



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 119 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 6 novembre 2018**

—  
**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



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

Le mardi 6 novembre 2018

• (0845)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** Je déclare ouverte cette séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, 42<sup>e</sup> législature.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous procédons à l'étude de l'objet des articles 688 à 747, correspondant aux sections 22 et 23 du projet de loi C-86.

Pour la première portion de notre séance, nous recevons deux représentants du ministère des Transports, à savoir Natasha Rascanin, sous-ministre adjointe, Transformation; et Marc-Yves Bertin, directeur général, Politique maritime.

Nous accueillons également du ministère des Pêches et des Océans, Julie Gascon, directrice générale, Opérations, Garde côtière canadienne; et Marc Sanderson, directeur général par intérim, Stratégies nationales, Garde côtière canadienne.

Bienvenue à tous.

Je vous demanderais de prendre un maximum de cinq minutes pour nous présenter vos exposés de telle sorte que les membres du Comité aient suffisamment de temps pour vous poser leurs questions.

Qui veut commencer?

**Mme Natasha Rascanin (sous-ministre adjointe, Transformation, ministère des Transports):** Je vais débiter.

Bonjour à tous. J'ai un document de présentation, mais je vais m'en tenir à cinq minutes. Pour sauver du temps, je vais passer directement aux modifications législatives proposées, plutôt que d'y aller d'une longue introduction.

**La présidente:** C'est une excellente idée.

**Mme Natasha Rascanin:** Je vais tout de même situer rapidement les choses dans leur contexte.

Voilà plusieurs années déjà que le gouvernement s'emploie par divers moyens à mettre en place son Plan de protection des océans. Ces efforts vont se poursuivre jusqu'à ce que le plan soit pleinement mis en oeuvre. Les modifications législatives que nous examinons aujourd'hui donnent suite aux importants engagements pris relativement à ce plan.

Les modifications proposées permettront de mieux protéger les environnements marins contre les répercussions de la marine marchande et de la navigation. Elles vont contribuer à accroître la sécurité maritime en mettant l'accent sur des mesures d'intervention, de responsabilisation et d'indemnisation qui seront plus efficaces. On va également renforcer les mesures de dissuasion et assurer une meilleure application des lois. Ces changements vont aussi permettre

d'appuyer davantage la recherche et l'innovation en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement.

C'est une amélioration. Ces lois n'ont pas été actualisées depuis plusieurs années — 25 ans, si je ne m'abuse, dans l'un des cas. Nous proposons d'améliorer la protection des environnements marins en prévoyant des pouvoirs réglementaires accrus. Après avoir bien considéré tous les éléments, on pourra ainsi prendre les règlements nécessaires, par exemple concernant la navigation ou les opérations maritimes, en vue d'appuyer les efforts de protection des écosystèmes fragiles, ce qui comprend les espèces de baleine menacées de disparition.

Certaines mesures réglementaires pourraient prévoir des ordonnances de modification permettant une intervention plus dynamique et plus souple, notamment pour suivre l'évolution d'une situation environnementale dans une région donnée, comme les variations imprévues des déplacements d'une population de baleines.

On pourra également émettre des arrêtés d'urgence lorsqu'il faudra réagir rapidement en cas de risque imminent pour l'environnement et la sécurité maritimes. Ces arrêtés permettront de prendre les mesures d'urgence qui s'imposent lorsqu'il n'existe pas de réglementation en ce sens. On pourra ainsi intervenir sans tarder en cas de risque pour les environnements maritimes, mais seulement à titre de mesure d'exception. Pour que les choses se déroulent en toute transparence, différentes dispositions sont prévues, y compris le dépôt de l'arrêté d'urgence au Parlement et sa publication dans la *Gazette du Canada*.

D'autres modifications législatives proposées visent à améliorer la sécurité maritime et les interventions en la matière. Le nombre et le volume des déversements d'hydrocarbures causés par les navires dans les eaux canadiennes n'ont cessé de diminuer depuis les années 1990, mais le trafic maritime augmente. Des mesures sont proposées pour que ces situations soient prises en charge par une instance fédérale unique et bien définie de telle sorte que la Garde côtière puisse intervenir plus rapidement et plus efficacement lorsque la situation l'exige.

Nous sommes par ailleurs déterminés à renforcer l'application du principe du pollueur-payeur et à mettre à niveau la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Les modifications proposées à la Loi sur la responsabilité en matière maritime prévoient une indemnisation complète en cas d'incident. Ainsi, il n'y aurait plus de limite maximale de responsabilité par incident, et des mesures de recours seraient prévues pour le cas où un pollueur n'est pas accessible, disposé à payer ou capable de le faire. Le gouvernement consentirait alors à titre temporaire un prêt à la Caisse d'indemnisation, puis imposerait une contribution additionnelle afin de renflouer la caisse sans avoir à puiser dans les coffres publics.

Il y a d'autres mesures prévues, mais je voulais seulement vous donner un bref aperçu.

Si l'on revient à la dissuasion...

● (0850)

**La présidente:** Désolée, mais vos cinq minutes sont écoulées.

Nous avons cependant votre document sous les yeux.

Nous passons maintenant à Mme Gascon pour les cinq prochaines minutes, à moins que ce ne soit votre collègue qui présente l'exposé.

**Mme Natasha Rascanin:** Nous avons un seul exposé pour tout le groupe.

**La présidente:** C'est merveilleux.

Nous passons donc à Mme Block pour les questions.

**Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je souhaite la bienvenue aux témoins qui nous rendent visite ce matin. J'ai grand-hâte d'entendre ce qu'ont à nous dire tous les témoins que nous accueillerons pendant les trois heures que nous consacrons à l'étude de cette portion du projet de loi.

Est-ce que les modifications proposées à la Loi sur la marine marchande du Canada et à la Loi sur la responsabilité en matière maritime s'inscrivent dans la foulée des engagements pris par le gouvernement dans le cadre du Plan de protection des océans? Vous avez sans doute déjà répondu à cette question en nous indiquant que c'est un élément d'une très longue période de consultation.

La période officielle de consultation relativement aux modifications législatives proposées au titre du Plan de protection des océans a pris fin le vendredi 26 octobre, n'est-ce pas?

**Mme Natasha Rascanin:** C'est la date limite fixée pour transmettre des commentaires relativement au document de discussion affiché en ligne, mais il ne faut surtout pas en conclure que cela mettait fin à toute forme de consultation. Nous continuons à prendre en considération les différents points de vue qui nous sont communiqués.

**Mme Kelly Block:** Certainement. Je vais vous interrompre là-dessus.

C'est au mois d'août que ce document de consultation a été diffusé pour lancer cette phase du processus. Est-ce que cela concernait expressément les modifications que nous examinons aujourd'hui?

**Mme Natasha Rascanin:** Oui.

**Mme Kelly Block:** À la suite de cette consultation, à quel moment Transports Canada devait-il fournir sa contribution au ministère des Finances pour qu'elle soit prise en compte dans le deuxième projet de loi d'exécution du budget, étant donné que celui-ci a été déposé le lundi 29 octobre et que cette période de consultation a pris fin le vendredi 26 octobre?

**Mme Natasha Rascanin:** Je ne connais pas la date exacte, mais je sais qu'il y avait une période très brève précédant le dépôt du projet de loi pendant laquelle des amendements pouvaient encore être proposés.

**Mme Kelly Block:** Êtes-vous en train de nous dire que les commentaires reçus concernant ce document de consultation ont bel et bien été pris en compte dans ce projet de loi que nous étudions alors qu'il a été déposé le lundi suivant la période de consultation qui s'est terminée le vendredi?

**Mme Natasha Rascanin:** Ces considérations ont effectivement été prises en compte.

**Mme Kelly Block:** Elles ont été incluses dans le projet de loi? Quand celui-ci a-t-il été imprimé?

● (0855)

**Mme Natasha Rascanin:** Il faudrait que vous posiez la question aux gens du ministère des Finances. Je ne connais pas la date, mais ces éléments ont été pris en considération et le processus de consultation ne s'est pas limité à ce document qui a été mis en ligne.

**Mme Kelly Block:** D'accord. Nous avons fait de notre mieux dans le temps à notre disposition pour bien saisir l'essence des changements que l'on recommande d'apporter à ces deux lois. J'ai cru comprendre que ce document de consultation portait justement sur ces modifications envisagées dans le deuxième projet de loi d'exécution du budget relativement à ces deux lois.

Je me demande comment les recommandations ou les observations que vous avez pu obtenir du secteur de la marine marchande... Elles ne se retrouvent sans doute pas dans le deuxième projet de loi d'exécution du budget, car celui-ci a été déposé le lundi suivant.

**Mme Natasha Rascanin:** Les discussions au sujet de ces amendements qui sont proposés se poursuivent depuis le lancement du Plan de protection des océans, et toutes les contributions à cet égard ont été prises en compte. Différentes tribunes et toutes sortes de mécanismes ont été utilisés à cette fin.

**Mme Kelly Block:** S'agit-il des changements les plus importants apportés à la Loi sur la marine marchande du Canada en 10 ans? Je crois que vous avez même parlé de 25 ans dans un certain cas.

**Mme Natasha Rascanin:** Il n'y a pas eu de mise à jour véritable de cette loi, et cela fait partie de ce que nous nous proposons de faire.

**Mme Kelly Block:** Ces changements sont proposés à l'intérieur d'une loi d'exécution du budget, plutôt qu'au moyen d'un projet de loi distinct.

**Mme Natasha Rascanin:** C'est exact.

**Mme Kelly Block:** On parle de changements d'importance apportés à deux lois qui n'ont pas été véritablement modifiées depuis 25 ans dans un cas et 10 ans dans l'autre, et on décide de les noyer dans une loi d'exécution du budget de 800 pages. Est-ce que Transports Canada estime que c'est la meilleure façon d'apporter des changements fondamentaux aux lois dont il est responsable?

