



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 060 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 9 mai 2017

Président

M. Scott Simms

Comité permanent des pêches et des océans

Le mardi 9 mai 2017

• (0920)

[Traduction]

Le président (M. Scott Simms (Coast of Bays—Central—Notre Dame, Lib.)): Bonjour, tout le monde, et bienvenue. La séance est ouverte.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude des zones de protection marines, au titre de la Loi sur les océans. Nos invités de ce matin proviennent de la côte Ouest.

Nous vous remercions, vous qui venez de loin, de vous être joints à nous ce matin.

Nous accueillons M. Robert Lewis-Manning, qui est le président de la Chamber of Shipping of British Columbia.

Nous accueillons également M. Don Krusel, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Prince Rupert.

Selon la façon dont nous procédons habituellement, vous disposez de 10 minutes chacun pour faire votre déclaration préliminaire, et je devrais dire 10 minutes ou moins. Nous sommes toujours heureux lorsque la déclaration est moins longue. Je ne sais pas ce que cela veut dire, mais, quoi qu'il en soit... Ensuite, bien entendu, nous passons à nos séries de questions. Nous disposons de 90 minutes — nous n'utiliserons probablement pas toute cette période — pour poser des questions.

Pour commencer, monsieur Lewis-Manning, veuillez prendre la parole pour 10 minutes ou moins.

M. Robert Lewis-Manning (président, Chamber of Shipping of British Columbia): Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je suis heureux de me joindre à vous pour discuter brièvement ce matin du rôle clé de la Loi sur les océans et des zones de protection marines à l'égard de la gestion et de la protection de l'environnement côtier du Canada et de la façon dont notre industrie s'intègre dans cette approche de gestion afin d'appuyer la protection et le commerce.

En général, j'espère que vous comprenez qu'on a de plus en plus besoin d'une gestion côtière qui est transparente, prévisible et adaptable. Même si d'importants progrès sont réalisés par tous les intervenants participant à la protection côtière, il y a plusieurs aspects où de modestes investissements dans les ressources et de simples changements d'approche produiraient des avantages importants. Certes, une gestion côtière efficace qui générera des résultats exige l'adoption d'une approche intégrée réunissant l'éventail d'intervenants compétents afin qu'ils collaborent pour établir des plans pratiques et réalisables. À cette fin, nous sommes heureux d'avoir observé de récents investissements dans les sciences

océaniques et les divers engagements du plan de protection des océans.

Bien entendu, mes commentaires sont présentés du point de vue du transport maritime commercial et du commerce international, de façon plus générale. La Chamber of Shipping représente les intérêts d'armateurs, de mandataires et de fournisseurs de services responsables du commerce international et intérieur canadien sur la côte Ouest du pays. Cela englobe de nombreux aspects, des personnes à bord de traversiers et de bateaux de croisière au transport conteneurisé à des fins d'importation et d'exportation par nos grands ports, dans la région de l'Ouest, en passant par les marchandises destinées à l'exportation vers l'Asie, comme le grain.

La protection de l'environnement côtier va de pair avec la capacité de gagner la confiance des Canadiens et de nos clients. De plus, la capacité de protéger notre environnement côtier de façon intelligente garantira également la compétitivité continue de nos portes commerciales, à un moment où les pressions au chapitre de la concurrence augmentent.

J'ai participé personnellement à des initiatives de conservation menées sur les trois côtes du Canada et sur celles des Grands Lacs. J'ai de l'expérience liée à la planification et à la gestion de divers aspects du risque sur nos côtes et à l'application de la réglementation canadienne sur la pollution, de façon plus générale, que j'ai acquise dans le cadre de mon rôle précédent, au gouvernement.

Nous nous concentrons actuellement sur l'Ouest du Canada, et nous participons activement à plusieurs initiatives de conservation menées au titre de la Loi sur les océans, mais aussi d'autres lois et programmes relevant d'Environnement et Changement climatique Canada et de Parcs Canada. Chaque processus est unique et présente des défis différents en ce qui a trait à la biodiversité; les objectifs de chaque processus sont différents, de même que les intervenants mobilisés et touchés. Notre secteur est maintenant représenté, pour la toute première fois, au Comité consultatif national sur les espèces en péril.

Le préambule de la Loi sur les océans mentionne la promotion par le Canada d'une gestion intégrée des océans et des ressources marines. Nous croyons que cet esprit est le bon, car une planification et une gestion intégrées de nos eaux côtières devraient offrir la meilleure possibilité de protéger et de récupérer nos écosystèmes purs, tout en gérant des activités humaines durables, y compris la navigation commerciale.

La partie II de la Loi sur les océans donne des détails sur cet esprit et établit les principes de l'élaboration et de la mise en oeuvre d'une stratégie de gestion des océans du Canada, notamment le principe du développement durable, c'est-à-dire un développement qui répond aux besoins du présent, sans compromettre la capacité des générations à venir de répondre à leurs propres besoins.

C'est de ce point de départ qu'il semble y avoir un certain flou quant à la façon de respecter le principe de la gestion durable. De notre point de vue, il ne semble pas exister de processus clair ni d'outil législatif ou réglementaire qui régissent adéquatement une planification et une gestion côtières intégrées dans les zones où l'activité humaine est élevée.

Le résultat de cette lacune, c'est la possibilité accrue qu'on n'arrive pas à bien comprendre les changements environnementaux qui se produisent dans un écosystème avant qu'ils n'atteignent un niveau critique, puis, en réaction à cette situation, qu'on mette en oeuvre des mesures pour faire face à cette menace qui pourraient ne pas avoir été étudiées de façon importante et avoir des conséquences imprévues. De même, une absence de planification délibérée des espaces suppose qu'un changement au chapitre des activités, y compris les activités industrielles comme la nôtre, n'est pas mesuré, en grande partie, ni compris de façon holistique.

Il est intéressant de souligner que l'un des meilleurs exemples de planification intégrée existe dans de nombreux ports du Canada, où les pressions liées au développement durable et les préoccupations des intervenants associées à l'exploitation des navires ont entraîné l'adoption d'approches holistiques pour qu'on puisse examiner les risques et les conséquences et atténuer ces conséquences dans le but d'atteindre les objectifs en matière de sécurité, de durabilité et de conservation.

Une absence de planification intégrée et de gestion subséquente des zones où l'activité humaine est élevée pourrait se solder par une occasion manquée d'améliorer un écosystème régional particulier, d'offrir de la prévisibilité à l'égard de l'activité humaine réglementée, comme le transport commercial, et de trouver des stratégies novatrices pour gérer ce développement.

Par exemple, plusieurs aspects de la planification des risques devraient être intégrés. Il s'agit notamment de la planification des risques visant à déterminer les exigences relatives au pilotage côtier, d'une planification des itinéraires qui tient compte des caractéristiques de manoeuvre des navires et de la planification des mesures d'urgence et des interventions en cas de déversement, pour n'en nommer que quelques-uns.

Nous croyons que le plan de protection des océans comprendra de nouvelles initiatives de planification qui viseront à améliorer la gestion des déplacements des navires, des activités d'ancrage et des aspects de l'exploitation des navires à l'égard desquels les collectivités autochtones et côtières ont manifesté des préoccupations.

Rien de tout cela n'est surprenant pour les fonctionnaires fédéraux. En effet, ils s'efforcent d'adopter une approche plus intégrée pour la gestion des côtes et déploient des efforts comme l'initiative qu'est la zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique afin de s'appuyer sur une approche plus holistique. Il est à espérer que le plan de protection des océans intégrera davantage les stratégies de gestion côtière actuelles et à venir.

Nous soutenons qu'il serait possible de régler certains des problèmes actuels assez rapidement et sans débat important.

Premièrement, modifiez l'article 35 de la Loi sur les océans de manière à inclure un motif supplémentaire pour l'établissement d'une zone de protection marine, c'est-à-dire la conservation, la protection et le développement durable des zones côtières où l'activité humaine est élevée, y compris le transport maritime pour appuyer le commerce intérieur et international. L'inclusion de ce motif supplémentaire permettrait aux zones d'activité humaine élevée de faire l'objet d'un examen scientifique approprié et de recevoir les

ressources nécessaires, y compris une analyse comparative des effets cumulatifs tels que les changements au fil du temps, qui pourraient être mesurés et pris en compte grâce à une planification intégrée et adaptative. Cette approche intégrée permettrait également d'établir des corridors commerciaux maritimes reconnus et de concentrer la planification intégrée dans les corridors maritimes essentiels aux portes commerciales du Canada. L'approche actuelle fondée sur les systèmes pourrait permettre ou non de tenir compte de ces zones, alors il serait utile d'inclure explicitement un tel motif dans le but de prévoir la planification officielle de l'espace marin des zones où l'activité humaine est élevée.

Deuxièmement, une fois qu'une zone initiale a été désignée comme candidate aux fins de la protection marine, il faut la désigner tôt, et, par la suite, amorcer la planification intégrée. Cette planification ne devrait pas se produire de façon isolée et ainsi entraîner de longs retards; il devrait plutôt s'agir d'un processus itératif dans le cadre duquel les intervenants sont déterminés à atteindre des objectifs communs. Ces objectifs peuvent être adaptés aux besoins propres à la zone de protection.

Troisièmement, assurez-vous que les bons ministères fédéraux participent au processus de planification, dès le départ. Certaines initiatives précédentes ont été moins efficaces et n'ont pas permis d'établir tôt les besoins potentiels des intervenants, ce qui a provoqué des difficultés subséquentes au moment de la publication de l'ébauche de réglementation. Ce processus est à la fois non efficient et inefficace.

