire?

M. Jim Armour: Par ailleurs, nous ne pouvons pas rendre publics de l'information qui pourrait compromettre un allié, des renseignements exclusifs, etc. Pour comprendre ce qui s'est produit, il se pourrait que nous devions discuter de tels renseignements, ainsi qu'éditer ou supprimer certaines parties du rapport à publier.

La question ne se posait pas jusqu'ici, mais tout compte fait, si nous devons rendre les rapports publics soumis au ministre, nous garderons toujours ces questions à l'esprit. Nous n'avons pas encore eu à modifier les rapports, que nous publions sur notre site Internet dans notre processus administratif. Mais il ne faudrait pas que nous soyons obligés par la loi de rendre public un rapport soumis au ministre mot pour mot.

Le président: Merci beaucoup. Je pense que c'est très clair.

Nous allons passer au vote.

(L'amendement est rejeté.)

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement NDP-2.

Monsieur Mai.

M. Hoang Mai: Non, je ne vais pas présenter cet amendement. Nous allons passer à l'amendement NDP-3.

•(0900)

Le président: Nous passons à l'amendement NDP-3.

Monsieur Mai.

[Français]

M. Hoang Mai: Cet amendement adopte le même principe, au sujet des rapports publics. Je vous le lis rapidement:

« 19. Le directeur publie un rapport provisoire faisant le point sur l'enquête et présentant les conclusions de celle-ci. »

Encore une fois, je respecte à quel point c'est important présentement. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada publie tous les rapports. Il est question de la confiance que porte la population canadienne aux différents processus et étapes du gouvernement. C'est pourquoi nous voulons, dans la même veine, que le rapport soit rendu public.

[Traduction]

Le président: D'autres commentaires sur l'amendement NDP-3?

M. Alex Weatherston: Monsieur le président, cet amendement aussi est incohérent avec la Loi sur le BCEATST. Le bureau n'est pas obligé de publier ses rapports provisoires.

Le président: Merci.

Nous allons passer au vote.

(L'amendement est rejeté. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Nous allons maintenant voter l'article 19.

(L'article 19 est adopté.)

(Les articles 20 à 22 inclusivement sont adoptés.)

(Article 23)

Le président: Nous étudions l'amendement NDP-4.

Monsieur Mai.

[Français]

M. Hoang Mai: Je vais lire l'amendement n°4 du NPD. Je présume que les fonctionnaires ont reçu les amendements.

[Traduction]

Le président: Je précise simplement que les amendements ne peuvent pas être communiqués au public avant leur dépôt ici. J'aurais dû le savoir.

Vous pouvez lire l'amendement. Au moins, nous aurons été avisés.

[Français]

M. Hoang Mai: L'amendement se lit comme suit:

Que le projet de loi C-3, à l'article 23, soit modifié par substitution à la ligne 35, page 32, de ce qui suit:

« veiller à la »

En fait, on enlève

[Traduction]

« dans la mesure du possible ».

[Français]

L'objectif est de s'assurer qu'on va vraiment de l'avant au chapitre de l'enquête. Il s'agit donc de faire en sorte que cela aille plus loin que de seulement prendre des mesures raisonnables pour ce qui est des enquêtes avec la Défense nationale et le Bureau de la sécurité des transports.

[Traduction]

Le président: Des commentaires?

M. Jim Armour: La modification proposée — je ne parle pas de l'amendement à l'étude — reprend le libellé exact de la Loi sur le BCEATST. Donc, le présent amendement modifierait aussi cette loi.

Une voix: La loi donne de la flexibilité.

M. Jim Armour: Nous soulignons que la formulation actuelle donne de la flexibilité. Une exigence plus sévère nous forcerait à consacrer des ressources aux enquêtes mêmes si le bureau ne veut pas ou si nous ne voulons pas y participer, pour une raison ou une autre. Tandis que la loi actuelle donne de la souplesse et permet au Bureau de la sécurité des transports et à l'AEN de s'entendre sur la façon de mener l'enquête.

Le président: Merci.

D'autres commentaires sur l'amendement NDP-4?

[Français]

M. Hoang Mai: J'aimerais avoir une petite précision.

Pourriez-vous nous donner un exemple où cela serait problématique? C'est vraiment pour mieux comprendre lorsque vous dites que cela vous donne plus de flexibilité. Pouvez-vous nous donner des explications à cet égard.