**Mme Natasha Rascanin:** De vastes consultations ont été menées auprès de groupes autochtones et d'autres parties prenantes au fil des ans, et pas seulement durant la période où ce document a été mis en ligne.

Mon collègue souhaite ajouter quelque chose.

**M. Marc-Yves Bertin (directeur général, Politique maritime, ministère des Transports):** Comme l'indiquait Natasha concernant ces consultations qui se déroulent depuis plusieurs années, un document de discussion sur les dispositions touchant la Loi sur la responsabilité en matière maritime a été diffusé en 2017. Nous avons voulu ainsi consulter l'industrie non seulement dans le secteur des transports, mais aussi dans celui de l'énergie, et nous avons pu bénéficier de sa contribution.

**Mme Kelly Block:** D'accord. Je voudrais juste faire valoir que compte tenu de ces années de consultation et du fait qu'il s'agit de changements d'une grande importance, nous aurions sans doute pensé qu'une étude à part entière aurait été justifiée. Selon moi, nous n'aidons pas vraiment la cause de notre secteur de la marine marchande en enfouissant ces dispositions dans un projet de loi d'exécution du budget.

Merci.

**La présidente:** Merci, madame Block.

Nous passons maintenant à M. Iacono.

[Français]

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je remercie les représentants des ministères d'être présents ce matin.

Vous avez mentionné la Garde côtière canadienne. Pouvez-vous nous décrire son rôle actuel, la nature des changements proposés et les avantages que cela procurerait?

**Mme Julie Gascon (directrice générale, Opérations, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans):** Les dispositions législatives actuelles nous demandent d'intervenir lors d'un incident seulement si celui-ci comporte un risque imminent et grave. Les changements législatifs vont nous donner le pouvoir d'agir plus rapidement s'il y a un risque d'enjeu environnemental important.

Je mentionne à titre d'exemple un cas que vous connaissez probablement, soit celui du *Kathryn Spirit*, un navire que la Garde côtière canadienne avait géré et qui a par la suite été abandonné. On se rappellera qu'il y avait encore des traces d'hydrocarbures. Selon la loi, cela ne représentait pas nécessairement un danger imminent, mais il reste que c'était un danger inacceptable pour la population. Étant donné que le navire était attaché, Transports Canada considérait qu'il ne constituait pas un danger pour la navigation. Il y avait donc une espèce de vide juridique.

Les modifications législatives nous permettront entre autres d'agir beaucoup plus rapidement. Cela annulera le vide juridique qui existait et permettra aux deux ministères de travailler de concert, beaucoup plus étroitement.

**M. Angelo Iacono:** Ces modifications vont-elles avoir des incidences économiques? Pouvez-vous nous en dire plus là-dessus?

[Traduction]

**Mme Natasha Rascanin:** Il y a, par exemple, des amendements qui visent à conférer un pouvoir réglementaire au ministre. Les règlements qui seront pris en application de ce pouvoir seront assujettis au processus réglementaire habituel qui comprend la publication dans les parties I et II de la *Gazette du Canada*, diverses mesures de consultation et une évaluation de l'impact économique. Il est en effet possible que certaines de ces dispositions réglementaires aient des répercussions du point de vue économique, mais celles-ci ne sont pas envisagées pour l'instant. Les amendements proposés visent seulement à permettre au ministre d'intervenir par voie réglementaire lorsqu'un incident environnemental se produit. En pareil cas, l'ensemble du processus réglementaire habituel sera suivi, ce qui exige un certain temps et des consultations suffisantes.

• (0900)

[Français]

**M. Angelo Iacono:** À partir de quel moment estime-t-on qu'il y a un déversement? A-t-on apporté des changements quant aux personnes autorisées à intervenir, à la manière d'intervenir et au moment à partir duquel elles peuvent intervenir?

**Mme Julie Gascon:** La Garde côtière canadienne est toujours l'organisme fédéral chargé d'intervenir lors d'incidents. Cela dit, les modifications législatives nous permettront de prendre des décisions beaucoup plus rapidement. Cela évitera que nous ayons à nous poser la question sur le terrain. Lorsqu'il y aura un danger, nous agirons immédiatement.

Cela nous permettra de mieux nous préparer et d'intervenir avant qu'un déversement n'ait lieu. En cas de déversement, le système actuel impliquant les organismes reconnus existera toujours et les mêmes principes continueront de s'appliquer, c'est-à-dire que le pollueur sera toujours chargé d'intervenir. De notre côté, nous continuerons de soutenir ce système. Nous serons en mesure d'agir beaucoup plus rapidement si le pollueur n'a pas la capacité d'intervenir.

C'est donc notre état de préparation aux situations d'urgence qui s'en trouvera vraiment améliorée.

**M. Angelo Iacono:** En quoi consiste cet état de préparation?

[Traduction]

Qu'allez-vous faire exactement? Sur quels freins et contrepoids allez-vous vous appuyer pour y parvenir?

[Français]

**Mme Julie Gascon:** Cela ne changera pas nécessairement le travail sur le terrain. Par contre, cela va apaiser l'inquiétude des gens sur le terrain qui doivent attendre la décision d'intervenir ou non. En cas de risque d'incident de pollution, cela nous donnera le pouvoir de prendre des mesures plus rapidement, ce qui apaisera l'inquiétude quant à savoir s'il faut intervenir ou pas.

**M. Angelo Iacono:** Comment pouvez-vous savoir qu'il y a un risque d'incident?

**Mme Julie Gascon:** Grâce aux Services de communication et de trafic maritimes et à la façon dont tout fonctionne, nous savons quels types de navires circulent dans les eaux canadiennes, quels types de fret ils transportent, quelle est leur certification et de quel endroit ils viennent. Transport Canada a une idée du niveau de conformité de ces navires aux différents règlements auxquels ils sont assujettis. Nous avons une bonne idée des navires qui circulent dans nos eaux et du type d'individus ou de navires auxquels nous avons affaire.

Il y a beaucoup de facteurs. Les Services de communication et de trafic maritimes peuvent savoir si un individu s'est comporté de façon appropriée, s'il a suivi les règlements, si son navire est certifié, s'il est en bonne et due forme, quels sont les marins à bord et si tout est dans les règles. Par conséquent, en cas de problème, nous savons à quoi nous avons affaire.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons à M. Aubin.

[Français]

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

Merci à chacun des invités d'être parmi nous.

En commençant, j'ai une brève question pour vous, madame Rascanin.

Je crois vous avoir entendue dire, à la fin de votre présentation, que les consultations n'étaient pas terminées. Si c'est bien le cas, quand se termineront-elles?

[Traduction]

**Mme Natasha Rascanin:** Dans le cas du Plan de protection des océans, nous poursuivons nos différentes activités de mobilisation et de consultation. Le processus parlementaire prévoyant le dépôt de projets de loi s'inscrit certes dans cette démarche de consultation et de discussion.

[Français]

**M. Robert Aubin:** J'avoue que la charge de travail qui nous est imposée en quelques heures représente une certaine difficulté pour moi. Ce n'est pas de votre faute et ce n'est pas un reproche. Sérieusement, j'empêtais sur mes heures de sommeil pour pouvoir passer en revue les documents afin de mieux comprendre et de vous poser quelques questions. Compte tenu du nombre important de modifications proposées, le processus est précipité, c'est le moins qu'on puisse dire.

Il y a des choses que j'ai trouvées et d'autres choses que je n'ai pas retrouvées dans ce que j'ai lu jusqu'ici. Je vous donne un exemple.

Selon Transports Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime « est une loi complète qui traite de la responsabilité des exploitants maritimes en ce qui concerne les passagers et les autres tierces parties, le fret, la pollution et les dommages matériels ». J'ai lu énormément de choses concernant les déversements pétroliers, mais je n'ai pas vu un mot — si j'ai tort, dites-moi où c'est — qui traite d'un problème semblable à l'incident survenu à Yamachiche, dont vous vous souvenez peut-être. Sinon, je vous fais un résumé rapide.

Il y a maintenant plus d'un an, le ministre des Transports a publié une directive ordonnant aux pilotes de circuler à une vitesse sécuritaire. Pour le néophyte que je suis, il est un peu difficile de déterminer à quoi correspond une vitesse sécuritaire. Un navire qui est passé sur le lac Saint-Pierre a généré des vagues tellement grandes que cela a endommagé des dizaines de maisons situées aux abords du lac. L'enquête a très bien démontré qu'il ne s'agissait pas d'une catastrophe naturelle ou d'une situation particulière, mais que c'était lié à la vitesse du navire.

Le projet de loi ne prévoit aucune modification pour régler ce genre de problème. S'il y a quelque chose à ce sujet, je ne l'ai pas vu.

● (0905)

[Traduction]

**Mme Natasha Rascanin:** Je n'ai pas de précision à vous donner concernant ce cas particulier. Nous allons devoir vous répondre ultérieurement.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Vous connaissez les modifications nettement mieux que moi. Si vous ne pouvez pas me répondre, c'est qu'il n'y a aucune modification pour régler ce problème.

Par ailleurs, on parle énormément de sécurité. Dans une autre étude que nous tenons en parallèle sur les corridors économiques, nombreux sont les témoins à être venus nous parler de la situation alarmante — le terme n'est pas exagéré — concernant les brise-glaces. Or on ne semble mettre aucun accent particulier pour accélérer la cadence des travaux afin que la navigation sur nos cours d'eau soit plus sécuritaire. Je parle particulièrement du corridor Saint-Laurent—Grands Lacs. On attend depuis plusieurs années le renouvellement de la flotte de brise-glaces.