Quatrièmement, envisagez fortement de donner suite à plusieurs des recommandations du rapport récemment produit par le Comité permanent de l'environnement et du développement durable concernant les zones de protection fédérales et les objectifs en matière de conservation. Par exemple, la recommandation 35 du rapport du comité mentionne les investissements dont on a besoin dans les infrastructures en ce qui a trait à la conservation. Plusieurs aspects de l'utilisation durable de nos eaux côtières sont directement liés aux infrastructures. Celles-ci pourraient comprendre les installations de réception portuaires, les réseaux de données, les systèmes de gestion des navires, la couverture radar, la surveillance à distance, la mesure acoustique et de nombreuses autres technologies importantes servant à atténuer les risques pour les eaux côtières.

Enfin, je voudrais insister sur le fait que nous devons gérer attentivement les attentes et être conscients du degré d'effort requis pour atteindre adéquatement nos cibles de biodiversité internationales et prendre des mesures de protection côtière supplémentaires. Même si on pouvait avoir tendance à faire progresser toutes les initiatives de conservation simultanément, il doit y avoir un certain degré d'établissement des priorités, de sorte que les intervenants puissent également être préparés adéquatement à apporter une contribution réfléchie et fondée sur des données probantes.

Dans une optique semblable, la chaîne d'approvisionnement du Canada fait face à une concurrence croissante des États-Unis, et nous devons nous concentrer sur l'élaboration de solutions complexes aux problèmes de durabilité au lieu de nous contenter d'imposer des contraintes au commerce. Nous croyons que, grâce à une solide planification intégrée de l'espace maritime et à des objectifs clairs, le Canada pourra continuer de faire croître de façon durable son commerce international et de protéger ses écosystèmes côtiers.

Merci de m'avoir donné l'occasion de vous faire part de mes réflexions aujourd'hui.

• (0925)

Le président: Merci, monsieur Lewis-Manning.

Monsieur Krusel, vous disposez de 10 minutes ou moins; veuillez prendre la parole.

M. Don Krusel (président et chef de la direction, Administration portuaire de Prince Rupert): Merci, et bonjour.

Au nom de l'Administration portuaire de Prince Rupert, je voudrais remercier le président et les membres du Comité de m'avoir invité à comparaître ici, aujourd'hui.

Le port de Prince Rupert fait partie des actifs les plus précieux du Canada relativement à son programme de commerce international. Aujourd'hui, nous sommes la troisième porte commerciale en importance du point de vue de la valeur, après Vancouver et Montréal. Fait peut-être encore plus important, le port de Prince Rupert offre au Canada le plus grand potentiel pour l'expansion de ses échanges commerciaux avec les économies de l'Asie-Pacifique en raison de nos corridors de transport non congestionnés et de l'accessibilité de larges bandes de terres industrielles côtières relevant de notre compétence.

Tous les ans, environ 40 milliards de dollars de marchandises commerciales passent par le corridor de Prince Rupert. Ces transactions touchent tous les aspects du commerce canadien et, par conséquent, tous les aspects de l'économie canadienne, de l'exportation de plus de six millions de tonnes de produits agroalimentaires provenant de nos prairies à près de huit millions de tonnes de produits de consommation et de produits industriels de grande valeur transportés à destination et en provenance des terres centrales du Canada, en passant par un million de tonnes de produits forestiers du Nord de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, près de un million de tonnes de sous-produits de la biomasse et plus de six millions de tonnes de produits énergétiques.

Depuis 10 ans, le port de Prince Rupert fait partie des ports dont la croissance est la plus rapide en Amérique du Nord, principalement en conséquence du succès extraordinaire qu'a connu nos activités de transport par conteneur ou de transport multimodal. Nous prévoyons que ce taux de croissance va se poursuivre dans l'avenir prévisible. Nous élaborons actuellement le modèle de planification qui pourrait faire croître le corridor commercial de Prince Rupert jusqu'à une capacité supérieure à 140 millions de tonnes de marchandises par année, ce qui rivalisera avec la taille actuelle du Port Metro Vancouver.

Il importe de reconnaître que, comme le Canada est un pays commercial, son économie nationale ne peut croître et prospérer que si l'on permet à ses ports, qui sont ses liens avec les marchés étrangers, de croître et de prospérer eux aussi. Voilà pourquoi nous, au port de Prince Rupert, consacrons une si grande part de notre investissement en temps et en ressources à la protection des environnements culturel, social, marin et terrestre dans lesquels nous travaillons. Nous reconnaissons que notre croissance durable quant au volume d'échanges commerciaux effectués par l'intermédiaire de notre port est une question de prospérité économique et de diversité écologique.

Nous participons à des activités de planification maritime, notamment à titre de membre du comité directeur de la ZGICNP — ou la Zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique —, et nous comprenons et appuyons les objectifs environnementaux et sociaux de ces initiatives. Nous allons continuer de prendre part à l'établissement de zones de protection marines dans la biorégion du plateau du Nord.

Nous faisons cela dans le but de nous assurer qu'un soutien peut être offert à l'égard de la protection des zones marines écologiques et biologiques qui ont de l'importance, tout en protégeant l'accès

maritime aux grands navires commerciaux transportant des milliards de dollars de marchandises et de biens canadiens, vu les taux actuels et futurs d'expansion.

L'accès commercial aux fins du commerce canadien doit englober la rapidité, la fiabilité, l'efficacité et la rentabilité. Il importe également d'envisager de fournir aux marins des options leur permettant de maximiser la sécurité grâce à une marge de manoeuvre en matière de navigation.

Comme l'a déclaré le représentant du MPO dans le témoignage qu'il a présenté devant le Comité, le transport maritime est permis dans la plupart des zones de protection marines, sauf s'il y a un certain impact direct. Lorsque le besoin d'arrêter la navigation dans toute zone de protection marine est établi, cela se fait par une conformité volontaire et négociée avec l'industrie du transport maritime.

Toutefois, nous voudrions proposer qu'une approche plus proactive et améliorée soit envisagée. Nous proposons que le processus général d'établissement des zones de protection marines à venir commence par un objectif de désignation et de protection de routes de navigation sécuritaires traversant de larges zones côtières, des routes de navigation qui tiennent lieu d'artères économiques pour le secteur commercial canadien.

La désignation de ces routes de navigation sécuritaires tiendrait compte de valeurs environnementales et sociales, ainsi que de mesures quantifiées du risque lié à la navigation. La désignation de ces routes pourrait favoriser la capacité d'orienter les priorités en matière d'investissement relativement à la promotion d'une plus grande sécurité maritime et de mesures d'atténuation environnementale, nombre desquelles ont été recensées dans le plan de protection des océans du gouvernement fédéral.

• (0930)

Le port de Prince Rupert a achevé des travaux importants sur son territoire relativement à la quantification du risque d'incident de transport maritime, dans le but de recenser les politiques et les procédures les plus importantes qui préviendraient l'occurrence d'incidents liés aux navires.

Cette quantification a également révélé que le port de Prince Rupert est sans doute le port le plus sécuritaire de la côte ouest de l'Amérique du Nord, principalement en raison de son accès rapide et direct à la pleine mer; aux approches larges, profondes et abritées du port; à l'existence d'une technologie établie en matière de navigation et de politiques et procédures portuaires; et, enfin, de la circulation maritime commerciale et récréative relativement faible dans la zone, comparativement à d'autres portes situées sur la côte.

Le risque d'incident, ainsi que la capacité de réduire ces éléments de risque de façon importante, doit être établi comme un point de référence important dans le cadre de ces conversations. Le Canada compte de nombreuses zones dont l'écologie marine est riche. Le pays compte également un certain nombre de voies commerciales maritimes stratégiques et cruciales qui appuient le moteur économique du Canada. Ces deux ressources revêtent une importance nationale et méritent d'être protégées au profit des générations à venir.

Merci de votre attention.

Le président: Merci, messieurs Krusel et Lewis-Manning. Nous apprécions vos déclarations préliminaires.

Dans le cadre des questions, nous allons commencer par céder la parole au côté du gouvernement. Madame Jordan, vous disposez de sept minutes; allez-y.

Mme Bernadette Jordan (South Shore—St. Margarets, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de comparaître aujourd'hui. C'est très intéressant.

Il est intéressant que je sois la première à pouvoir poser des questions, du fait que je viens de la côte Est.

Monsieur Lewis-Manning, ma première question s'adresse à vous. Vous avez dit que nous devons nous assurer d'inclure tous les ministères qui participent au processus. Pouvez-vous nous donner un peu de détails à ce sujet? Avez-vous des exemples que vous pourriez utiliser, de situations qui ne se sont pas produites, mais qui auraient dû se produire? Comment pouvons-nous aller de l'avant de manière à nous assurer que nous faisons cela?

• (0935)

M. Robert Lewis-Manning: Certainement. Je vous remercie de l'excellente question.

Il n'y a pas eu de mauvaise intention. Je pense que, au fil du temps, nous observons une fusion de l'organisme de réglementation traditionnel — Transports Canada — et du ministère qui est responsable de la gestion fondée sur les écosystèmes. Les deux ont une philosophie très différente.

Du côté de l'organisme de réglementation, par exemple, Transports Canada est habitué à cerner un problème dans l'industrie, à trouver une solution à l'échelon mondial, puis à la mettre en oeuvre à l'échelon national. Il s'agit habituellement d'une solution à un problème très précis, comme les émissions aériennes ou le contrôle de la pollution, quelque chose de ce genre, alors que le ministère des Pêches et des Océans et la Garde côtière étudient habituellement des approches fondées sur les écosystèmes. Ces deux ensembles de compétences sont nécessaires, et, maintenant, ils doivent être fusionnés. Ces deux ministères doivent comprendre et avoir une expérience semblable.

Cela commence à avoir lieu. Nous commençons à observer une certaine pollinisation croisée entre les ministères, et j'inclus Environnement et Changement climatique Canada également. C'est un ministère essentiel, mais devinez quoi? Il n'a pas vraiment beaucoup travaillé dans notre secteur par le passé. Nous devons l'aider à connaître notre industrie et à la comprendre, tout en créant cette expérience.