[Traduction]

M. Jim Armour: Je peux vous donner un exemple concret.

Nous enquêtons entre autres sur les accidents de planeurs. Au Québec, des bourses d'études et des contrats passés avec les compagnies civiles permettent aux jeunes d'apprendre à bien piloter les planeurs. Nous avons donc tout intérêt à bien comprendre pourquoi un accident de cette nature est survenu, tandis que le Bureau de la sécurité des transports n'a pas beaucoup à gagner à consacrer des ressources à une telle enquête.

Nous avons parfois signalé au bureau que nous allions mener une enquête, mais il n'était pas intéressé. Cet amendement l'obligerait en quelque sorte à participer aux efforts. Le bureau serait tenu de participer à notre enquête. Inversement, nous n'avons jamais refusé de prendre part à une de ses enquêtes. Mais même si nous l'avons toujours avisé des enquêtes qui pourraient demander sa participation,

le Bureau de la sécurité des transports a parfois indiqué qu'elles ne cadraient pas dans son mandat ou qu'il n'y affecterait pas d'enquêteur.

[Français]

M. Hoang Mai: D'accord.

● (0905)

[Traduction]

Le président: D'accord. C'est une bonne explication.

(L'amendement est rejeté.)

(L'article 23 est adopté.)

(Les articles 24 à 41 inclusivement sont adoptés.)

(Article 42)

Le président: Nous passons à l'amendement NDP-5.

Monsieur Mai.

[Français]

M. Hoang Mai: C'est à la suite du témoignage de l'Association canadienne de droit maritime que le NPD a soumis une série de demandes.

Un des problèmes que nous souhaitons régler porte sur la limite de la responsabilité des propriétaires de bateau. Il nous apparaît intéressant de faire avancer ce dossier afin de profiter de la Convention internationale des HNS. Cette convention fait en sorte que les frais de nettoyage ne sont pas à la seule charge des contribuables canadiens.

Si ma mémoire est bonne et si j'ai bien compris le témoignage de l'Association canadienne de droit maritime, l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navire est limitée à 165 millions de dollars. Lorsque le montant des dommages dépasse la limite de responsabilité du propriétaire du navire, une indemnité additionnelle peut être versée au titre de la convention jusqu'à concurrence d'une indemnité totale de 400 millions de dollars. Ainsi, grâce à la convention et à son fonds international, les contribuables n'ont pas à assumer la totalité des frais.

Par contre, lorsque la facture de nettoyage dépasse 400 millions de dollars, c'est le nettoyeur, c'est-à-dire le gouvernement, qui doit assumer le reste de la facture, comme cela a été le cas à Lac-Mégantic. Le problème est que c'est le gouvernement qui paie, donc les contribuables canadiens.

En termes de coûts, dans le cas d'un déversement de pétrole, la facture peut atteindre des milliards de dollars. Pour le déversement de produits chimiques dont il est ici question, les coûts de nettoyage ne sont pas encore connus, mais, comme les experts l'ont dit, ils peuvent augmenter rapidement.

Devant l'augmentation marquée du transport de produits dangereux, pourquoi limiter à 400 millions de dollars la responsabilité des entreprises privées? Nos amendements, s'ils sont acceptés, nous permettraient d'aller chercher ce qui existe déjà, c'est-à-dire que cela nous donnerait accès à un fonds auquel les sociétés pétrolières ont cotisé jusqu'en 1976, ou plutôt 1973, comme vient de me le signaler mon collègue. Ce que nous demandons, c'est d'avoir accès à ce fonds privé, qui a été mis de côté et qui n'a pas été utilisé. Un des témoins a fait état d'un montant de 280 millions de dollars.

Bref, par nos amendements, nous voulons nous assurer que les contribuables canadiens n'ont pas à assumer tous les frais de nettoyage à la suite d'une catastrophe ou d'un accident lié aux produits dangereux, aux HNS comme on les appelle, soit les *hazardous and noxious substances*.

Voilà l'objectif des changements que nous proposons et qui s'inspirent du témoignage de l'Association canadienne de droit maritime.

[Traduction]

Le président: D'autres commentaires?

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, je précise simplement que nous nous opposons à cet amendement.