Encore une fois, y a-t-il quelque chose qui m'aurait échappé? Est-ce plutôt que cette question ne relève pas du projet de loi? On intègre à ce projet de loi budgétaire des dizaines et des dizaines de modifications à des lois, et on ne présenterait pas celle que les commerçants et propriétaires de navires attendent avec impatience? Est-ce que j'ai erré ou est-ce que j'ai manqué quelque chose?

**Mme Julie Gascon:** Merci beaucoup de vos questions, monsieur Aubin.

Je n'ai pas tous les détails sur cet incident particulier survenu à Yamachiche. Par contre, je peux vous assurer que les Services de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne travaillent en collaboration avec la Corporation des pilotes du Saint Laurent central et Transports Canada. Nous travaillons continuellement à l'exploitation de la colonne d'eau quand les navires passent. Quand nous examinons un corridor maritime, nous tenons compte de toutes les conditions: lorsqu'il y a un couvert de glace, lorsqu'il n'y en a pas, en situation d'inondation, lorsque le niveau de l'eau est plus bas, et ainsi de suite. La vitesse de passage sécuritaire dépend évidemment du tirant d'eau et du type de navire. Nous travaillons vraiment en collaboration.

Dans le cas dont vous avez parlé, je crois que le niveau d'eau était déjà extrêmement élevé, et des navires à fort tirant d'eau devaient faire le passage. Nous avons dû travailler en collaboration avec la Corporation des pilotes du Saint Laurent central et avec l'Administration de pilotage des Laurentides.

Il peut parfois y avoir des dommages, mais la Garde côtière canadienne travaille très étroitement avec tous ses partenaires pour déterminer quelle est la meilleure exploitation de la colonne d'eau.

Je pourrai vous fournir plus de détails sur cet incident en particulier.

**M. Robert Aubin:** Je ne doute pas du travail que vous faites, mais je cherche à savoir quelle est la compensation possible pour les gens qui sont touchés. Il y avait un navire avec un grand tirant d'eau, le niveau d'eau était élevé et il s'est fait un travail avec la corporation des pilotes. Je n'ai aucun doute que le maximum a été fait, mais la conclusion, c'est qu'il y a quand même eu des dommages collatéraux. Dans ce cas-ci, il ne s'agit pas de dommages environnementaux comme dans le cas d'un déversement de pétrole, mais ils ont tout autant de répercussions sur la population riveraine.

On n'a même pas réussi à savoir si le pilote avait écopé d'une amende ni, le cas échéant, de quel ordre elle était. Si des amendes ont été imposées, cet argent pourrait-il servir de fonds pour indemniser les victimes? Depuis deux ans, c'est le silence total, on n'apprend rien de plus sur cette situation.

J'espérais que, dans des modifications aussi substantielles que celles que nous nous apprêtons à intégrer à ces deux lois touchant le domaine maritime, on aurait eu la finesse ou la gentillesse de se rappeler ces événements pour faire en sorte...

● (0910)

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Aubin.

M. Aubin a soulevé d'importantes questions. Pourriez-vous faire le nécessaire pour transmettre au Comité les renseignements demandés d'ici la fin de la journée? Ce serait grandement apprécié.

Monsieur Sikand.

**M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Bonjour à tous.

Le Canada a déjà le plus long littoral au monde, et ce littoral va s'étendre davantage avec la fonte des glaces de l'Arctique. Je représente la circonscription de Mississauga dans la grande région de Toronto, là même où j'ai grandi et où je réside maintenant. Il n'y a aucun littoral à proximité, mais nous avons tout de même besoin de la marine marchande pour le transport de marchandises et les activités commerciales qui ont cours dans notre région. C'est dans cette optique que j'aborde la question.

J'ai constaté une chose qui m'a semblé un peu étrange. Auparavant, lorsqu'un navire entrait en collision avec une baleine, nos lois visaient surtout à protéger le navire et son équipage. Nous tenons à ce qu'il en soit toujours ainsi, mais les modifications apportées depuis permettent également de mieux protéger les espèces marines. Suivant l'un des principes fondamentaux sur lesquels s'appuie notre gouvernement, il est désormais inacceptable de se préoccuper uniquement de l'aspect commercial des choses sans prendre en considération les incidences environnementales.

Les amendes maximales prévues par la Loi sur la marine marchande du Canada seraient majorées pour atteindre 250 000 \$. Estimez-vous que c'est un maximum suffisamment élevé?

**Mme Natasha Rascanin:** J'aurais quelques commentaires à ce sujet.

Toutes ces mesures s'appliquent certes à l'ensemble des voies navigables à proximité des côtes canadiennes et sur les Grands Lacs où ce genre d'incident peut se produire.

Les mesures proposées ici visent à assurer la sécurité du transport maritime en exprimant clairement les dispositions qui s'appliquent tout en veillant à la mise en place de tous les mécanismes nécessaires à la protection de l'environnement. Les deux objectifs peuvent donc aller de pair en s'appuyant sur les analyses et les interventions appropriées.

**M. Gagan Sikand:** Nous avons discuté auparavant du bruit à proximité des aéroports et de ses incidences sur la qualité de vie des citoyens. Comme je vis tout près de l'aéroport Pearson, ce sont là des considérations très importantes pour moi. Je vois, en outre, qu'il est aussi question ici des effets du bruit des navires sur la vie marine et les baleines. Pourriez-vous m'en dire plus long à ce sujet?

**Mme Natasha Rascanin:** Nous travaillons en étroite collaboration avec les scientifiques du ministère des Pêches et des Océans et plusieurs de leurs collègues qui font des recherches à l'échelle planétaire sur les incidences du bruit des navires pour le compte de l'Organisation maritime internationale.

Il importe surtout de bien comprendre que ces différentes menaces sont intimement reliées entre elles. Ce n'est pas le bruit des navires qui peut être nuisible en soi. Dans le cas de l'épaulard résident du Sud sur la côte du Pacifique, les scientifiques étudient l'effet combiné d'une quantité restreinte de proies, des contaminants et du bruit des navires. L'impact peut également être différent selon le type de navire. À titre d'exemple, les traversiers émettent un bruit particulièrement élevé lorsqu'ils ralentissent.

De nombreux travaux sont menés afin de mieux comprendre aussi bien les incidences sur les mammifères marins que la nature même du bruit produit par les navires, de telle sorte que nous puissions désormais adopter les règlements appropriés à cette fin.

**M. Gagan Sikand:** Je vais laisser le reste de mon temps à un collègue qui a un littoral dans sa circonscription.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Merci à tous de votre présence aujourd'hui.

J'ai quelques questions au sujet de la situation de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Cette caisse existe depuis un certain temps déjà et j'ai noté dans la section 23 que l'on avait l'intention de l'utiliser davantage. Quelle est la situation actuelle de cette caisse?

**M. Marc-Yves Bertin:** Si vous entendez par là...

**M. Ken Hardie:** Je veux parler du solde de la caisse.

**M. Marc-Yves Bertin:** Il y a actuellement 410 millions de dollars dans cette caisse.

La Caisse d'indemnisation a été créée en 1972. Des redevances ont alors été perçues pendant une période de quatre ans, soit jusqu'en 1976. À ce moment-là, la caisse était évaluée à 36 millions de dollars. Bien évidemment, ce montant atteint maintenant 410 millions de dollars grâce à l'intérêt accumulé.

• (0915)

**M. Ken Hardie:** Il y aurait donc, semble-t-il, tout au moins assez d'argent pour verser des indemnités s'il se produisait un ou deux déversements d'hydrocarbures importants, Dieu nous en garde.

**M. Marc-Yves Bertin:** Je pense que l'on peut certes affirmer que la caisse est en bonne santé financière et qu'elle nous offre une certaine forme d'assurance.

**M. Ken Hardie:** J'ai noté qu'il était question quelque part d'offrir du financement à la Garde côtière lorsqu'elle doit intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures. Est-ce que la Garde côtière doit obtenir du financement additionnel pour procéder à ce genre d'interventions?

**M. Marc-Yves Bertin:** Il y a deux amendements qui sont proposés dans le sens de ce que vous avancez.

Premièrement, les modifications proposées à la Loi sur la marine marchande du Canada sont dupliquées dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime, de telle sorte que la Garde côtière puisse agir de façon plus proactive. Il est important que la Garde côtière puisse le faire pour éviter qu'une situation ne s'aggrave, et il faut également qu'elle puisse récupérer les coûts associés à de telles interventions proactives.

**La présidente:** Monsieur Hardie, vous entamez maintenant votre propre période de six minutes.

**M. Ken Hardie:** Merci.

J'aimerais approfondir la question. La Garde côtière a-t-elle dans son budget les fonds nécessaires pour intervenir sans tarder ou doit-elle attendre pour savoir si elle obtiendra le financement requis avant de passer à l'action?

**M. Marc-Yves Bertin:** Le second point dont j'allais traiter porte justement sur le financement en cas d'urgence. Dans les situations où il se produit un incident vraiment majeur...

**M. Ken Hardie:** Je vous demanderais d'être aussi bref que possible, s'il vous plaît.

**M. Marc-Yves Bertin:** D'accord.

Pour que la Garde côtière soit toujours prête à réagir rapidement en prenant les dispositions nécessaires, le projet de loi prévoit un mécanisme de financement d'urgence pouvant lui fournir jusqu'à concurrence de 10 millions de dollars.

**M. Ken Hardie:** Mais il n'y a jamais eu de situation où l'on a dû attendre pour intervenir, parce qu'on ne savait pas d'où viendrait le financement nécessaire.