Je pense qu'il y a eu dans le passé certains exemples où les choses ne se sont pas déroulées aussi bien qu'elles auraient pu. Certains des processus sont très longs, et beaucoup de changements se produisent en une décennie. La technologie change; notre compréhension de l'environnement dans lequel nous fonctionnons change; et l'industrie change considérablement, elle aussi, sur une période de 5 à 10 ans.

Le processus commence. Vous pouvez commencer à observer les premières étapes de cette approche intégrée. Les îles Scott constituent un exemple qui a récemment été mis en lumière: malgré toutes les bonnes intentions et tous les bons objectifs, ce ne sont pas nécessairement tous les bons intervenants qui ont participé depuis le début. Maintenant, il y a eu publication préalable et les vrais travaux ne font que commencer — encore une fois —, car il doit y avoir un dialogue plus complet au sujet des solutions qui sont réalistes et importantes.

Mme Bernadette Jordan: Dans votre témoignage, vous venez tout juste d'affirmer que cela n'a pas vraiment fonctionné avec Environnement et Changement climatique Canada. Pouvez-vous nous donner des détails à ce sujet? Ce ministère n'a-t-il pas pris part au processus, alors qu'il aurait dû y participer, ou bien son approche

est-elle différente de celle de Transports Canada et du MPO? J'essaie simplement de déterminer quelle est la meilleure façon d'aller de l'avant. Les trois ministères doivent-ils prendre part au processus dès le tout début? Je voudrais seulement obtenir votre rétroaction à ce sujet.

M. Robert Lewis-Manning: Je pense que l'approche fondée sur les écosystèmes est l'élément important de cette situation. On ne peut étudier aucun problème de façon isolée, car l'expertise qu'il faut avoir pour aborder un écosystème provient de beaucoup de ministères différents et du secteur en tant que tel, de plusieurs secteurs.

Cela n'a pas toujours eu lieu dans le passé, mais nous voyons des signes indiquant que c'est le cas aujourd'hui. Il y a maintenant une coordination entre les ministères. Cependant, elle en est à ses premières étapes. C'est le tout début.

Comme les objectifs en matière de protection sont très élevés, tous les efforts doivent être déployés pour aider les ministères qui ne connaissent pas bien certains des secteurs réglementés à mieux les comprendre. Il nous incombe de participer à ce processus et de contribuer à l'éducation des intervenants.

Mme Bernadette Jordan: Avez-vous été invité à soumettre des commentaires sur cette réglementation et sur la façon dont elle vous touche ou dont nous allons procéder en ce qui a trait aux zones de protection marines?

M. Robert Lewis-Manning: Absolument.

De fait, la semaine prochaine, nous allons rencontrer des représentants de l'industrie et de ces trois ministères pour parler expressément des îles Scott. Ce sont de premiers pas dans la bonne direction.

Mme Bernadette Jordan: Parfait. Merci beaucoup.

Monsieur Krusel, je voudrais discuter d'une approche proactive. Vous parlez de planification maritime et de protection du transport commercial maritime. Estimez-vous que nous en faisons assez à cet égard? Avez-vous l'impression que le processus que nous avons maintenant mis en place aux fins de nos zones de protection marines dissipe vos préoccupations?

M. Don Krusel: Je pense que le processus est là pour que le dialogue puisse avoir lieu concernant l'aspect maritime commercial. Toutefois, j'estime que l'attention est ciblée sur le volet protection et que, parfois, les voix des intervenants commerciaux sont secondaires. Tout ce que j'essaie de dire, c'est que, comme je l'ai mentionné dans mon témoignage, le commerce est tellement important pour l'économie du Canada qu'on ne saurait en faire abstraction dans le dialogue. Il ne s'agit que d'un rappel du fait que nous devons établir un équilibre lorsque nous étudions ces affaires.

Cela pourrait avoir l'air négatif, mais ce ne l'est pas. Trop souvent, lorsque les groupes sont invités à la table, les voix des intervenants commerciaux sont de beaucoup surpassées en nombre par celles des divers groupes qui sont là pour représenter les ONG. La plupart du temps, lorsque la discussion a lieu, 80 % des groupes qui sont représentés à la table parlent de protection et 20 % parlent des aspects commerciaux. La conversation doit être plus équilibrée.

• (0940)

Mme Bernadette Jordan: Dans ce cas, serait-il avantageux de les séparer?

M. Don Krusel: Non. J'hésiterais à les séparer, car je pense que les groupes commerciaux qui sont liés à la circulation commerciale doivent entendre les préoccupations qui sont formulées au sujet de la protection de l'écosystème marin. De même, les groupes qui sont là pour se concentrer sur la protection de l'environnement marin doivent entendre parler de l'importance de l'économie maritime.

Mme Bernadette Jordan: Dans ce cas, comment pouvons-nous trouver l'équilibre, afin que ce ne soit pas 80 % pour 20 %?

M. Don Krusel: Je dirais que, au moment de créer tout groupe de travail, il faut respecter l'équilibre. Je pense que c'est une question de s'assurer qu'il y a un équilibre à la table.

Mme Bernadette Jordan: Merci.

Le président: Monsieur Sopuck, vous disposez de sept minutes.

M. Robert Sopuck (Dauphin—Swan River—Neepawa, PCC): Merci.

J'ai d'abord un commentaire à formuler. Je représente une circonscription située dans le Centre-Ouest du Manitoba, Dauphin—Swan River—Neepawa. Il s'agit de la plus grande circonscription productrice de canola au pays. Dans ma région, nous sommes extrêmement dépendants du travail que vous faites. C'est drôle. En tant qu'unique membre du Comité provenant de l'intérieur des terres, il s'agit d'une situation maritime où, selon moi, je devrais avoir la priorité par rapport à tous les autres députés ici présents du point de vue des désirs et des besoins de ma circonscription.

J'ai été très intrigué par l'idée selon laquelle le processus devrait commencer par la protection des routes de navigation sécuritaires. Il s'agit là d'une notion très novatrice qui m'attire beaucoup actuellement. Je pense que, de ce côté-ci de la Chambre, bien sûr, vous pouvez être assurés du fait que cette suggestion très novatrice sera la plus importante dans notre esprit, car, lorsqu'il y a des retards dans le transport depuis la côte, les répercussions qui se font sentir des régions productrices de grain de la Colombie-Britannique jusqu'au Manitoba sont énormes, alors notre succès dépend du vôtre.

J'ai une question à poser à M. Lewis-Manning. Elle est très simple.

Quel effet le transport maritime a-t-il sur l'environnement marin, à part les déversements catastrophiques? Quel effet les pratiques de transport normales ont-elles sur l'environnement marin?

M. Robert Lewis-Manning: Je pense que toute activité industrielle a une certaine incidence. Je vais parler de façon très générale. Les émissions aériennes ont un impact sur l'environnement. C'en est un auquel l'industrie s'attaque très bien, et, de fait, les émissions diminuent de façon générale, surtout dans nos environnements côtiers, en raison de la réglementation internationale et nord-américaine. Alors, c'est une bonne nouvelle.

Ces derniers temps, nous entendons parler davantage des perturbations acoustiques. Il s'agit de l'incidence du bruit que produisent les navires sous l'eau sur les mammifères marins. Certes, il s'agit en ce moment d'un problème très important dans l'Ouest du Canada, et le gouvernement, l'industrie et beaucoup d'organismes de conservation déploient bien des efforts pour tenter de trouver des solutions à ce problème. Le port de Prince Rupert et celui de Vancouver mènent tous deux des programmes environnementaux importants visant à appuyer l'acquisition d'une meilleure compréhension du problème, la réalisation de recherches et l'élaboration de moyens d'atténuer le bruit sous l'eau. Il s'agit probablement du programme le plus important, pour l'instant.

Le bruit et la lumière ont une certaine incidence, surtout vu les types de marchés que nous servons, où on expédie des produits

agroalimentaires. Parfois, les navires doivent jeter l'ancre, et, occasionnellement, ils le font à proximité de collectivités. Voilà un problème dont nous sommes très conscients. Nous travaillons en étroite collaboration avec Transports Canada et avec les collectivités autochtones et côtières afin de tenter de réduire cet impact.

● (0945)

M. Robert Sopuck: En ce qui concerne les problèmes acoustiques et les mammifères marins, je présume que l'épaulard est une des principales espèces touchées. À part certaines sous-populations, ici et là, je crois savoir que, à l'échelle mondiale, l'épaulard se porte très bien du point de vue des nombres. N'est-ce pas?

M. Robert Lewis-Manning: De façon générale, la situation des divers types d'épaulards s'améliore. Seulement 78 épaulards résidents du sud fréquentent les eaux de la côte sud de la Colombie-Britannique. Leur nombre diminue depuis maintenant un certain temps, et on prête certainement beaucoup d'attention au fait de tenter d'arrêter cette tendance négative.

M. Robert Sopuck: Cette diminution est-elle due à la pollution acoustique?

M. Robert Lewis-Manning: Elle est due à un certain nombre de facteurs. Il y a des décennies, nous les chassions et les capturons. Ce n'était probablement pas une bonne chose. Bien entendu, l'accessibilité des proies est un autre problème important pour cette espèce, de même que les contaminants dans l'eau. Nous espérons que ces trois impacts majeurs sur cette espèce seront abordés dans un avenir prochain.

M. Robert Sopuck: La pollution acoustique pose-t-elle des problèmes pour les stocks de saumon?

M. Robert Lewis-Manning: Je ne suis pas scientifique de profession, mais je ne le crois pas.

M. Robert Sopuck: D'accord. Je pense qu'il importe que nous déterminions ce qui est « important » dans l'écosystème et que nous n'ayons pas peur de dire que, si ces choses se produisent, nous pouvons vivre avec les conséquences. J'en reviens à la question de l'importance capitale de vos ports pour le secteur de l'économie axée sur les ressources naturelles de notre pays. De mon point de vue et de celui des personnes assises de ce côté-ci de la table, il est extrêmement important que l'on maintienne vos installations en activité.