Les recherches des fonctionnaires indiquent que le nettoyage le plus cher effectué en vertu d'un protocole SNPD a coûté 60 millions de dollars. Nous pensons que le régime proposé doté d'un fonds de plus de 400 millions de dollars — qui ne viendraient pas des contribuables — est suffisant.

Concernant la justice, je comprends bien que le NPD demande aux compagnies pétrolières et aux fabricants de produits chimiques de tout payer, mais il donnerait accès au fonds sans apporter de changements au régime qui permet d'établir qui doit cotiser au fonds et à quelle hauteur les fabricants de produits chimiques doivent le faire. Il n'est pas suffisant de donner accès au fonds, sans apporter des changements structurels. C'est pourquoi nous nous opposons à cet amendement.

● (0910)

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Je comprends la position du gouvernement. Mais puisque le ministère n'a pas réalisé d'évaluation, c'est difficile d'établir avec précision quel est le risque. Si le principal nettoyage de SNPD a coûté 60 millions de dollars — le fonds ne peut pas être réduit, car il n'a pas été mis sur pied —, que le ministère n'a pas évalué le risque et que le groupe d'experts ne s'est pas encore penché sur les SNPD, nous ne pouvons pas affirmer catégoriquement que les 165 millions de dollars sont suffisants. Je rappelle que nous n'avons accès aux 400 millions de dollars qu'en cas de déversement d'hydrocarbures.

Je comprends que le gouvernement est réticent à ce que ce fonds relatif aux hydrocarbures porte sur d'autres substances, mais les contribuables canadiens économiseraient à long terme. Nous devrions envisager de demander aux autres transporteurs de SNPD d'offrir une garantie supplémentaire dans un fonds strictement canadien, la CIDPHN. Nous n'en aurons peut-être jamais besoin, mais les contribuables vont sans doute préférer nous voir jouer de prudence, au lieu de les exposer à une responsabilité considérable.

Le président: Monsieur Mai, pour un dernier commentaire.

M. Hoang Mai: Je serai bref.

L'objectif, c'est de s'assurer que les contribuables n'ont pas à payer la facture. À l'heure actuelle, nous disons que ce sont les contribuables et non les sociétés pétrolières qui auraient à payer pour le nettoyage.

Il ne s'agit pas de constituer un fonds; c'est un fonds qui existait déjà. Les cotisations ont cessé en 1973. Si nous voulons être justes, je pense que nous devrions modifier les dispositions législatives, et il s'agit de dispositions canadiennes, pour garantir que tous les transporteurs de SNPD contribuent au fonds. Ainsi, les contribuables canadiens n'auront pas à payer la facture.

Je n'arrive vraiment pas à comprendre pourquoi le gouvernement préfère protéger les sociétés pétrolières plutôt que les contribuables. Il y a déjà eu un fonds dans lequel des cotisations ont été versées jusqu'en 1973. On n'y a pas versé d'argent depuis. Nous sommes en train de dire « eh bien, non, n'utilisons pas ce fonds », alors que si nous voulions être justes, nous demanderions aux transporteurs de cotiser davantage. Ce serait préférable. À mon sens, il n'est pas prudent de dire que nous n'ajouterons pas d'argent dans le fonds parce que les coûts de nettoyage n'ont pas dépassé 60 millions de dollars.

Le président: (L'amendement est rejeté. [Voir le Procès-verbal])

(L'article 42 est adopté.)

(Article 43)

Le président: Nous passons à l'amendement NDP-6.

Monsieur Mai.

[Français]

M. Hoang Mai: Je ne voudrais pas faire perdre plus de temps au comité. Les amendements 6, 7 et 8 du NPD portent tous sur ce dont on a discuté. Je ne répéterai pas tout ce que j'ai déjà expliqué. Par contre, j'aimerais insister sur le fait qu'il est important que ce ne soit pas les contribuables qui aient à payer. Malheureusement, on semble vouloir faire payer les contribuables plutôt que les compagnies.

● (0915)

[Traduction]

Le président: Merci.

(L'amendement est rejeté. [Voir le Procès-verbal])

(L'article 43 est adopté.)

(Les articles 44 et 45 sont adoptés.)

(Article 46)

Le président: Nous passons à l'amendement NDP-7.

Monsieur Mai.

M. Hoang Mai: C'est la même chose, monsieur le président.

(L'amendement est rejeté. [Voir le Procès-verbal])

(L'article 46 est adopté.)

(Les articles 47 à 49 inclusivement sont adoptés.)