**M. Marc-Yves Bertin:** C'est exact, mais mes collègues pourraient peut-être vous en dire plus long.

**M. Ken Hardie:** Il y a différents projets de loi complémentaires qui sont inclus dans celui-ci. Je pense notamment au projet de loi C-48 sur le moratoire relatif au transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique, au projet de loi C-64 concernant les épaves et les bâtiments délabrés ou dangereux, et aux projets de loi C-68 et C-55 qui visent à modifier la Loi sur les pêches et la Loi sur les océans. Est-ce que les sections 22 et 23 traitent exhaustivement de ces mesures législatives ou doit-on chercher dans ce projet de loi d'exécution du budget d'autres éléments d'intérêt pour notre comité?

**M. Marc-Yves Bertin:** Je ne suis pas certain de bien saisir la question.

**M. Ken Hardie:** Y a-t-il d'autres éléments que l'on peut retrouver par ailleurs?

Comme j'ai le privilège de siéger également au sein du comité des pêches, je sais que chacun de ces projets de loi a été soumis au processus d'études en comité et a été examiné ligne après ligne. Il y a notamment des recommandations qui ont été formulées et des amendements qui ont été proposés. On peut tout au moins dire que les mesures figurant sur la liste fournie dans votre document ont déjà fait l'objet d'une analyse assez approfondie, mais y a-t-il d'autres éléments proposés dans ces deux sections auxquels nous devrions nous intéresser plus particulièrement avant de faire rapport au comité des finances?

**M. Marc-Yves Bertin:** Je suppose que je pourrais simplement vous répondre que ces deux sections sont indépendantes, mais de toute évidence, interreliées et complémentaires aux autres mesures législatives dont vous venez de parler.

**M. Ken Hardie:** D'accord.

Certains de ces projets de loi ont notamment pour effet de conférer un plus grand pouvoir discrétionnaire au ministre des Transports ou au ministre des Pêches. Certains risquent de s'inquiéter d'un tel changement, alors que d'autres pourront se sentir plus à l'aise.

Pourriez-vous nous indiquer brièvement de quelle nature seraient ces pouvoirs discrétionnaires que les ministres pourraient exercer si une situation particulière venait à se présenter?

**Mme Natasha Rascenin:** Je crois que vous parlez en fait du pouvoir de réglementation et de la possibilité d'émettre des ordonnances de modification ou des arrêtés d'urgence.

**M. Ken Hardie:** Oui, par exemple, que peut faire le ministre des Transports pour réagir plus efficacement dans une situation d'urgence?

**Mme Natasha Rascenin:** D'accord.

Je vais en fait répondre à la question de M. Aubin en me servant d'un exemple. Un de mes collègues a pu obtenir certains renseignements pendant que nous poursuivions nos échanges.

Comme je l'indiquais, l'amendement proposé conférerait au ministre le pouvoir de prendre des règlements au besoin. Il pourrait aussi émettre des ordonnances de modification et des arrêtés d'urgence dans des contextes imprévus et inhabituels.

• (0920)

**M. Ken Hardie:** C'est un langage qui me semble plutôt bureaucratique. Est-il possible d'exprimer tout cela d'une manière plus compréhensible pour ceux qui nous écoutent?

**Mme Natasha Rascenin:** En ce qui concerne le cas de Yamachiche, dont M. Aubin a parlé, on me dit que cet exemple concerne un pilote qui n'a pas suivi un ordre précis dans une situation d'inondation. Les mesures provisoires qu'on propose

d'adopter, et que le ministre aurait à sa disposition, représentent un outil qui pourrait être utilisé pour intervenir dans une situation imprévue, par exemple un événement météorologique ou l'arrivée de baleines dans une région où elles n'ont jamais été observées auparavant. Le ministre aura donc la souplesse nécessaire pour agir dans des contextes imprévisibles.

**M. Ken Hardie:** En ce qui concerne le processus en cours, c'est-à-dire la Loi d'exécution du budget, est-il nécessaire d'inclure tout ceci dans le projet de loi pour que les fonds soient affectés à ces interventions? Est-ce la raison pour laquelle c'est ici?

**Mme Natasha Rascenin:** Désolée, les fonds affectés...? Parlez-vous de...

**M. Ken Hardie:** Pourquoi ces dispositions sont-elles dans le projet de loi? Quelle est leur fonction?

**Mme Natasha Rascenin:** Ce sont des engagements importants dans le cadre du Plan de protection des océans.

**M. Ken Hardie:** Ces engagements ont-ils besoin de fonds?

**Mme Natasha Rascenin:** Oui, pour donner un pouvoir illimité à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

**M. Ken Hardie:** D'accord.

Merci.

**La présidente:** La parole est maintenant à M. Liepert.

**M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC):** Madame Rascenin, vous êtes sous-ministre adjointe. Est-ce exact?

**Mme Natasha Rascenin:** Oui.

**M. Ron Liepert:** J'ai déjà eu le privilège de préparer un budget à l'échelon provincial, et je sais d'expérience que les ministères ont de 45 à 60 jours pour présenter leurs propositions pour le budget.

Pouvez-vous me dire quand le ministère des Finances vous a donné la directive de présenter vos propositions pour ce document précis?

**Mme Natasha Rascenin:** Eh bien, c'est le budget de 2018. Le processus budgétaire commence habituellement à l'automne.

**M. Ron Liepert:** Je parle de ce projet de loi.

Ce document doit être imprimé. Cela peut prendre un mois ou plus.

**Mme Natasha Rascenin:** Oui.

**M. Ron Liepert:** Quelle était la date limite qu'on vous a donnée pour présenter votre proposition pour ce document?

**Mme Natasha Rascenin:** Nous procédions à l'élaboration...

**M. Ron Liepert:** Je veux connaître la date précise.

**Mme Natasha Rascenin:** Je n'ai pas de date...

**M. Ron Liepert:** Je présume que le ministre des Finances a envoyé une note de service à votre ministère pour indiquer la date limite à laquelle vous deviez présenter vos propositions pour qu'elles soient incluses dans ce document.

Vous êtes la sous-ministre adjointe. Vous devriez savoir cela.

**Mme Natasha Rascenin:** Avec tout le respect que je vous dois, nous n'avons reçu aucune note de service du ministre des Finances.

**M. Ron Liepert:** D'accord. S'agit-il donc de quelque chose que le ministère des Transports voulait inclure dans ce document? Est-ce quelque chose qui est venu du ministère de l'Environnement, et le ministère des Transports a dû suivre?



**Mme Natasha Rascanin:** Les décisions liées aux modifications législatives sont approuvées par le Cabinet et examinées.

**M. Ron Liepert:** Ont-elles été recommandées par votre ministère?

**Mme Natasha Rascanin:** Oui, ce sont des modifications législatives que nous avons recommandées.

**M. Ron Liepert:** Vous les avez recommandées.

Quand les avez-vous recommandées?

**Mme Natasha Rascanin:** Elles sont en élaboration depuis un bon moment.

**M. Ron Liepert:** Depuis un bon moment.

Autrement dit, pour revenir aux questions de mon collègue, le processus de consultation dans le cadre du Plan de protection des océans semble n'être, dans ce cas-ci, qu'une façade.

**Mme Natasha Rascanin:** Je suis respectueusement en désaccord. Nous avons mené des consultations.

**M. Ron Liepert:** Vous formulez des recommandations sans écouter les propositions des gens qui sont directement touchés par ces mesures législatives. C'est ce que vous avez fait, sans attendre les propositions des parties intéressées.

Est-ce exact?

**Mme Natasha Rascanin:** Non, ce n'est pas exact.

Nous avons parlé...

**M. Ron Liepert:** Les propositions étaient acceptées jusqu'au 26 octobre. Nous venons tout juste de parler d'un échéancier.

**Mme Natasha Rascanin:** C'est pour un élément du processus de consultation. Nous menons des consultations sur ces mesures très importantes depuis plusieurs années.

• (0925)

**M. Ron Liepert:** Il s'agit du Plan de protection des océans, un élément phare des mesures législatives du gouvernement du Canada. Je présume que vous avez mené des consultations parce que c'est une mesure législative très importante. Vous avez formulé ces recommandations avant d'avoir entendu toutes les propositions des parties intéressées.

Est-ce exact?

**Mme Natasha Rascanin:** Non, ce n'est pas exact.

**M. Ron Liepert:** Est-ce exact?

**Mme Natasha Rascanin:** Ma réponse est non.

**M. Ron Liepert:** Non. Comment pouvez-vous dire cela devant le Comité, alors que les parties intéressées avaient jusqu'au 26 octobre pour présenter leurs propositions?

**Mme Natasha Rascanin:** Nous avons mené de vastes consultations. Nous avons participé à de nombreuses réunions avec diverses parties intéressées.

**M. Ron Liepert:** Non, je parle du processus de consultation sur le Plan de protection des océans que votre ministère a lancé à titre de consultation pour que les parties intéressées présentent leurs contributions.

Admettez-vous aujourd'hui que vous n'avez pas attendu de recevoir toutes les propositions des parties intéressées avant de formuler ces recommandations? Direz-vous cela aux membres du Comité?

**Mme Natasha Rascanin:** J'affirme et je déclare que nous avons mené de vastes consultations et que nous avons...

**M. Ron Liepert:** D'accord. Donc, la réponse est non.

Merci.

**La présidente:** La parole est maintenant à M. Badawey.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, madame la présidente. J'aimerais également remercier les témoins d'être ici aujourd'hui.

Je vous donnerai le respect que vous méritez en fonction du travail que vous avez fait.

J'aimerais approfondir la question des...

**M. Ron Liepert:** [*Inaudible*]

**M. Vance Badawey:** ... mesures et interventions d'urgence sur lesquelles, j'en suis sûr, vous avez travaillé avec les gouvernements à l'échelon local à de nombreuses reprises.

Vous avez tout d'abord mentionné qu'une réserve d'environ 410 millions de dollars a été créée et que M. Bertin y a accès lorsque ces mesures doivent être prises.