Monsieur Krusel, quelles activités menez-vous dans le but de conserver et de protéger les ressources environnementales?

M. Don Krusel: Actuellement, nous effectuons beaucoup de surveillance dans le but de mesurer tous les impacts que nous avons. Au cours des cinq dernières années, nous avons dépensé des millions de dollars pour installer des systèmes de surveillance du bruit. Nous assurons une surveillance régulière de la qualité de l'eau dans tout le port. De surcroît, dans le simple but de nous assurer que le port est sûr et sécuritaire, nous avons investi beaucoup dans les aides à la navigation maritime, en partenariat avec la Garde côtière canadienne. En partenariat avec la Garde côtière et la GRC, nous avons également installé récemment un système radar terrestre, car il n'y en avait pas sur la côte nord de la Colombie-Britannique. Nous disposons d'un réseau de systèmes de surveillance et d'amélioration permettant de nous assurer que les navires qui circulent à destination et en provenance du port de Prince Rupert et par la porte de Prince Rupert le font de la manière la plus sécuritaire et la plus efficiente possible. Grâce aux systèmes de surveillance, nous sommes en mesure d'observer tout impact avant qu'il y ait des conséquences négatives sur l'environnement. À ce jour, nous sommes très heureux de la façon dont les choses se passent.

M. Robert Sopuck: Si une zone de protection marine était créée dans le but de protéger l'habitat benthique — les éponges, les récifs, ce genre de choses —, à supposer que la profondeur de l'eau était suffisante, les navires qui circulent au-dessus de ces zones de protection marines auraient-ils des effets sur les ressources benthiques qu'on cherche à protéger?

M. Don Krusel: Je ne peux pas répondre à la question. Je ne suis pas un scientifique. Cela nous ramène à votre question précédente: dans quelle mesure ces ressources sont-elles vastes et est-ce que la circulation maritime... Tout d'abord, il faudrait mesurer si la circulation maritime commerciale a bel et bien une incidence négative et si elle réduit effectivement la zone écologiquement ou biologiquement importante en question.

Je ne suis pas un scientifique, alors je ne le sais pas pour l'instant; il n'y a pas d'exemples précis. Du moins, dans notre voie de circulation commerciale et corridor maritime, il n'y a aucune zone écologique importante qui, à notre connaissance, doit être protégée, ce qui aurait une incidence sur la circulation des navires à destination et en provenance de Prince Rupert. Je pense qu'il importe simplement que tout le monde fasse ce qu'il faut pour, premièrement, vérifier s'il y a des zones importantes et, deuxièmement, s'assurer que les deux secteurs d'intérêt peuvent continuer d'exister et être protégés.

Le président: Merci, monsieur Sopuck.

Avant que nous passions à M. Stetski, monsieur Sopuck, puis-je vous demander de venir prendre la barre? Merci beaucoup.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Monsieur Stetski, vous disposez de sept minutes; allez-y.

M. Wayne Stetski (Kootenay—Columbia, NPD): Merci de votre présence aujourd'hui.

Simplement pour que vous le sachiez, j'ai évolué dans le secteur de l'écologie, et j'ai été le gestionnaire qui a fait participer des parcs provinciaux dans la vallée du Bas-Fraser et sur l'île de Vancouver, y compris des parcs marins de la Colombie-Britannique.

Je voudrais commencer par M. Lewis-Manning. Vous avez bien affirmé avoir acquis de l'expérience dans le domaine de la conservation, avant d'entrer dans le domaine du transport maritime?

• (0950)

M. Robert Lewis-Manning: Non, pas exactement, mais j'ai participé à des initiatives de conservation menées partout au pays, d'un point de vue axé sur les politiques.

M. Wayne Stetski: Lorsque vous trouvez un environnement marin unique et rare, n'est-il pas plus facile de déplacer le transport maritime que l'environnement marin?

M. Robert Lewis-Manning: En réalité, cela dépend. Je pense qu'il y a des cas où l'écosystème est délicat au point que ce pourrait être le cas, mais c'est vraiment au cas par cas, alors je pense que ce serait purement hypothétique si j'affirmais une chose ou l'autre. La réalité, c'est que, grâce à une approche appropriée fondée sur les écosystèmes, on peut déterminer quelles pourraient être les bonnes mesures d'atténuation. Il pourrait s'agir notamment de déplacer l'itinéraire qu'emprunte un navire, mais il faut un exemple précis, sans quoi je formulerais des hypothèses.

M. Wayne Stetski: Y a-t-il des exemples de situations où cela est arrivé dans le passé?

M. Robert Lewis-Manning: Certainement, sur la côte est du Canada, il y a eu des changements de la configuration du trafic ayant pour but de régler des problèmes liés aux mammifères marins, alors cela peut arriver. Il s'agissait là d'un exemple précis d'une situation où il était logique de procéder ainsi et où l'industrie a collaboré afin de trouver une solution.

M. Wayne Stetski: Vous avez mentionné les épaulards de la côte Ouest et les 78 qui restent. A-t-on changé quoi que ce soit du point de vue du transport maritime dans le but de tenter de créer un meilleur avenir pour les épaulards de la côte Ouest, actuellement?

M. Robert Lewis-Manning: Cet été, à compter du mois d'août, l'industrie effectuera un essai visant à évaluer l'impact d'une réduction de la vitesse, plus particulièrement dans le détroit de Haro, qui est le plus délicat des écosystèmes pour l'épaulard résident du sud. C'est là qu'il cherche de la nourriture et qu'il s'accouple. Cet essai se déroulera sur une période de deux mois et aura pour objectif de mesurer le changement général du son dans cette partie du détroit de Haro, pour qu'on puisse voir si une réduction de la vitesse, à elle seule, peut avoir une incidence positive.

M. Wayne Stetski: Je crois que vous avez affirmé que les voies de transport maritime sont actuellement volontaires et qu'elles ne sont pas réglementées. Quand vous regardez vers l'avenir, j'essaie simplement d'imaginer une carte des zones de conservation marines importantes recensées et de la circulation des navires vers Vancouver, par exemple. Selon vous, pourrait-on mettre en place une réglementation, dans l'avenir, afin de tenter d'établir un itinéraire très défini que doivent suivre les navires pour rentrer dans les ports situés le long de la côte Ouest et pour en sortir?

M. Robert Lewis-Manning: Ce n'est pas volontaire. Il y a un cadre de gestion de la circulation pour les navires qui entrent dans le port de Vancouver depuis l'océan. Les navires doivent respecter ce système d'organisation du trafic. Il faudrait peut-être étudier la façon dont ce système sera géré dans l'avenir. Je pense qu'une partie de la recherche que j'ai déjà décrite contribuera beaucoup à l'étude des options qui pourraient être intelligentes dans cette situation, pour ce qui est de régler ce problème particulier, lié aux mammifères marins.

M. Wayne Stetski: Quand vous dites qu'ils doivent suivre un itinéraire particulier, d'un point de vue géographique, jusqu'à quelle distance de Vancouver cet itinéraire va-t-il, actuellement?

M. Robert Lewis-Manning: Il va jusque dans l'océan, c'est-à-dire l'entrée occidentale du détroit de Juan de Fuca, au large de l'île de Vancouver.

M. Wayne Stetski: C'est bon à savoir.

Monsieur Krusel, concernant Prince Rupert et le détroit d'Hécate, encore une fois, pour l'avenir, je ne sais pas si on en arriverait un jour à cela, mais y a-t-il de la valeur à déterminer quels produits devraient ou ne devraient pas être expédiés à partir du port de Prince Rupert? Je songe plus particulièrement au détroit d'Hécate et au mazout brut. Y a-t-il actuellement une loi qui prévoit ce qui peut sortir d'un port, ou la porte est-elle grande ouverte?

M. Don Krusel: La porte est grande ouverte, sauf pour ce qui est actuellement envisagé, c'est-à-dire un moratoire sur les navires-citernes, exactement ce à quoi vous faites allusion. Cela a été proposé, bien entendu, et la situation progresse actuellement. Nous attendons la possible loi.

M. Wayne Stetski: Je suis curieux en ce qui concerne le transport maritime en général, à Prince Rupert, parce que vous êtes entouré de nations autochtones très riches. Tient-on des consultations avec les Premières Nations relativement au transport maritime, à l'établissement d'autres itinéraires ou à ce qui entre à Prince Rupert et à ce qui en sort, actuellement?

• (0955)

M. Don Krusel: Oui. Le port de Prince Rupert est situé sur le territoire traditionnel des Tsimshian de la côte. Dans le cas de pas mal tout ce que nous faisons, de longues consultations ont lieu. J'affirmerais qu'en ce moment, on pourrait presque parler de partenariat.

Je ne peux pas dire que des consultations ont été tenues au sujet des routes de navigation. Comme cela a été mentionné, les routes de navigation traditionnelles ont été conçues il y a si longtemps que je ne sais même pas quand elles ont été établies, au départ, mais je sais qu'il s'agit de l'itinéraire le plus sécuritaire pour le trafic maritime... Je doute que des consultations aient eu lieu au moment où elles ont été établies.

Les nations autochtones locales siègent à un comité des opérations maritimes qu'a établi le port. Elles participent régulièrement aux réunions de tous nos comités d'examen environnemental qui s'occupent du trafic de marchandises nouveau et existant. Elles sont très bien consultées.

M. Wayne Stetski: Les Haïdas font-ils également partie de ces nations, puisque tout impact...

M. Don Krusel: Les Haïdas ne se trouvent pas sur notre territoire, alors ils ne prennent pas part à nos conversations consultatives.

M. Wayne Stetski: D'accord. Parce que, si un déversement se produit, bien entendu, les intérêts des Haïdas seraient touchés également, dans le détroit d'Hécate.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Merci beaucoup.

Monsieur Hardie, veuillez prendre la parole, pour sept minutes.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je veux aborder les épaulards résidents du sud. Leur nombre a diminué. Il semble qu'il se soit maintenant au moins stabilisé. Je crois savoir qu'on prendra des mesures particulières au titre du plan de protection des océans dans le but de travailler avec les responsables du transport maritime et d'autres activités afin de s'assurer que la santé de la population se rétablit davantage.