(Article 50)

Le président: Nous passons à l'amendement NDP-8

Monsieur Mai.

M. Hoang Mai: C'est la même chose, monsieur le président, et je voudrais que ce soit un vote par appel nominal.

Le président: D'accord.

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 50 est adopté.)

(Les articles 51 à 59 inclusivement sont adoptés.)

(Article 60)

Le président: Mme May propose un amendement.

Madame May, je vous souhaite la bienvenue. La parole est à vous.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Merci, monsieur le président.

Comme les députés s'en souviendront, je suis ici parce qu'il faut être présent lorsqu'on propose des amendements dans le cadre d'une étude article par article.

Je ne veux pas être impolie, mais je trouve que dans le projet de loi, C-3, Loi édictant la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne et modifiant la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence, le titre abrégé, Loi visant la protection des mers et ciel canadiens, mériterait un prix dans la catégorie des relations publiques aux prochains Oscars pour son caractère pompeux.

Le projet de loi règle beaucoup de choses, comme des questions administratives, ce qui ne me pose aucun problème, concernant les accidents aériens et les risques de guerre pour l'industrie aéronautique.

Je suis d'avis que c'est une bonne idée de mettre en oeuvre la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, mais j'appuie ce que le NPD vient d'essayer de faire, c'est-à-dire d'éliminer la limite pour les accidents maritimes liés à des hydrocarbures.

Mes amendements portent sur la partie 5. J'en présente trois, mais je vais parler brièvement de...

Le président: Nous étudions présentement l'amendement PV-1.

Mme Elizabeth May: D'accord. Merci, monsieur le président.

L'amendement à l'article 60 vise à faciliter l'accès par le public à l'information sur les plans de prévention de la pollution par les hydrocarbures ou les plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures que le ministre approuvera. On indique que le ministre approuvera de tels plans, mais sauf erreur, aucun de ces plans n'est accessible en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Nous proposons un amendement très simple qui ferait en sorte que le ministre publierait dans la *Gazette du Canada* et sur le site Internet du ministère des Transports, les plans reçus, et qu'il consulterait la population sur les préoccupations qu'elle a une fois qu'elle aura eu la possibilité d'examiner les plans.

Il s'agit simplement de favoriser l'accès à l'information qui a déjà été préparée. Il ne s'agit pas de préparer d'autres renseignements que ceux prévus par l'article. Le ministre publie les plans qui ont été

acceptés et, s'il y a des préoccupations, le ministère fera des consultations. Voilà l'essentiel de l'amendement.

Le président: Souhaitez-vous discuter de l'amendement?

Êtes-vous tous en faveur de l'amendement?

Êtes-vous en faveur de votre amendement, madame May?

Mme Elizabeth May: Suis-je autorisée à voter, monsieur le président?

Le président: Non, c'est vrai.

Mme Elizabeth May: J'aimerais bien cela et je vous remercie de m'accorder des droits et des privilèges supplémentaires. Larry Miller...

Le président: Je dois vous retirer ce droit.

Des voix: Oh, oh!

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

Le président: Nous en sommes maintenant à l'amendement PV-2 que propose Mme May.

La parole est à vous, madame May.

Mme Elizabeth May: Monsieur le président, dans la même logique, c'est un amendement à l'article 60, mais à la page 56 cette fois. Il s'agit de s'assurer que le ministre publie, dans la *Gazette du Canada* et sur le site Internet du ministère des Transports, les plans de prévention de la pollution par les hydrocarbures et les plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures qui sont présentés en application de l'article 167.4 afin d'en faciliter l'accès par le public.

Comme vous le savez, monsieur le président, c'est un sujet qui intéresse énormément les collectivités qui vivent près des installations de manutention d'hydrocarbures. La publication des plans de prévention de la pollution et des plans d'urgence contre la pollution servirait l'intérêt public. J'espère que les membres du comité appuieront l'amendement.

● (0920)

Le président: Souhaitez-vous en discuter?

M. Mai.

M. Hoang Mai: Pourrais-je demander aux fonctionnaires ce qu'ils pensent de l'amendement?

Le président: Si quelqu'un veut bien...

M. Hoang Mai: J'aimerais savoir ce qu'ils pensent de l'idée de rendre l'information accessible et de la publier dans la *Gazette du Canada*.