Lorsque vous travaillez avec différents services d'urgence et avec les municipalités, en cas de situation nécessitant une intervention d'urgence, ces municipalités ou ces services de différents organismes ont-ils accès à ces 410 millions de dollars pour récupérer leurs frais? Je suis sûr que cette réserve est également renflouée par l'entremise des pollueurs, qui doivent payer lorsqu'ils polluent, ce qui permet de maintenir le niveau de la réserve.

Les gouvernements locaux, ainsi que les différents organismes, ont-ils accès à cette réserve?

**M. Marc-Yves Bertin:** Absolument. Toute personne — et tout échelon du gouvernement — est en mesure d'y avoir accès et de présenter une demande à l'armateur des navires dans le cadre de la caisse d'indemnisation et, après examen de sa demande, de recevoir une indemnisation pour les dommages subis ou pour son intervention dans le cas d'un déversement.

**M. Vance Badawey:** Encore une fois, je ne tenterai pas de vous obliger à me donner les réponses que je souhaite obtenir. Je tiens à obtenir des réponses sincères et véridiques, et je tiens également à faire progresser le processus par respect pour ceux qui sont touchés ou qui y participent. Je veux que cela soit clairement établi dès le départ.

Cela dit, en ce qui concerne les travaux et l'harmonisation des sphères de compétence, y a-t-il un protocole ou un processus en place qui réunit tous les éléments dans une sphère de compétence avant que les situations se produisent? Lorsque je parle de compétence, je ne parle pas seulement des échelons de gouvernement, mais également des différents organismes.

De plus, existe-t-il un processus qui réunit les protocoles établis des responsabilités ministérielles? Dans mon ancienne vie, j'ai souvent observé une fracture à l'interne — et lorsque je dis à l'interne, je parle d'un certain échelon du gouvernement — lorsqu'un ministère ne reconnaît pas ou ne connaît pas la responsabilité d'un autre, ce qui cause un peu de confusion.

Ces sphères de compétence et ces responsabilités ministérielles sont-elles établies, afin d'avoir un processus fluide lorsque ces situations se produisent?

**M. Marc-Yves Bertin:** J'aimerais demander à mes collègues de la Garde côtière de nous parler de la façon dont nous collaborons avec les différents intervenants après un incident et de la façon dont nous harmonisons les interventions. Je dirais seulement qu'en ce qui concerne les responsabilités ministérielles et la reddition de comptes, les lois énoncent clairement les rôles des différents ministres participants, c'est-à-dire le ministre des Pêches et des Océans et le ministre des Transports, ainsi que le moment où ils doivent se consulter et dans quel contexte.

J'aimerais maintenant donner la parole à mes collègues de la Garde côtière.

**M. Marc Sanderson (directeur général par intérim, Stratégies nationales, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans):** Environ quatre éléments de la section 22 valent la peine d'être mentionnés, très brièvement.

Le premier, pour répondre à votre question, précise l'organisme fédéral responsable de l'intervention en cas de déversement et d'incident. Ces modifications proposent donc de préciser, si c'est nécessaire, que les directives et les ordres de la Garde côtière ont préséance sur ceux des autres organismes fédéraux.

Ces modifications visent surtout à éliminer toute ambiguïté sur le moment où la Garde côtière peut prendre des mesures. Le rôle de l'armateur ou le rôle de la Garde côtière ne change pas de façon concrète. Il s'agit plutôt d'accroître certains éléments de notre intervention proactive. Maintenant, il n'est pas nécessaire d'attendre qu'il y ait décharge probable d'un polluant dans les eaux, il suffit qu'une décharge puisse se produire. Ce nouveau seuil change concrètement la capacité de la Garde côtière ou de l'armateur d'intervenir, et c'est évidemment toujours la solution préférable. C'est aussi le fondement du principe du pollueur-payeur au Canada.

Il y a deux autres modifications qui visent à permettre le passage sur des terrains privés si c'est nécessaire pour lancer une intervention immédiate, et à accorder l'immunité aux personnes qui conseillent la Garde côtière et nos partenaires, notamment les armateurs, les organismes d'intervention, etc., afin de pouvoir préparer la meilleure intervention pour chaque incident. Je crois que c'est la chose la plus importante, car chaque incident présente ses propres caractéristiques, et ma collègue a parlé plus tôt des différentes variables qui entrent en jeu.

Évidemment, ce que j'aimerais ajouter, c'est que cela nous permet réellement d'adapter l'intervention de la Garde côtière à chaque situation. Nous pouvons élargir ou diminuer sa portée au besoin, mais ce qui est important, c'est que nous soyons sur les lieux aussitôt que possible pour évaluer la situation et prendre les bonnes décisions avec la collaboration des parties concernées. Comme je l'ai dit, c'est toujours avec l'armateur ou le pollueur, dans ce cas-ci, ou le pollueur potentiel, afin de veiller à prévenir tout dommage à l'environnement maritime.

• (0930)

**M. Vance Badawey:** J'aimerais revenir à ma première question, monsieur Bertin, c'est-à-dire celle qui portait sur la réserve.

Existe-t-il un processus dans lequel, après les faits, les organismes, y compris les municipalités, peuvent faire une demande d'accès à cette réserve à des fins de compensation?

**M. Marc-Yves Bertin:** Absolument. Un tel processus existe. Les gens font des demandes et elles sont évaluées.

Ce projet de loi mettrait en place un système qui permettrait d'accélérer le processus, afin que les fonds soient remis le plus rapidement possible aux personnes et aux organismes qui en ont besoin. Nous tentons de faire en sorte que les demandeurs puissent obtenir une indemnisation par l'entremise du fonds canadien dans le cadre d'un processus d'attestation simplifié. Ils devraient répondre à certains critères de base, notamment en démontrant qu'ils ont subi un préjudice ou une perte quelconque et fournir, au besoin, les documents appropriés qui prouvent le fondement de leur demande. Essentiellement, les gens pourraient avoir recours à ce mécanisme pour les réclamations de moins de 35 000 \$.

**M. Vance Badawey:** Très bien.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Jeneroux.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Merci, madame la présidente.

Je voulais seulement poser une question à tous ceux qui sont à la table.

Avez-vous mené une analyse de la vulnérabilité des industries pour mesurer l'impact des modifications apportées à la Loi sur la responsabilité en matière maritime sur les petits expéditeurs locaux?

**M. Marc-Yves Bertin:** Nous ne proposons pas de modifier le niveau de responsabilité des expéditeurs dans cette loi. En effet, leurs responsabilités sont établies dans le cadre d'une convention internationale. Le Canada a l'occasion d'apporter des rajustements à son régime par l'entremise de sa caisse d'indemnisation nationale, et cette caisse d'indemnisation nationale est évidemment alimentée par les importateurs et les exportateurs de produits pétroliers. De ce point de vue, il n'y a aucun impact sur les expéditeurs.

**M. Matt Jeneroux:** Nous avons une réunion de trois heures aujourd'hui. Je vous encourage à rester et à écouter les témoignages des intervenants suivants — je crois qu'il y en a au moins cinq. Bien honnêtement, je crois que vous entendrez une différente version de ce que vous présumez avoir fait dans le cadre de vos consultations. Nous entendons fréquemment — et pour être honnête, c'est la raison pour laquelle les intervenants de notre côté de la table vous ont posé ces questions — que peu de gens ont l'impression d'avoir été consultés. Lorsque vous affirmez que vous avez mené de nombreuses consultations, je crois que cela ne fait que frustrer et contrarier davantage ces parties intéressées. Je vous encourage à rester, mais également à examiner les modifications potentielles qu'ils pourraient proposer à des parties du projet de loi lorsqu'il sera présenté.

Encore une fois, de nombreuses parties intéressées sont très mécontentes du processus qui a été utilisé. Madame Rascanin, lorsque vous dites que les consultations se sont terminées le vendredi et que tout le contenu de ces consultations a été examiné pour le projet de loi... Bien honnêtement, vous ne pouvez pas dire cela sérieusement.

Encore une fois, je vous remercie d'être ici, mais j'espère certainement que vous resterez après votre comparution pour entendre les témoignages des autres témoins.

**La présidente:** Monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci, madame la présidente.

Je voudrais remercier Mme Rascanin et son équipe d'avoir tenté de trouver une première réponse à ma question. J'avoue cependant ne pas être certain de l'avoir bien comprise. Je vais donc demander des éclaircissements.

Vous dites que les modifications à la loi proposées par l'entremise de ce projet de loi auraient entre autres pour effet de donner au ministre de nouveaux pouvoirs réglementaires lui permettant d'agir plus rapidement dans une situation donnée. Or je cherche où l'on indique, dans ce projet de loi, que des victimes comme celles de Yamachiche pourraient avoir accès à un fonds d'indemnisation comme celui auquel pourraient accéder les victimes d'un déversement de pétrole ou d'hydrocarbures.

Par exemple, pourrait-on ajouter à la liste de gens pouvant souscrire ou faire une demande au fonds d'indemnisation ceux qui, disons-le ainsi pour l'instant, sont victimes d'un incident maritime? Que le ministre ait des pouvoirs réglementaires additionnels lui permettant d'agir plus rapidement afin d'imposer certaines façons de faire, comme il l'a fait dans le cas des restrictions relatives aux passages de baleines, ne règle pas le problème des victimes. L'incident s'est produit. La question est de savoir ce qu'on fait ensuite.

Bref, les pouvoirs réglementaires du ministre permettraient-ils d'indemniser les victimes?