Certes, nous avons arrêté la dégringolade, et il y a manifestement un intérêt clé à l'égard de la préservation de cette espèce, mais cela s'inscrit aussi dans le contexte de ce dont nous avons besoin au chapitre des échanges commerciaux accrus. Je me demande si vous pouvez placer votre boule de cristal devant vous et nous donner une idée du taux d'augmentation que nous pouvons attendre en ce qui a trait au transport maritime provenant des ports de Vancouver et de Prince Rupert, si les choses se passent bien et que le commerce est bon.

M. Robert Lewis-Manning: Je répondrai le premier à cette question. Une partie de ma réponse est une hypothèse. Je pense que nous allons observer une augmentation des échanges commerciaux. Il y a aura une augmentation des volumes de commerce. Je ne m'attends pas à ce que le nombre de déplacements de navire augmente de façon considérable, mais nous verrons de plus grands navires transporter ces cargaisons, surtout dans le cas des marchandises en vrac et du trafic conteneurisé. Je pense qu'il y aura de petites augmentations en ce qui a trait au nombre de navires, mais de plus grandes augmentations en ce qui concerne le volume des cargaisons transportées.

Qu'est-ce que cela suppose, en réalité? Cela suppose que certains des défis auxquels nous faisons face aujourd'hui seront toujours là demain. Évidemment, dans le cas d'un défi comme celui que présente le cas des épaulards résidents du sud, il s'agit d'une solution à long terme. Les conséquences ou les résultats positifs ne se concrétiseront pas rapidement. Les espèces ont été en déclin pendant des décennies, et le rétablissement prendra des décennies.

M. Ken Hardie: L'infrastructure nécessaire est-elle en place dans vos deux ports afin que vous puissiez accueillir de plus grands navires?

M. Robert Lewis-Manning: Je vais laisser M. Krusel répondre en ce qui concerne le port de Prince Rupert.

Oui, dans certains cas. Je pense que nous allons rechercher des augmentations au chapitre de l'efficacité dans la façon dont nous déplaçons les cargaisons, surtout par la porte qui mène à Vancouver. Beaucoup de gens se concentrent là-dessus, et une grande part du gouvernement...

M. Ken Hardie: Je comprends, monsieur Lewis-Manning. Je suis désolé. Je suis à court de temps, alors je dois vraiment me concentrer sur la question.

Monsieur Krusel?

M. Don Krusel: Nous attendons une forte augmentation sur la côte Nord. C'est exactement ce que j'ai déclaré. Nous prévoyons une croissance considérable de la circulation et du volume de marchandises passant par Prince Rupert, simplement parce que nous disposons des terres nécessaires et que nous avons l'avantage concurrentiel voulu.

• (1000)

M. Ken Hardie: Dans ce cas, observez-vous des pressions visant la création de nouvelles voies de transport maritime?

M. Don Krusel: Nous étudions cette question. En prévision de cette croissance, nous planifions la façon dont cette circulation accrue fonctionnera efficacement et de manière équilibrée. Nous envisageons l'établissement de voies de transport maritime afin de nous assurer que ces navires entrent dans le port et en ressortent de façon sécuritaire.

M. Ken Hardie: J'imagine qu'un certain effort sera déployé dans le but d'éviter les zones de protection marines.

M. Don Krusel: Tout à fait.

M. Ken Hardie: Bien.

Je veux aborder un peu le rôle de l'administration portuaire en ce qui a trait à l'évaluation environnementale, car vous en effectuez, n'est-ce pas?

M. Don Krusel: Oui, dans le cadre de certains projets.

M. Ken Hardie: Respectez-vous le principe de précaution du MPO?

M. Don Krusel: Je ne suis pas certain de ce qu'est le principe de précaution...

M. Ken Hardie: Dans ce cas, je suppose que la réponse est non.

M. Don Krusel: Je ne pense pas. Des membres de mon personnel effectuent ces évaluations, alors je ne suis pas au courant...

M. Ken Hardie: La raison pour laquelle je vous pose cette question, c'est que vous avez mentionné que vous avez la chance d'avoir beaucoup de terrains à usage industriel. L'emplacement de l'installation de traitement de gaz naturel sur l'île Lelu et sa proximité par rapport aux zostères marines ont fait l'objet de certaines préoccupations.

Comme vous avez autant de terrains, pourquoi avoir choisi cet endroit plutôt qu'un autre moins fragile?

M. Don Krusel: Cette question pourrait faire l'objet d'une discussion d'une demi-heure. Ce que je peux dire, c'est que le choix de l'emplacement a été effectué après d'innombrables consultations qui tenaient compte de l'environnement. De plus, ce promoteur en particulier a élaboré un plan qui lui coûtera 1 milliard de dollars de plus pour assurer la protection de l'environnement.

Compte tenu de la façon dont certains projets... parce qu'il y avait un nombre assez important de projets d'installations de gaz naturel liquéfié pour lesquels des emplacements avaient été choisis à Prince Rupert, et dont l'emplacement est toujours réservé. Ce promoteur a pour ainsi dire pris le dernier espace libre, et a ensuite consenti tous les efforts possibles pour intégrer la protection de l'environnement dans la conception de son projet. Maintenant que le marché a changé, nous collaborons avec lui pour examiner d'autres endroits possibles qui pourraient présenter moins de risques.

Je crois que je vais m'arrêter ici.

M. Ken Hardie: Je dirais qu'il s'agit de l'application du principe de précaution.

M. Don Krusel: Si c'en est la définition, alors, oui, nous respectons le principe de précaution.

M. Ken Hardie: Je vais m'adresser à vous deux. Nous avons reçu un témoin de l'Université Simon Fraser qui ne partageait pas nécessairement l'avis selon lequel les ZPM étaient la seule façon ou la façon la plus efficace de préserver l'équilibre écologique marin à certains endroits.

Selon vous, existe-t-il d'autres solutions ou d'autres façons de faire qui seraient complémentaires à une zone de protection marine et que nous devrions aussi examiner?

M. Robert Lewis-Manning: À mon avis, de façon générale, la planification spatiale marine est complémentaire. Il ne faut pas avoir peur d'examiner des zones où l'activité est élevée, parce que nous devons mesurer les effets écologiques et les effets sur l'activité humaine. À mon humble avis, du moins, l'établissement de ZPM est parfois envisagé dans des endroits où l'activité humaine est peu importante. Toutefois, nous devrions aussi concentrer nos efforts sur des zones où il y a beaucoup d'activités.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Merci beaucoup.

Monsieur Arnold, vous avez cinq minutes.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à nos deux témoins d'être présents aujourd'hui.

Ma première question est liée directement à votre déclaration préliminaire, monsieur Lewis-Manning. Vous avez mentionné que l'industrie du transport doit s'appuyer sur un processus transparent, prévisible et adaptable.

Pouvez-vous m'expliquer comment un processus peut être prévisible tout en étant adaptable? Ces deux termes ne sont-ils pas contradictoires?

M. Robert Lewis-Manning: Je vous remercie de votre question. Elle est judicieuse.

À mon avis, ces termes ne sont pas contradictoires. Les responsables des industries peuvent s'adapter au fil du temps s'ils savent quelle est la direction à suivre; il s'agit d'être en mesure de cerner les objectifs longterm d'avance pour qu'ils puissent avoir le temps d'appliquer des idées novatrices comme mesures d'adaptation. Il importe d'établir rapidement des objectifs clairs, qui sont importants, pour que les responsables de l'industrie et du gouvernement puissent se mettre au travail et réfléchir aux façons de s'adapter pour atteindre n'importe quel objectif précis.

• (1005)

M. Mel Arnold: Cela mènera à une autre question, alors. Notre gouvernement doit atteindre l'objectif de 5 % de zones protégées d'ici la fin de 2017, et de 10 % d'ici 2020. Selon vous, ces objectifs sont-ils raisonnables, si on tient compte des éléments de prévisibilité et d'adaptabilité? L'industrie du transport aura-t-elle le temps de s'adapter et de demeurer viable et prévisible, pour reprendre vos termes?

M. Robert Lewis-Manning: Je suis d'avis que nous avons une bonne idée des zones que le gouvernement fédéral examine pour l'atteinte des objectifs de conservation; donc je peux répondre par l'affirmative, mais tout est dans les détails. Selon moi, bon nombre des plans de gestion en appui aux zones protégées s'étendent au-delà de ces dates limites, et certains aspects de leur mise en oeuvre seront répétitifs, mais, dans l'ensemble, je crois qu'il est possible d'atteindre ces objectifs.

M. Mel Arnold: Donc, vous dites que les zones sont peut-être définies, mais que l'élaboration des plans de gestion qui y sont liés ne sera pas terminée avant les dates limites.

M. Robert Lewis-Manning: Oui, c'est ce que je crois.

M. Mel Arnold: D'accord, merci.

Je m'adresse à vous deux. Nous connaissons l'importance de l'opportunité dans le domaine du transport. Je me suis quelque peu renseigné sur l'histoire des chemins de fer en Colombie-Britannique. On a construit la voie ferrée de la Kettle Valley Railway dans le Sud de la province au début des années 1900 dans le but premier d'écourter de quelques heures le temps d'acheminement des produits de la soie en provenance d'Asie vers les marchés de New York pour en obtenir le meilleur prix.

Quelle importance revêt l'opportunité dans le processus de transport aujourd'hui? Est-ce que les heures ou les jours comptent pour beaucoup dans ce processus?

Je sais que le port de Prince Rupert semble avoir un avantage en ce sens, car il est plus près de l'Asie.

M. Don Krusel: Je vous remercie de poser cette question, parce qu'elle est absolument essentielle. Le succès du port de Prince Rupert au cours des 10 dernières années, en ce qui concerne le trafic intermodal, est attribuable au fait que nous offrons la chaîne d'approvisionnement la plus rapide et la plus fiable entre l'Asie et le continent nord-américain parmi tous les ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord.