M. Sylvain Lachance (directeur exécutif, Affaires réglementaires et assurance de la qualité, Sécurité et sûreté maritime, ministère des Transports): Beaucoup de consultations publiques ont déjà lieu dans le processus du CCR, et nous envisageons la possibilité d'accroître cela.

Le président: M. McGuinty.

M. David McGuinty: Consulte-t-on beaucoup le public avant la présentation des plans? Est-ce que c'est ce que vous laissez entendre?

M. Sylvain Lachance: Bon nombre de consultations auprès du public ont lieu avant la mise en place, non pas des plans, mais du régime, pour le nettoyage du déversement de pétrole, par exemple.

M. David McGuinty: Qui mène les consultations?

M. Sylvain Lachance: Elles sont menées dans le cadre du système du CCMC que nous avons en place, et elles sont ouvertes au public, de même que par notre Conseil consultatif régional.

M. David McGuinty: Pourrais-je poser une autre question, monsieur le président?

Le président: Certainement.

M. David McGuinty: La publication des plans ne suscite-t-elle pas des préoccupations concernant la sécurité nationale?

M. Sylvain Lachance: Non.

M. David McGuinty: Actes terroristes, cibles, rien?

M. Sylvain Lachance: Non, pas à ce que je sache, mais c'est possible.

M. David McGuinty: Merci.

(L'amendement est rejeté.)

(L'article 60 est adopté.)

(Les articles 61 et 62 sont adoptés.)

(Article 63)

Le président: Mme May propose l'amendement PV-3

La parole est à vous, madame May.

Mme Elizabeth May: Monsieur le président, l'amendement est similaire aux autres, mais il ne porte pas sur le même type d'information recueillie dans le cadre des mesures législatives. Il s'agit de l'article 63 du projet de loi qui modifie l'article 168 de la loi. J'ajouterais ainsi un article 168.4 au contenu de la page 58. Voici ce qui serait ajouté après l'article 168.3:

[...] s'il a des motifs raisonnables de croire que l'installation de manutention d'hydrocarbures a rejeté, rejette ou risque de rejeter des hydrocarbures, que le plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures ou le plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures de l'installation ne satisfait pas aux exigences prévues par règlement ou que l'exploitant de l'installation n'a pas à sa disposition [...] la procédure, l'équipement et les ressources [...]

... le ministre prend des mesures.

Mon amendement fait en sorte que lorsque le ministre est mis au courant de la situation où une installation de manutention d'hydrocarbures a rejeté, rejette ou risque de rejeter des hydrocarbures et qu'elle n'est pas en mesure de résoudre le problème urgent, il établit et publie un rapport sur la situation afin que la collectivité soit mise au courant de tout incident qui s'est produit ou qui risque de se produire ou de l'incapacité d'intervenir.

Ce serait fait une fois que le ministre a été mis au courant. Encore une fois, il ne s'agit pas d'ajouter une étape supplémentaire. Le

ministre est déjà au courant de la situation. Il s'agit seulement de faire en sorte que le public soit également au courant.

Le président: Merci.

M. Mai.

[Français]

M. Hoang Mai: Je suis un peu surpris de constater que les députés représentant le gouvernement votent contre l'idée de rendre les rapports publics. Des fonctionnaires représentant divers ministères nous ont indiqué que ce n'était pas vraiment une question de sécurité nationale.

Si nous faisons, bien sûr, le parallèle avec tout ce qui se passe relativement à la sécurité ferroviaire, on constate que les gens sont inquiets, qu'ils posent des questions et qu'ils demandent que tout soit rendu public. Même les élus municipaux n'ont pas les informations. On s'aperçoit qu'il y a de plus en plus d'inquiétudes.

Je trouve un peu difficile de comprendre pourquoi les députés représentant le gouvernement votent contre la publication des rapports sans même donner d'explications. Ma question s'adresse donc davantage aux députés du parti ministériel. J'espère avoir une réponse.

● (0925)

[Traduction]

Le président: Y a-t-il d'autres interventions au sujet de l'amendement?

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 63 est adopté.)

(Les articles 64 à 79 inclusivement sont adoptés.)

Le président: Nous passons maintenant au titre abrégé.

L'article 1 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: L'annexe est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: C'est tout. Merci, mesdames et messieurs.

Je remercie beaucoup les représentants du ministère de leur présence.

Cela dit, 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>