● (0935)

**Mme Natasha Rascanin:** Je vous remercie de la question.

[Traduction]

Les pouvoirs réglementaires se concentrent sur la sécurité maritime, les risques pour l'environnement et la capacité d'intervenir en cas de situation critique et imprévue. C'est ce dont je parlais.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

Il est clair, dans ce cas, que les nouveaux pouvoirs réglementaires n'ont aucune espèce d'incidence dans une situation comme celle que j'ai décrite. Je déplore donc, encore une fois, que cette situation n'ait pas été prise en compte. Elle s'est produite une fois chez nous et nous souhaitons qu'elle ne se produise nulle part ailleurs, mais, compte tenu de la croissance du transport maritime, il est à peu près impensable que rien de ce genre n'arrive au Canada.

Il faudrait vraiment que la révision de la loi permette de solutionner ce problème. On est encore une fois à côté de la plaque.

Je m'inquiète toujours du fait que nous ayons à donner une réponse d'ici vendredi, alors que les consultations ne sont pas terminées. Certains pensent qu'ils n'ont pas été suffisamment consultés. J'ai vraiment hâte d'entendre les témoins qui vont comparaître au cours des deux prochaines heures. Je me demande si ces gens, qui sont directement touchés par ces deux lois au quotidien, ont eu le temps de réagir à la suite du dépôt du budget. S'ils me disent qu'ils n'ont pas eu le temps de le faire, je vais commencer à m'inquiéter beaucoup plus sérieusement.

Je vais m'arrêter ici pour l'instant.

Merci, madame la présidente.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous terminons maintenant cette partie de la réunion et nous laissons nos témoins partir. Nous inviterons ensuite les autres témoins par vidéoconférence, etc.

La séance est suspendue pour quelques minutes.

● (0935)

(Pause)

● (0940)

**La présidente:** La séance reprend.

Pour cette partie de la réunion, nous accueillons, de la Chamber of Shipping, Robert Lewis-Manning, président. Du Centre pour le transport maritime responsable de Clear Seas, nous accueillons Peter Ellis, directeur exécutif, par vidéoconférence. De la Fédération maritime du Canada, nous accueillons Sonia Simard, directrice, Affaires législatives et environnementales.

Je vous souhaite tous la bienvenue.

Madame Ellis, vous avez cinq minutes.

[Français]

**Contre-amiral (à la retraite) Peter Ellis (directeur exécutif, Clear Seas, Centre pour le transport maritime responsable):** Madame la présidente, membres du Comité, je vous remercie de m'offrir l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

[Traduction]

Clear Seas — Centre pour le transport maritime responsable est un organisme indépendant sans but lucratif qui finance des travaux de recherche et qui met en oeuvre des programmes de communication et de mobilisation liés à la durabilité du transport maritime au Canada. Nous avons entrepris nos activités à l'été de 2015 — notre organisme a donc environ trois ans — grâce au financement de démarrage de Transports Canada, du ministère de l'Énergie de l'Alberta et de l'Association canadienne des producteurs pétroliers.

Notre fonction est de fournir des informations sur le transport maritime au Canada qui sont objectives, fiables et fondées sur des données probantes, en partant du principe selon lequel de meilleures informations permettent une meilleure prise de décisions. Nos ententes de financement protègent notre indépendance. Nous publions des renseignements sur tous nos programmes sur notre site Web, à l'adresse [www.clearseas.org](http://www.clearseas.org).

Mes commentaires d'aujourd'hui sont fondés sur certaines de nos activités: recherches, publications Web, consultations avec les intervenants, participation à divers forums et groupes de travail sur le transport maritime et, évidemment, suivi des médias et des médias sociaux. Je dirais que la plupart des Canadiens sous-estiment l'importance du transport maritime pour le bien-être et la prospérité du pays. Au printemps de 2016, nous avons mené un sondage d'opinion publique en partenariat avec l'Institut Angus Reid pour connaître l'opinion des Canadiens sur le transport maritime. Nous venons tout juste de terminer une autre série de sondages sur les attitudes des Canadiens pour déceler des tendances. Nous analysons actuellement les données et nous espérons publier les résultats à la fin novembre.

Un thème récurrent du sondage de 2016 qui persiste encore aujourd'hui est la préoccupation des Canadiens à l'égard des répercussions environnementales possibles du transport maritime. Les modifications législatives proposées visent clairement à accroître la confiance de la population et à améliorer l'efficacité d'un système déjà rigoureux.

À titre d'exemple, le pouvoir sans équivoque donné au ministre, à l'article 689 du projet de loi C-86, de conclure des accords avec des groupes autochtones, des intervenants et d'autres ordres de gouvernement se veut une reconnaissance claire de la complexité du secteur maritime, des nombreuses compétences interreliées, des enjeux liés aux droits et titres autochtones et de la diversité des préoccupations locales. Ces réalités sont déjà reconnues sur le plan tactique, notamment dans des plans comme le plan d'intervention intégrée du Grand Vancouver de la Garde côtière canadienne. À mon avis, l'élaboration de tels accords devrait faire l'objet de vastes consultations auprès des intervenants.

À l'article 690, le pouvoir proposé du ministre de prendre des arrêtés d'urgence est une application du principe de la prudence afin d'accroître la souplesse d'intervention à courte échéance. Nonobstant la nature provisoire des arrêtés, ces décisions devraient être fondées sur des faits et sur les meilleurs renseignements disponibles au moment de la décision. Accroître la souplesse pour permettre une intervention plus précoce pour parer à un risque de pollution, de façon préventive, favorise une intervention plus rapide, un élément clé d'une réponse efficace. La capacité de prévenir les rares incidents de pollution ou de les contenir plus rapidement pour limiter l'étendue d'un déversement est un élément important pour réduire les risques associés aux transports. De la même manière, le pouvoir de pénétrer dans une propriété privée et d'y circuler dans le cadre d'une intervention améliorera sans doute l'efficacité.

Nous appuyons l'immunité accordée aux personnes qui apportent leur secours, dans les limites de ce qui est raisonnable dans les circonstances. Je souligne que ce changement pourrait atténuer certaines préoccupations exprimées par le personnel d'intervention des États-Unis quant à leur responsabilité dans le cadre d'opérations transfrontalières. Appliquées de façon judicieuse, les modifications aux politiques administratives et financières favoriseront certainement l'application du principe du pollueur-payeur et amélioreront la confiance du public, qui a été considérablement minée par des procédures longues et non décisives, notamment dans l'affaire du déversement de pétrole du *Marathassa*.

Les modifications à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires sont aussi susceptibles d'accroître la confiance à l'égard du système, car elles visent à élargir la portée du régime d'indemnisation. Bien qu'une amélioration du régime d'indemnisation pour les pertes économiques indirectement liées aux incidents de pollution soit logique et conforme au principe du pollueur-payeur, cela soulève d'importantes questions quant aux effets sur les primes d'assurance et la responsabilité civile, notamment. Ces aspects doivent être précisés et bien compris.

Certains estimeront que ce changement ne va pas assez loin. En effet, une partie de la population croit que l'indemnisation devrait aussi être accordée pour la perte d'usage des terres publiques à des fins récréatives, culturelles ou autres.

• (0945)

Clear Seas appuie les dispositions du projet de loi, mais estime que d'autres discussions avec les intervenants sont nécessaires dans le cadre de l'étude du projet de loi.

J'aimerais aussi souligner qu'on semble se concentrer sur les interventions, et pas assez sur la prévention.

[Français]

Je vous remercie encore une fois de m'avoir permis de participer à cette séance.

Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

[Traduction]

**La présidente:** Nous passons maintenant à Mme Simard, de la Fédération maritime du Canada. Vous avez cinq minutes.

[Français]

**Mme Sonia Simard (directrice, Affaires législatives et environnementales, Fédération maritime du Canada):** Bonjour. Je m'appelle Sonia Simard.

[Traduction]

Je suis ici aujourd'hui à titre de représentante de la Fédération maritime du Canada.

Notre objectif est de présenter le point de vue des propriétaires de navires sur certaines modifications touchant le secteur maritime contenues dans le projet de loi C-86.

Bien que nous sommes reconnaissants d'avoir l'occasion de comparaître devant le Comité, nous sommes vivement préoccupés par le rythme accéléré de l'étude du projet de loi. Hier, nous avons fait parvenir au Comité un mémoire dans lequel nous présentons certaines de nos préoccupations à l'égard du projet de loi C-86 et des modifications précises.

Plus précisément, notre première recommandation était de retrancher du projet de loi C-86 les modifications proposées relatives au transport maritime et d'en traiter dans un projet de loi distinct, ce qui donnerait assez de temps pour procéder à un examen approfondi.

Si ce n'est pas fait, nous exhortons le Comité à apporter, à tout le moins, des modifications précises. Aujourd'hui, nous traiterons plus précisément de la section 22 du projet de loi C-86.

Dans cette section, le ministre et le gouverneur en conseil se voient accorder des pouvoirs supplémentaires en matière de réglementation pour la protection de l'environnement. Les propriétaires de navires et les membres que nous représentons sont résolus à assurer la sécurité et la durabilité des transports. Nos préoccupations ne sont donc pas liées aux objectifs des modifications proposées. Nous appuyons ces objectifs, mais nous demandons des amendements précis pour veiller à ce que les nouveaux pouvoirs proposés s'accompagnent de mesures de protection appropriées.

Examinons cela de façon plus détaillée. L'article 690 du projet de loi C-86 permettrait au ministre de prendre des arrêtés d'urgence pour le secteur du transport maritime s'il estime qu'une intervention immédiate est nécessaire pour parer à tout risque à la sécurité maritime ou au milieu marin. Ces arrêtés pourraient demeurer en vigueur jusqu'à trois ans, sans être soumis aux mesures de protection fondamentales prévues dans le processus réglementaire, à savoir des consultations avec les intervenants touchés et le processus formel d'étude d'impact de la réglementation.