Les transporteurs disent toujours que leurs marchandises arrivent à la destination finale des heures... Ils parlent de jours, mais en somme il s'agit d'heures. Il y a de la concurrence sur la côte Ouest, et c'est grâce à cet avantage que les ports de Vancouver et de Prince Rupert offrent un service concurrentiel. Le système de voies ferrées et notre proximité par rapport au marché asiatique nous confèrent cet avantage. Le temps est précieux. C'est pourquoi il est si important de protéger les voies de transport maritime.

M. Mel Arnold: Essentiellement, un siècle plus tard, ces heures sont toujours essentielles en ce qui a trait au transport.

M. Don Krusel: Tout à fait, et elles deviendront encore plus importantes, en réalité, au fil du temps et à mesure que la valeur des produits transportés augmentera.

M. Mel Arnold: Très rapidement, pour terminer, compte tenu non seulement de l'augmentation du trafic, mais aussi de l'utilisation accrue de technologies et de la formation plus poussée des travailleurs, diriez-vous que le transport maritime est de plus en plus sécuritaire ou le contraire?

M. Don Krusel: Tout à fait. Peu importe les graphiques que vous consultez, même ceux montrant les déversements en mer, le volume augmente et le nombre d'incidents diminue de façon notable. Comme c'est le cas pour tous les autres modes de transport, nous cherchons tous à apporter des améliorations.

Il est à noter que la marchandise transportée par ces navires a une grande valeur pour ses propriétaires, qui souhaitent la protéger et s'assurer que le navire se rend du point A au point B de façon sécuritaire, qu'il arrive à bon port, à temps, et que les marchandises sont transportées de façon sécuritaire.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Merci beaucoup.

Monsieur Morrissey, vous avez cinq minutes.

M. Robert Morrissey (Egmont, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'ai quelques questions, qui peuvent sembler simples.

À mesure que la taille des navires augmente, les bruits qu'ils émettent augmentent-ils aussi?

M. Robert Lewis-Manning: Tout ce que je peux répondre, c'est que nous ne le savons pas encore. En réalité, on constate que les navires de construction récente sont, de façon générale, moins bruyants, parce que leur conception est soumise à des exigences plus strictes. À mon avis, les nouveaux navires, y compris les plus gros, seront moins bruyants que les navires plus petits et plus vieux.

● (1010)

M. Robert Morrissey: Pour ce qui est de la capacité de l'industrie du transport d'accroître le volume de marchandises transportées sans pour autant augmenter le nombre de déplacements, la technologie et l'ingénierie permettront-elles de continuer de réduire les incidences des sons produits sur l'environnement marin?

M. Robert Lewis-Manning: Nous le croyons. De fait, nous voulons mesurer cela cet automne.

M. Robert Morrissey: Donc vous allez le mesurer.

M. Robert Lewis-Manning: Oui. Nous examinerons des bruits spécifiques émis par des navires particuliers. En fait, nous le faisons déjà dans l'Ouest du Canada. Chaque navire qui entre dans le port de Vancouver produit un certain bruit, et sa signature acoustique est mesurée. À mesure que des navires de construction récente passent par nos installations, nous espérons constater qu'ils sont moins bruyants.

M. Robert Morrissey: Existe-t-il des données reconnues dans ce domaine?

M. Robert Lewis-Manning: Oui. Les administrations portuaires de Vancouver et de Prince Rupert effectuent de la surveillance acoustique. C'est relativement récent, mais elles sont probablement à l'avant-garde à l'échelle internationale pour ce qui est d'établir ce type de base de données.

M. Robert Morrissey: Je souhaite revenir à la question du président portant sur l'équilibre entre la protection de l'environnement marin et les activités commerciales. Notre société continue d'exiger davantage — un niveau de vie meilleur et plus élevé, une plus grande richesse —, et cela ne peut être atteint que par la croissance économique, et les échanges commerciaux en sont essentiellement le moteur. Nous devons trouver un équilibre. Étant de la côte Est du Canada, je peux affirmer que les échanges commerciaux sont importants pour nous. L'industrie de la pêche est aussi extrêmement importante.

Monsieur Krusel, vous avez mentionné que, au moment d'établir ou d'améliorer des zones de protection marines, nous devons d'abord établir un corridor de transport maritime désigné, et ensuite examiner les répercussions de la mise en oeuvre de la zone. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

M. Don Krusel: Je ne crois pas qu'il y a beaucoup de choses à dire, hormis le fait que, comme vous l'avez mentionné et je l'ai soulevé dans ma déclaration préliminaire, les échanges commerciaux sont essentiels pour le Canada. La durabilité économique du pays est fondée sur la capacité de faire des échanges commerciaux à l'échelle internationale. Sur la côte Ouest, en particulier, l'activité économique est en croissance pour ce qui touche l'Asie du Pacifique, donc, pour maintenir notre économie, nous devons conserver nos voies commerciales.

Les voies commerciales ne sont pas que terrestres et constituées de chemins de fer et d'autoroutes. Elles sont aussi maritimes. Il existe de nos jours des voies de transport désignées. Quand nous examinons les zones de protection marines, nous devons nous assurer de la protection de ces voies commerciales maritimes. Nous devons trouver un équilibre pour nous assurer de la protection à la fois de l'écosystème marin et de nos voies commerciales vers les marchés internationaux.

M. Robert Lewis-Manning: Je serai bref, monsieur le président.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Vous avez une minute.

M. Robert Lewis-Manning: Ce qui est bien à propos des corridors, c'est que vous concentrez vos ressources et vos activités de planification sur eux, comme vous le feriez dans le cas de corridors terrestres. Si vous effectuez la planification de façon adéquate, vous concentrez toutes les bonnes connaissances scientifiques et l'expertise technique appropriée sur un seul corridor.

M. Robert Morrissey: J'aimerais ajouter deux questions, monsieur le président.

Tout d'abord, nous entendons beaucoup les termes « transparent et prévisible ». Selon vous, brièvement, comment pouvons-nous assurer que le processus d'établissement de ZPM est transparent et prévisible? J'ai oublié l'autre terme que vous avez utilisé.

M. Robert Lewis-Manning: Adaptable.

M. Robert Morrissey: Oui, « adaptable », c'est ce terme qui pique le plus ma curiosité.

M. Robert Lewis-Manning: Je vais commencer par l'adaptabilité. À mon avis, ce qui importe à cet égard, c'est qu'il est nécessaire de faire des évaluations au fil du temps. Il ne suffit pas de faire quelque chose, de le mettre en oeuvre, et ensuite de ne pas y revenir et l'examiner. La capacité d'examiner périodiquement ce que vous avez mis en oeuvre est un élément important pour qui veut veiller à ce que les effets désirés se produisent.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Allez-y, monsieur Morrissey, mais soyez bref. Je vais faire preuve d'indulgence.

M. Robert Morrissey: Monsieur Krusel, en ce qui concerne la rapidité et la fiabilité, il y a deux éléments connexes qui découlent du transport. Le premier concerne le moment où la marchandise est chargée sur le navire et est en mouvement, et le deuxième concerne le délai lié au transport de la marchandise vers les installations portuaires, que ce soit par train ou par camion, et le délai du transfert multimodal. Comment l'administration portuaire de Prince Rupert se compare-t-elle à d'autres au Canada, et quelles incidences cela a-t-il sur la rapidité de la livraison des marchandises?

• (1015)

M. Don Krusel: Le passage du moyen de transport terrestre au navire?

M. Robert Morrissey: Oui.

M. Don Krusel: Je vous remercie, parce que vous me donnez l'occasion de faire l'éloge de l'administration portuaire de Prince Rupert.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Je vous prie de vous vanter brièvement.

M. Don Krusel: C'est ce que je vais faire.

Parce que le port de Prince Rupert ne se trouve pas dans une région métropolitaine ni dans un environnement métropolitain...

M. Robert Morrissey: Je suis un député issu d'une région rurale, alors je m'intéresse davantage à cette relation.

M. Don Krusel: ... nous ne sommes pas comme la plupart de nos concurrents de la côte Ouest, qui se trouvent dans des régions métropolitaines importantes, alors une grande partie du trafic — je parle des conteneurs — est destinée à ce marché, et le terminal est engorgé par des camions qui transportent des conteneurs depuis et vers des entrepôts de Vancouver, de Seattle ou de Los Angeles. Nous n'avons pas de conteneurs qui sont transportés en provenance ou à destination de Prince Rupert. Ils sont immédiatement déchargés du navire et placés sur un train et acheminés partout en Amérique du Nord avant même le départ du navire. Nous appelons cela le temps d'arrêt négatif. En fait, un tiers des conteneurs déchargés d'un vaisseau sont déjà en route vers des marchés intérieurs avant même le départ du navire.

M. Robert Morrissey: Alors cela serait également moins dommageable pour l'environnement.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Je crois que nous devons nous arrêter ici.

M. Don Krusel: Absolument. C'est le port dont l'empreinte carbone est la plus faible de la côte Ouest.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Merci.

Monsieur Arnold, vous avez cinq minutes.

M. Mel Arnold: La question s'adresse à vous deux. Combien de fois Transports Canada ou le MPO ont-ils communiqué avec les organisations responsables du transport maritime dans le but de stimuler le transport au moyen des ports, et avez-vous discuté des répercussions des ZPM si vous avez tenu ces réunions?

M. Robert Lewis-Manning: Fréquemment, à l'heure actuelle. Les communications n'étaient pas toujours aussi fréquentes, mais il s'agit d'un dialogue assez stable entre les deux ministères et le secteur afin de discuter de l'effet des initiatives de conservation sur le commerce.