Nous sommes d'avis que le cadre proposé pour les arrêtés d'urgence visant le transport maritime a une portée beaucoup plus large que ce qu'on trouve ailleurs dans la législation canadienne. Nous donnons plus de détails dans notre mémoire, mais en résumé, les autres lois canadiennes ont comme caractéristique commune de limiter les arrêtés d'urgence aux situations graves, c'est-à-dire les « risques appréciables » ou les « dangers immédiats ».

En outre, dans les mesures législatives que nous avons examinées, la durée des arrêtés d'urgence est de conception plus étroite. Ces arrêtés d'urgence ministériels ont une durée limitée à 14 jours. Au-delà de cette période, le gouverneur en conseil doit les approuver et peut ensuite en prolonger la durée pour un an, comme nous l'avons vu dans la plupart des mesures législatives, ou de deux ans, dans certains cas.

Après examen du cadre proposé pour les arrêtés d'urgence, nous avons conclu qu'il est beaucoup plus large. C'est pourquoi nos observations ne visent pas à nous y opposer, mais plutôt à proposer des modifications précises pour que les pouvoirs de prendre des arrêtés d'urgence s'accompagnent de mesures de protection appropriées.

Le deuxième élément que nous avons examiné en détail dans notre mémoire est lié à l'article 692 du projet de loi. Je crois savoir que vous avez abordé le sujet avec d'autres témoins. Il s'agit du pouvoir ministériel de modifier les recommandations du gouverneur en conseil. Encore une fois, nous considérons que ces pouvoirs seraient exercés en dehors du processus réglementaire normal. Nos préoccupations sont les mêmes que j'ai mentionnées précédemment. Dans notre mémoire, nous proposons des amendements précis pour veiller à la mise en place de mesures de protection appropriées.

L'enjeu n'est pas de savoir s'il faut agir rapidement ou non. Nous comprenons que de telles situations peuvent survenir. Nous voulons simplement nous assurer que ces pouvoirs s'accompagnent de mesures de protection adéquates.

Nous avons présenté d'autres observations sur les autres éléments de la section 22, mais puisque nous manquons de temps, je vous invite à consulter notre mémoire.

En terminant, je tiens à souligner que nous n'avons malheureusement pas été en mesure d'examiner la totalité des modifications proposées à la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Toutefois, nous poursuivons notre examen et nous avons l'intention de présenter des observations au Sénat.

Je vous remercie de votre attention.

● (0950)

**La présidente:** Merci beaucoup, madame Simard.

Le prochain intervenant est Robert Lewis-Manning.

**M. Robert Lewis-Manning (président, Chamber of Shipping):** Bonjour, madame la présidente, bonjour, chers membres du Comité. Je vous suis reconnaissant de l'occasion qui m'est donnée de formuler très tôt des observations et des recommandations concernant certains des articles du plus récent projet de loi d'exécution du budget, qui a été déposé la semaine dernière.

La Chambre a travaillé étroitement avec le gouvernement, les collectivités côtières et d'autres intervenants à l'élaboration de la plupart des aspects du Plan de protection des océans, y compris les efforts cruciaux de protection des espèces menacées et les nombreuses initiatives de conservation actuellement en cours.

Vous êtes bien conscients, en particulier après la récente visite de votre comité en Colombie-Britannique, que le transport maritime apporte un soutien essentiel au commerce international du Canada et qu'un cadre d'exploitation sécuritaire, concurrentiel et prévisible est dans l'intérêt des Canadiens, de l'économie canadienne et de nombreuses industries qui stimulent cette économie et qui dépendent du transport maritime.

Je vais parler de quatre éléments de la mesure législative proposée, et certains de mes propos seront répétitifs, notamment

ceux ayant trait aux trois éléments liés aux autorisations en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. J'ai d'autres commentaires généraux à faire à propos de la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

En ce qui concerne la Loi sur la marine marchande du Canada, le projet de loi C-86 la modifie et prévoit explicitement de confier l'autorisation de son administration et de son application à d'autres ordres de gouvernement, dont des gouvernements provinciaux et des groupes autochtones. Si le gouvernement avait l'intention de déléguer des pouvoirs à une province, par exemple, nous serions préoccupés par sa capacité à remplir un mandat d'une telle complexité et par la possibilité croissante qu'une approche fragmentée soit utilisée pour administrer la chaîne d'approvisionnement du Canada.

La surveillance de la chaîne d'approvisionnement du Canada est assurée, à l'échelle nationale, par le gouvernement fédéral, en raison de sa complexité et du degré élevé d'intégration des modes de transport et de leur interdépendance. Cette surveillance centralisée aide à garantir que les entreprises canadiennes bénéficient d'un environnement prévisible et compétitif.

Le projet de loi autorise également des pouvoirs de réglementation visant à protéger les milieux marins. Cela est sensé, et nous comprenons et appuyons la raison d'être de ces pouvoirs de réglementation. Malgré cela, nous avons des réserves au sujet de leur mise en oeuvre et de la possibilité que les règlements qui en découlent entrent en conflit avec l'engagement du Canada à respecter des conventions internationales, comme la Convention des Nations unies sur le droit de la mer. Il se peut également que le projet de loi soit une occasion manquée de prévoir des pouvoirs de réglementation supplémentaires, comme celui de désigner des aires de mouillage, au lieu de se contenter de réglementer ou d'interdire de telles activités.

Nous sommes grandement préoccupés par le pouvoir de réglementation qui permet d'interdire le chargement ou le déchargement d'un navire, étant donné que ce pouvoir est déjà prévu dans le régime canadien de contrôle des navires par l'État du port. Cela semble être un autre mécanisme visant à appliquer des moratoires relatifs à des produits particuliers au moyen de règlements ou d'arrêtés d'urgence, ce qui contredit les objectifs liés à la fourniture d'une chaîne d'approvisionnement prévisible.

Le projet de loi C-86 autorise aussi le ministre à prendre des arrêtés d'urgence. En général, cela est également raisonnable, et il y a de nombreux exemples de situations dans lesquelles ce pouvoir aurait pu être exercé dans le passé. Toutefois, dans sa forme actuelle, ce pouvoir est dépourvu de conseils sur son utilisation par le ministre et exige la consultation d'autres ministres pour obtenir une justification scientifique, par exemple.

Dans le cas de ces deux articles pertinents, à savoir les articles 690 et 692, il faut que des preuves ou des données scientifiques convaincantes soient apportées afin de veiller à ce que de tels règlements ou arrêtés d'urgence soient logiques et à ce que les mesures de ce genre n'aient pas de conséquences négatives sur la sécurité maritime ou la protection des milieux marins.

En ce qui concerne la Loi sur la responsabilité en matière maritime, le projet de loi C-86 prévoit de modifier la responsabilité de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires en cas de pertes économiques non liées à des dommages matériels, ce qui pourrait créer une situation ingérable en l'absence de limites ou de lignes directrices sensées régissant les demandes d'indemnité pour pures pertes économiques.

La possibilité que des demandes non fondées d'indemnité pour pures pertes économiques soient présentées accroît l'exposition de la caisse et, par conséquent, l'exposition des expéditeurs, des destinataires, des transporteurs et peut-être même de l'économie en entier, si la caisse est forcée d'absorber ces coûts. En fin de compte, ces dispositions pourraient ne pas régler le problème qu'elles cherchent à résoudre, et pourraient entraîner un accroissement des coûts qui rendrait la chaîne d'approvisionnement du Canada moins concurrentielle. Pour le moment, nous ne savons pas exactement quelles conséquences ces dispositions auraient.

Nous croyons que cet aspect du projet de loi n'a fait l'objet d'aucune consultation et qu'il pourrait avoir des conséquences importantes et durables. Par conséquent, nous estimons que la mise en oeuvre de ces dispositions devrait être reportée et que leur incidence devrait être examinée de façon appropriée. En dépit des préoccupations particulières que j'ai déjà mentionnées, nous reconnaissons le côté positif de certains amendements conçus pour accroître la souplesse et la rapidité d'intervention en cas de pollution accidentelle possible ou imminente.

Pour être en mesure d'offrir une solution sécuritaire, fiable, responsable et économique en matière de transports, la marine marchande compte sur l'existence d'un cadre réglementaire prévisible à l'échelle mondiale. À mesure que le Canada continue d'améliorer son intervention et ses régimes d'indemnisation et de responsabilité en cas de pollution accidentelle, il devrait reconnaître qu'avant d'y apporter des changements majeurs, il doit procéder à des analyses, dialoguer avec les intervenants, en particulier les industries réglementées, et accorder suffisamment de temps aux fournisseurs de protection et d'indemnisation, c'est-à-dire aux assureurs, pour leur permettre d'évaluer leurs niveaux accrus d'exposition.

● (0955)

Il y a toutes sortes de fournisseurs de transport maritime. De nombreux petits exploitants commerciaux canadiens peuvent ne même pas être au courant des changements proposés et encore moins en position de les respecter rapidement, si on ne leur accorde pas suffisamment de temps pour examiner leurs propres activités et leurs propres pratiques commerciales.

Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Merci infiniment, monsieur Lewis-Manning.

Madame Block.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie les témoins de s'être joints à nous. Il est très important que nous entendions aujourd'hui vos observations sur la mesure législative proposée, c'est-à-dire la Loi n° 2 d'exécution du budget, dont nous sommes saisis.

Je prends très au sérieux les préoccupations que vous avez exprimées à propos des échéanciers très serrés et du fait que ces mesures font partie d'un projet de loi d'exécution du budget. Vos préoccupations font peut-être écho à la déception qu'éprouvent les membres du Comité assis de ce côté-ci de la table, compte tenu des

pièces maîtresses de la stratégie de transport que le ministre a décrit, comme le Plan de protection des océans, qui fait apparemment partie de ce projet de loi. Nous savons que le ministre dispose d'une stratégie 2030 en matière de transport, et nous avons entrepris notre propre étude de la stratégie canadienne sur les transports et la logistique. La tâche consistant à traverser le pays afin de comprendre certains des défis que notre système de transport doit relever est une entreprise très longue et coûteuse, je crois.

Je ne sais pas si mes collègues de l'autre côté de la table sont aussi déçus que nous le sommes de constater que des changements aussi importants que ceux-ci — des changements substantiels, pour emprunter les mots du sous-ministre — ont été apportés à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et à la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

Monsieur Lewis-Manning, je vous demanderais de formuler des observations sur la façon dont, selon votre point de vue, le processus s'est déroulé. Je sais que Mme Simard a déjà fait des commentaires à ce sujet. De plus, pourriez-vous nous renseigner un peu plus sur l'article 692 et sur la façon dont cet article toucherait l'industrie du transport maritime de la Colombie-Britannique? Je me demande si vous pourriez nous donner un exemple des répercussions que l'article aurait sur l'ensemble de cette industrie et sur la compétitivité canadienne.

● (1000)

**M. Robert Lewis-Manning:** J'ai une brève réponse à vous donner en ce qui concerne la consultation. La consultation est continue. Ayant entendu les déclarations des fonctionnaires du ministère, je confirme que, oui, bon nombre de différents enjeux font l'objet de discussions depuis deux ans. Je crois qu'aucun de nous n'a vraiment compris que des amendements législatifs seraient présentés aussi rapidement, sinon nous aurions probablement concentré notre énergie différemment. Cela veut dire qu'un grand nombre d'enjeux font l'objet de discussions. Il y a beaucoup d'action dans les ministères et, pour être tout à fait honnête, je pense que nous subissons tous les pressions associées à une surabondance de consultations.

Nous nous occupons de ces questions à temps plein. Bon nombre de gens n'y consacrent qu'une partie de leur temps et ne devineraient jamais que certains de ces changements s'en viennent.

Pour répondre à votre question à propos de l'article 692, qui porte sur les pouvoirs de protection des milieux marins, il est difficile d'émettre des hypothèses quant aux répercussions qu'elle pourrait avoir. En ce qui concerne les pouvoirs de réglementation, il va de soi que tout processus de réglementation comprend des consultations. Je ne veux pas supposer que cet article pourrait avoir des effets très négatifs. En fait, il y a probablement un grand nombre de situations où il est logique de prendre des règlements pour des raisons environnementales. En pratique, tout dépend de la façon dont ces mesures sont prises ainsi que des preuves scientifiques qui les étayent. Il s'agit là d'un domaine relativement nouveau tant pour l'industrie que pour l'ensemble des ministères.

Chaque fois qu'il est question d'un processus délibéré qui vise un résultat positif et qui est accompagné d'un investissement adéquat dans les ressources, cela représentera une bonne amélioration. Je ne veux pas laisser entendre qu'il s'agit d'un risque.

Si l'on envisage ces mêmes pouvoirs dans un contexte provisoire, je dirais qu'un grand nombre de mesures pourraient mal tourner très rapidement. Comme vous pouvez l'imaginer, nous ne parlons pas de petits bateaux à moteur. Nous avons affaire à des navires d'une longueur de 300 mètres et plus et d'un poids de 180 000 tonnes. La façon dont ils réagissent et la façon dont ils sont réglementés importent et, dans ce domaine, il n'y a pas de solutions rapides.

Nous en avons eu un bon exemple récemment. Comme vous le savez tous, je crois, au cours de la dernière année et demie, nous avons tous travaillé très dur sur la côte Ouest afin de protéger la population des épaulards résidents du Sud. Selon les données scientifiques fournies par un ministère, l'une des principales recommandations qui nous ont été adressées indiquait que ces énormes navires devraient se déplacer en convoi. Comme vous pouvez l'imaginer, lorsque cette recommandation a atterri sur les bureaux des professionnels du transport maritime, ils ont ri. La réponse que nous leur avons fait parvenir était la suivante: « Pour quoi ne nous avez-vous pas demandé de participer au processus dès le début? Nous aurions pu gagner une année ». Le ministre des Transports a fait la bonne chose. Nous lui avons demandé de procéder à une analyse des risques, et il s'est assuré que cela aurait lieu. Nous aurions probablement pu réaliser cela beaucoup plus rapidement si un processus de consultation approprié avait été établi dès le départ.

Lorsqu'il est question de la sécurité de la marine marchande et de ses répercussions sur l'environnement, les détails importent.

**Mme Kelly Block:** Merci.

**La présidente:** Il vous reste 30 secondes.

**Mme Kelly Block:** Veuillez utiliser ces 30 secondes, madame Simard.

• (1005)

**La présidente:** Je ne sais pas quelle contribution vous pouvez apporter en 30 secondes, madame Simard, mais vous avez l'occasion d'intervenir.

**Mme Sonia Simard:** Je respecterai cette limite de temps.

En fait, on nous a présenté des exemples semblables. Lorsque des pouvoirs sont requis sur la côte est, ils sont requis rapidement aussi. Toutefois, si les pouvoirs sont requis rapidement, ils devraient être de nature provisoire. C'est un argument qu'il est important de faire valoir. La modification des procédures d'établissement des itinéraires et de la façon dont les navires sont exploités a des conséquences majeures, de l'ordre de millions de dollars, pour la communauté de Gaspé sur la côte est, par exemple, ou pour les destinations que l'équipage a couvertes pendant la dernière saison.

**La présidente:** Merci beaucoup, madame Simard. Bien joué.

Monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie:** Merci, madame la présidente. J'ai une brève question à poser mais, ensuite, je céderai la parole à mon collègue, M. Badawey.

Comme nous l'avons entendu mentionner par le groupe d'experts précédent, un grand nombre des dispositions ont fait l'objet de consultations au cours du processus d'élaboration des projets de loi C-48, C-64, C-68 et C-55. Grâce aux travaux de notre comité et du comité des pêches, nous avons étudié les dispositions de façon plus approfondie pendant les études article par article, l'examen des recommandations, etc. toutefois, il y a un exemple qui m'a aidé à comprendre la nature de vos préoccupations. La situation était liée à la protection de la baleine noire de l'Atlantique Nord. Les activités

de pêche ont été ralenties ou interdites dans certaines zones et, en fin de compte, il a été déterminé que les fonctionnaires avaient probablement réagi de façon démesurée et qu'une approche plus précise aurait pu être adoptée pour protéger, dans le cas en question, cette baleine contre des collisions avec des navires.

Compte tenu des observations que je vous ai entendu formuler, seriez-vous satisfaits si l'application des arrêtés d'urgence était, comme vous l'avez mentionné, madame Simard, d'une courte durée, ce qui permettrait d'apporter des améliorations qui pourraient atténuer les mesures qui, autrement, pourraient avoir des conséquences inutiles pour votre industrie?

**Mme Sonia Simard:** Je suis d'accord avec vous. Nous serions satisfaits, comme vous le dites, de cette façon de procéder, mais c'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il est nécessaire d'intégrer des garde-fous dans la loi et dans les procédures du ministère.

Transports Canada a-t-il eu besoin d'intervenir rapidement l'année dernière? Assurément. Nous ne nous élevons pas contre la nécessité d'intervenir rapidement ou de consulter rapidement. La science...

**M. Ken Hardie:** Fort bien. Merci.

**La présidente:** Je suis désolée, monsieur Hardie, mais un vote vient d'être appelé.

Devrions-nous attendre quelques minutes pour permettre à M. Hardie de finir ses questions, faire une pause afin de nous rendre à la Chambre pour voter, puis revenir ici?

**Mme Kelly Block:** Je pense que, si nous permettons à M. Hardie de terminer son intervention, nous devrions probablement permettre à M. Aubin de poser une question à ces témoins.

**M. Ken Hardie:** Monsieur Aubin, je vous cède mon temps de parole.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci. Je vais tenter d'être bref.

Ma première question s'adresse à vous, madame Simard.

Chez vous, vous êtes probablement la directrice de la cour des miracles. J'ai été fort étonné que vous soyez arrivée à nous produire un rapport en aussi peu de temps. Vous avez déjà répondu, dans vos propos préliminaires, à ma première question. Je me demandais si vous aviez eu le temps de faire le tour de la question. De toute évidence, la réponse est non.

Il n'y a pas de doute dans mon esprit que vous avez autorité pour parler au nom des membres de l'association que vous représentez, mais pourriez-vous me dire dans quelle mesure ces gens se sentent concernés par le projet de loi C-86 ou sont au courant de ce qui est en train de se passer?

**Mme Sonia Simard:** Il y a eu des consultations sur les concepts généraux. Quant à ce qui est en train de se passer au sujet du projet de loi C-86, il est très difficile pour l'industrie de suivre la cadence, cela ne fait aucun doute. La production du mémoire est le résultat de deux jours de travail en fin de semaine.

Alors, est-ce que les membres de mon association sont tous au courant des détails de ce qui a été proposé? Non. Il a fallu faire de notre mieux.

**M. Robert Aubin:** Merci.

J'avais droit à une question, mais je pourrai intervenir plus tard, n'est-ce pas?

[Traduction]

**La présidente:** Je suis d'accord si votre intervention est très courte.

Pour poursuivre la séance avec M. Aubin, je dois obtenir le consentement unanime des membres. Nous l'avons fait, et cela ne posait pas de problème. Merci beaucoup.

Nous allons suspendre la séance, aller à la Chambre pour voter, puis revenir immédiatement ici après le vote.

Je demande pardon à nos témoins, mais on nous demande d'aller voter à la Chambre, et nous devons suspendre la séance. Je vous remercie infiniment, et je suis sûre que nos membres pourront communiquer avec vous s'ils souhaitent obtenir des réponses à des questions cruciales.

La séance est suspendue.

---









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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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