M. Mel Arnold: Monsieur Krusel.

M. Don Krusel: Je donnerais la même réponse. On maintient un dialogue continu.

M. Mel Arnold: Qui est responsable du trafic maritime au-delà des régions relevant de l'administration portuaire? Une fois qu'on a quitté le port de Vancouver ou celui de Prince Rupert, jusqu'où l'administration portuaire contrôle-t-elle le trafic et, ensuite, à quel moment, s'il survient un problème, est-ce la responsabilité du capitaine de chaque navire? Qui est responsable? De qui le capitaine relève-t-il?

M. Don Krusel: L'administration portuaire est responsable d'une assez petite zone. C'est dans les limites du port, ce qui ne représente pas une grande zone, du moins pour ce qui est du port de Prince Rupert. C'est probablement la même chose pour celui de Vancouver.

L'Administration de pilotage a un pilote canadien qui demeure à bord un peu plus longtemps, mais après un certain temps, la responsabilité de choisir les corridors habituels menant jusqu'à la haute mer revient au capitaine du navire.

M. Mel Arnold: Pour changer de sujet, nous avons parlé du bruit des navires ou de ses incidences sur l'environnement. L'an passé, nous avons entendu parler d'une collision avec une baleine. Je crois qu'elle a été heurtée par un navire de croisière.

Quelles initiatives sont mises en place à cet égard afin d'éviter les collisions avec des mammifères marins et ainsi de suite? On doit vraiment se demander ce qui s'est passé ici. Si vous essayez d'attraper un poisson avec vos mains, vous comprenez immédiatement que c'est presque impossible. Pourquoi ne peut-on pas éviter ces collisions? Qu'en pensez-vous?

M. Don Krusel: Je crois que la réponse est, comme nous l'avons tous deux mentionné, que c'est un domaine où on n'a pas encore beaucoup de données scientifiques. Je pense que beaucoup d'efforts sont déployés maintenant pour comprendre l'impact des navires. On croit que le niveau de bruit des bâtiments et de vaisseaux d'une certaine taille peut avoir des incidences sur les mammifères et sur les raisons pour lesquelles ils s'approchent d'un navire ou ne peuvent pas éviter la collision.

Vous devez comprendre qu'un capitaine sur le pont d'un navire ne peut pas voir directement sous la proue du navire, alors c'est davantage le mammifère...

• (1020)

M. Robert Lewis-Manning: Je serai très bref si ça vous va.

Deux autres points. D'abord, en fait... un partenariat avec le port de Prince Rupert, celui de Vancouver et l'industrie. L'Aquarium de Vancouver a produit un livret sur la sensibilisation aux mammifères marins, et il s'agit d'un programme d'éducation et de sensibilisation destiné aux navires qui arrivent sur la côte Ouest. Ensuite, je crois que, dans deux ou trois ans, nous aurons un système de suivi en temps réel des mammifères marins, et Ocean Networks Canada coordonne l'initiative faisant appel à la technologie. À mon avis, nous trouverons bientôt des solutions techniques pour éviter les collisions de navires avec les mammifères marins, comme vous l'avez décrit.

M. Mel Arnold: Pouvez-vous décrire un peu plus le programme ou ce que, selon vous, nous verrons bientôt?

M. Robert Lewis-Manning: Je n'y participe pas de près, mais je sais effectivement qu'Ocean Networks Canada travaille en partenariat avec le gouvernement fédéral afin de concevoir un système de suivi en temps réel, où, littéralement, depuis le pont d'un navire, probablement au moyen d'une application ou d'un iPad quelconque, vous pourrez localiser les mammifères marins. Ce système utilisera un réseau acoustique de moniteurs submersibles.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Très bien. Merci beaucoup.

La parole est à M. Finnigan, pour cinq minutes.

M. Pat Finnigan (Miramichi—Grand Lake, Lib.): J'ai seulement deux ou trois questions, et si certains de mes...

Le vice-président (M. Robert Sopuck): N'oubliez pas, chers collègues, que nous devons bientôt voter, alors la cloche sonnera à 10 h 40.

Monsieur Finnigan.

M. Pat Finnigan: Merci d'être ici.

Mes questions s'adresseront peut-être à MM. Lewis-Manning et Krusel. Nous savons tous que les ZPM sont importantes pour protéger la vie marine et l'écosystème, notamment du côté de l'industrie, diriez-vous que mettre de l'ordre dans les couloirs de navigation et les choses connexes, seulement faire cela...? Serait-il avantageux d'entreprendre ces processus, si, au final, vous croyez également cela?

M. Robert Lewis-Manning: Oui. C'est une excellente question, et je crois effectivement que ce serait une excellente chose, et c'est pourquoi j'ai mentionné qu'il faut effectuer une planification spatiale maritime officielle. Nous en avons besoin. Je crois qu'il est important d'établir non seulement des ZPM, mais d'engager également un processus parallèle visant les zones d'activités humaines élevées. C'est pourquoi je l'ai mentionné, et nous croyons effectivement que c'est important.

M. Pat Finnigan: Monsieur Krusel.

M. Don Krusel: Absolument. En réalité, M. Lewis-Manning a dit plus tôt qu'on peut se concentrer sur ces corridors au moyen de la technologie et les améliorer après leur établissement.

M. Pat Finnigan: Nous établirons nos ZPM dans les eaux canadiennes, bien sûr, et une fois que nous sommes en haute mer... Ma deuxième question sera la suivante: quelle est l'expérience de l'industrie du transport avec d'autres administrations? Les États-Unis ont-ils des ZPM, et à quel point sont-elles mises à jour ou perfectionnées par rapport aux nôtres? Y a-t-il des enjeux que nous devrions connaître lorsque nous traversons d'autres ZPM dans le monde ou le long de nos côtes?

M. Robert Lewis-Manning: Pour être très bref, je ne crois pas qu'un pays est meilleur que l'autre, mais je pense qu'on doit tirer des leçons d'une partie du processus américain concernant la planification spatiale marine. Nous citons souvent l'exemple de la façon dont les intervenants ont participé au processus pour obtenir le résultat escompté. Je reviens à mon commentaire précédent sur la planification spatiale marine. Il existe de bons exemples de gestion de l'aspect de la durabilité, à l'extérieur du Canada, relativement à l'activité industrielle.

M. Pat Finnigan: Monsieur Krusel.

M. Don Krusel: Je ne possède pas les connaissances voulues pour être en mesure de répondre à la question.

M. Pat Finnigan: C'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet. Je ne sais pas si mes collègues veulent utiliser une partie de mon temps.

M. Robert Morrissey: J'aimerais revenir à l'empreinte carbone du port de Prince Rupert, que je trouve intrigante.

M. Don Krusel: Eh bien, il s'agit d'une combinaison de facteurs. Nous n'avons pas autant de circulation de camions. En fait, nous en avons peu parce que...

M. Robert Morrissey: Alors vous êtes capables de décharger les conteneurs du navire sur le train et ensuite de les transporter partout au pays?

M. Don Krusel: Le chemin de fer passe directement dans le terminal, et le conteneur est littéralement déchargé du navire pour être placé sur le train, et le train quitte le terminal dans les heures suivant l'arrivée du navire. Ensuite, le trajet du chemin de fer vers Prince Rupert, en passant par les Rocheuses, est le plus plat des chemins de fer de la côte ouest de l'Amérique du Nord et, par conséquent, la locomotive a besoin de moins de puissance de traction. On peut tirer le même nombre de wagons — et même davantage — avec moins de puissance de traction et moins de diesel. Il en faut beaucoup moins. Nous l'avons mesuré et avons effectué une comparaison. Ce corridor de commerce a une très faible empreinte carbone.

• (1025)

M. Robert Morrissey: Je m'écarte un peu du sujet, mais parfois, dans le cadre d'une planification du point de vue économique, le déplacement d'une activité économique loin des régions peuplées et congestionnées est plus judicieux.

M. Don Krusel: Cela ne fait aucun doute, et cela pose un défi. Il s'agit non pas seulement d'un défi de nature environnementale, mais également d'un défi lié au transport selon lequel, dans les ports situés dans les principales régions métropolitaines — et nous en parlons dans l'industrie des transports —, la partie cruciale est le dernier mille et même davantage. C'est le dernier mille qui passe dans une région métropolitaine importante. Tout est ralenti. On doit composer avec la congestion de la circulation, de même qu'avec la congestion routière. Cela a une incidence non seulement sur la fiabilité de la circulation des marchandises, mais aussi sur la rapidité du transport des marchandises. La circulation est ralentie, et cela augmente également les incidences sur l'environnement, sur le plan tant social qu'écologique.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Je crois que c'est tout.

Monsieur Stetski.

M. Wayne Stetski: Comment la flotte de traversiers de la Colombie-Britannique mesure-t-elle le bruit émis actuellement à Vancouver? Quel est le niveau de décibels?

M. Robert Lewis-Manning: C'est une excellente question, et les traversiers représentent certainement une composante assez importante du profil sonore des eaux côtières du Sud de la Colombie-Britannique, principalement en raison du nombre de déplacements. Lorsque vous avez de 9 000 à 10 000 navires longs courriers, vous avez probablement de 12 000 à 15 000 déplacements de traversiers. Les traversiers participent au processus de mesure et cherchent également des options d'atténuation.

M. Wayne Stetski: Il s'agit d'une étude sur la cible de 10 % de zones marines protégées. Je vais élargir la question. À votre avis, que peut faire l'industrie du transport afin d'aider la protection de zones marines protégées dans l'avenir?

M. Robert Lewis-Manning: Je crois que la partie la plus importante est de comprendre le processus et d'y participer tôt. Nombre de ces processus sont déjà en cours. Nous avons accéléré et augmenté notre participation dans tout l'ensemble des processus, alors que, auparavant, nous avons peut-être été un peu plus passifs.

M. Wayne Stetski: Quelle est la situation actuelle relativement au déversement de l'eau de ballast? On s'inquiète du fait qu'elle pourrait introduire des espèces étrangères ou envahissantes. Quelle est la réglementation sur le déversement de l'eau des navires qui arrivent de l'étranger?

M. Robert Lewis-Manning: La convention internationale sera mise en oeuvre en septembre prochain. Le Canada est maintenant en voie d'élaborer son approche réglementaire afin de mettre en oeuvre cette réglementation internationale.

Les armateurs de partout dans le monde installent des technologies de traitement. Des difficultés surviendront en cours de route, et je pense que la phase de mise en oeuvre durera plus de 10 ans. On aura besoin de tout ce temps avant que les vaisseaux soient équipés de technologies qui fonctionnent vraiment bien. C'est un sujet technique très complexe.

M. Don Krusel: Des lignes directrices très strictes sont déjà en place. Les administrations portuaires s'assurent que tout est scellé et qu'il n'y a aucun déversement d'eau dans les eaux canadiennes. Bien qu'on effectue des changements, on a encore besoin de prendre des mesures préventives afin de s'assurer qu'aucune espèce envahissante n'est introduite dans les eaux canadiennes.

M. Wayne Stetski: Je comprends cela.

Ma dernière question — et j'aime penser qu'elle sera complémentaire au lieu d'être concurrente — est la suivante: que pensez-vous du transport de marchandises à partir de Churchill, ma ville natale?

M. Robert Lewis-Manning: Elle est bien bonne. Je crois que cela pose un défi et dépendra essentiellement des facteurs économiques et, à un certain degré, des conditions environnementales liées à Churchill.

C'est difficile de savoir. En ce moment, le prix des produits de base de notre industrie est à son niveau le plus bas, et nous avons une trop grande capacité et un trop grand tonnage. C'est pourquoi les tarifs marchandises sont à leur plus bas.

Actuellement, je crois que cela représenterait un défi à court terme, et le plus grand changement serait l'augmentation des tarifs marchandises. Clairement, nous avons beaucoup de fret à exporter au pays, ce qui est encourageant.

• (1030)

M. Don Krusel: Je vais juste ajouter que la taille est ce qui importe dans toute industrie. C'est la raison pour laquelle les navires

sont de plus en plus grands et, même au port de Prince Rupert, nous avons une certaine zone, une partie du port, qui est en train de devenir non rentable en raison de l'interdiction faite aux grands navires de circuler dans les cheneaux maritimes. Par conséquent, nous croyons que, dans un avenir proche, lorsque cette zone particulière du port ne sera plus rentable, nous devons déménager ailleurs. À mon avis, le plus grand défi de Churchill, c'est que le port se trouve du mauvais côté de l'évolution du transport de marchandises, dans le sens où les navires sont de plus en plus grands et que cela pose un défi à Churchill.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Merci beaucoup.

Il nous reste 10 minutes, chers collègues, avant que la cloche sonne. Voici ce que je propose: chacun peut poser une question, et cela devrait prendre jusqu'à 10 minutes.

Je vais commencer par les libéraux.

Je ne vais pas compter le temps, mais allez-y le plus rapidement possible afin que nous terminions à temps.

M. Ken McDonald (Avalon, Lib.): Il ne s'agit probablement pas d'une question que d'une affirmation, j'imagine.

Merci aux deux témoins d'être ici aujourd'hui.

Nous avons entendu bon nombre de témoins. Je dois dire que, à mon avis, aujourd'hui était probablement la journée la plus intéressante parce que tous deux avez parlé d'économie et mentionné à quel point elle est importante relativement à ce que vous faites. Vous êtes prêts à travailler avec tous les intervenants, les collectivités autochtones et les autres, de même que sur l'aspect environnemental. Vous avez tout englobé dans ce que vous faites, vous désirez en faire plus si c'est nécessaire et travailler avec tous les ministères, peu importe lequel, ou s'ils veulent parler d'une seule voix afin de résoudre les problèmes. On examine les ZPM et les problèmes environnementaux dans l'ensemble de votre industrie.

Je veux seulement vous en remercier parce que c'est absolument fantastique. J'espère que nous aurons beaucoup d'autres commentaires de votre part.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): C'est bien dit, monsieur McDonald.

Maintenant, monsieur Arnold.

M. Mel Arnold: Merci, monsieur le président.

On s'est beaucoup intéressé dernièrement à vos ports de la côte Ouest avec le pipeline et les annonces liées au GNL qui ont eu lieu dans cette province. Avec l'augmentation proposée des ZPM et l'impact potentiel sur les couloirs de navigation et les ports, croyez-vous que les investisseurs considèrent toujours ces projets comme des investissements intéressants ou les ZPM ont-elles un effet dissuasif?

M. Don Krusel: Je ne crois pas que les ZPM auront un effet. Je pense que les conditions des marchés internationaux, le prix des produits de base et le fait de ne pas savoir si ces projets sont viables ou non sur le plan économique auront le plus grand effet. Ce sont vraiment les marchés internationaux qui déterminent le moment de ces projets.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Monsieur Stetski.

M. Wayne Stetski: Je veux seulement parler du rôle de l'industrie du transport pour atteindre ces 10 % de zones protégées. Je suis juste curieux: qu'est-ce que vous pensez que le gouvernement devrait faire pour atteindre cette cible de 10 %? Vous pouvez établir un lien avec votre industrie, si vous le voulez.

M. Robert Lewis-Manning: Je crois que mon commentaire précédent soulignait le fait qu'il faut établir la ZPM et ensuite élaborer le plan de gestion et que cela aidera à accélérer le processus davantage que de viser un résultat parfait, ce qui peut prendre beaucoup plus de temps à gérer avant la publication du plan. Vous entendrez probablement de la part de différents intervenants qu'ils préfèrent plutôt viser un résultat parfait et ensuite le mettre en oeuvre plutôt que de mettre en oeuvre une stratégie de gestion et ensuite la peaufiner.

M. Wayne Stetski: Comme c'est le cas pour pratiquement tous les types de commerce — c'est certainement important pour l'industrie du transport —, il faut envisager l'établissement de zones de protection marine.

M. Robert Lewis-Manning: Absolument.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Eh bien, chers collègues, il nous reste six minutes avant la cloche, mais nous avons deux témoins dont le témoignage est extrêmement précieux, alors je vais laisser quiconque le désire poser la dernière ou les deux dernières questions.

Monsieur Morrissey.

•(1035)

M. Robert Morrissey: Oui, j'aimerais revenir à M. Manning. J'aime votre recommandation, et vous pourriez nous en dire un peu plus sur la façon de désigner une ZPM, mais aussi de définir une période afin de mettre en place le bon régime de réglementation relativement à la ZPM, plutôt que, comme vous l'avez souligné, de déterminer les bons critères et ensuite de forcer l'industrie et toutes les activités commerciales concurrentes à s'y adapter. Est-ce cela le plus important?

M. Robert Lewis-Manning: Je crois que ça l'est et je pense que souvent nous ne tenons pas les intervenants assez responsables. Si vous établissez un processus dans le cadre duquel les intervenants doivent être responsables des objectifs, alors ils passeront du temps à comprendre le point de vue de chacun et, on l'espère, travailleront en vue d'atteindre ces objectifs.

M. Robert Morrissey: Les intervenants dont vous parlez seraient les organismes de réglementation du gouvernement.

M. Robert Lewis-Manning: Il pourrait s'agir des organismes de réglementation, d'organisations non gouvernementales, d'intervenants de l'industrie ou de collectivités autochtones.

Ces joueurs ont besoin de temps pour se connaître, et ce temps est un très bon investissement parce qu'on devra gérer la ZPM pendant une longue période.

M. Robert Morrissey: Vous seriez donc en désaccord avec ce qu'a dit un des témoins: le processus est trop lent et devrait être accéléré.

M. Robert Lewis-Manning: J'imagine que c'est votre version de la lenteur.

C'est pourquoi j'ai mentionné qu'il est important d'établir la ZPM et ensuite d'élaborer le plan de gestion. Je ne crois pas nécessairement que ce soit lent. Il s'agit clairement d'une zone qui nous tient à coeur, et nous avons ensuite certains objectifs en vue de la protéger et de la gérer. On doit ensuite nouer les relations qui sont importantes à long terme afin de survivre au cadre réglementaire initial.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Monsieur Arnold.

M. Mel Arnold: Je crois que c'est vous, monsieur Lewis-Manning, qui a mentionné que le processus jusqu'à maintenant est déséquilibré relativement aux réunions de consultation avec représentation. Les ONG, les organisations environnementales et autres intervenants se retrouvent dans un rapport d'environ 80:20 en faveur des intérêts du secteur du transport.

Si j'ai la mauvaise personne, je poserai ma question à la bonne.

Comment se passent les discussions à la table, au lieu de parler de nos intérêts canadiens, disons?

M. Don Krusel: Eh bien, je crois que ce sont tous des intérêts canadiens. Par exemple, à Prince Rupert, on a une administration portuaire, alors on a invité les gens du port. Toutefois, il y a cinq bandes autochtones différentes, alors elles sont toutes invitées à la table.

D'emblée, vous avez cinq groupes différents représentant la population autochtone, environ trois autres qui représentent l'industrie de la pêche et ensuite les pêcheurs sportifs. Une fois tous ces groupes réunis, nous obtenons un équilibre très différent. C'est parce que les organisateurs regardent tous les groupes. Nous avons beaucoup de groupes non gouvernementaux, de défense de l'environnement, des Premières Nations et habituellement un ou deux représentants de l'industrie.

C'est la façon dont cela se produit.

Le vice-président (M. Robert Sopuck): Il nous reste deux ou trois minutes. Quelqu'un a-t-il une petite question? Non?

Eh bien, nous voulons vous remercier beaucoup de vos témoignages. Vous pouvez voir à quel point le Comité les a trouvés intéressants et précieux. Nous avons entendu des témoins extrêmement qualifiés, et vous avez certainement été plus qu'à la hauteur de nos attentes. Vos témoignages seront très utiles.

Sur ce, chers collègues, je vais maintenant lever la séance.

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>