



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 076 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 19 octobre 2017

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 19 octobre 2017

• (1530)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la réunion 76 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, 42^e législature, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 4 octobre 2017, le projet de loi C-48, la Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte Nord de la Colombie-Britannique.

Nous recevons aujourd'hui des employés ministériels, et le ministre Marc Garneau est ici pour la première heure.

Monsieur Garneau, bienvenue. Je vous cède la parole.

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports): Merci, madame la présidente.

Madame la présidente, et membres estimés du Comité, je suis heureux d'être ici avec vous aujourd'hui pour parler d'un troisième projet de loi qui permet de faire progresser les priorités de mon mandat.

Je suis sûr qu'il n'est pas nécessaire que je vous rappelle que nous, les Canadiens, profitons de quelques-uns des paysages les plus spectaculaires au monde. Parmi les nombreux endroits magnifiques de notre pays, l'étendue de forêts pluviales le long de la côte Nord de la Colombie-Britannique est unique. Il n'existe rien de comparable. Le simple fait de penser que cet écosystème vierge pourrait être souillé par la pollution pétrolière m'est tout à fait intolérable.

C'est pourquoi je suis ici aujourd'hui pour parler du projet de loi proposé, qui vise à préserver et à protéger ces régions côtières, c'est-à-dire le projet de loi C-48. Je suis heureux d'exposer la raison d'être du projet de loi C-48, la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers. Les mesures exhaustives décrites dans le projet de loi sont le résultat de vastes consultations menées auprès de la population canadienne. Et bien qu'il continue d'y avoir des points de vue différents, ce que nous avons entendu, haut et fort, c'est que le transport de pétrole brut et d'hydrocarbures persistants par voie maritime devrait être interdit à proximité des côtes vierges du Nord de la Colombie-Britannique.

La zone du moratoire proposé s'étendrait de la frontière avec l'Alaska au Nord jusqu'à la partie continentale de la Colombie-Britannique, adjacente à la pointe Nord de l'Île de Vancouver, couvrant tous les ports et les installations maritimes dans la région englobant le Nord de la Colombie-Britannique. Le moratoire interdirait aux pétroliers transportant plus de 12 500 tonnes de cargaisons de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants de s'arrêter et de charger ou de décharger ces cargaisons dans les ports ou les installations maritimes qui se trouvent dans cette zone.

La définition de « pétrole brut » du projet de loi est fondée sur celle utilisée dans la Convention internationale pour la prévention de

la pollution par les navires, reconnue dans l'industrie du transport. Les hydrocarbures persistants sont plus lourds et plus collants. Pour cette raison, ils ont tendance à se désintégrer et à se dissiper plus lentement — et s'ils sont déversés, ils sont plus susceptibles de s'accrocher aux oiseaux, à la faune et aux rivages. Les exemples d'hydrocarbures persistants mentionnés dans l'annexe du moratoire comprennent notamment le bitume partiellement valorisé et le pétrole brut synthétique. Nous pourrions envisager d'apporter des changements à la liste des marchandises ciblées si un examen des données scientifiques probantes et des innovations en matière de transport des hydrocarbures ou de technologies de décontamination le justifiaient. Cependant, la sécurité de l'environnement sera toujours notre principale considération, et tout changement devra être apporté par voie de modification réglementaire.

Nous sommes conscients que de nombreuses collectivités situées dans la zone du moratoire proposé ne sont pas accessibles par route ou par rail et qu'elles dépendent du transport maritime pour leur approvisionnement en pétrole. Afin d'assurer le réapprovisionnement de ces collectivités et de leurs industries, la loi autoriserait la poursuite des chargements individuels de moins de 12 500 tonnes de pétrole brut.

[Français]

Afin d'illustrer le sérieux avec lequel nous traitons cette question, la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers prévoit aussi l'obligation de faire rapport ainsi que des sanctions sévères en cas d'infraction.

Tous les pétroliers capables de transporter plus de 12 500 tonnes métriques d'hydrocarbures seraient tenus de présenter un rapport sur les cargaisons qu'ils transportent ou dont ils entendent prendre livraison dans la zone visée par le moratoire. Ces renseignements devraient être présentés 24 heures avant que le pétrolier fasse escale dans un port ou une installation maritime.

Je tiens à rassurer les transporteurs maritimes et à préciser que le fardeau lié à la présentation des rapports serait réduit au minimum, car nous harmoniserons les nouvelles exigences avec celles des processus d'établissement de rapports déjà en place.

La seule exigence supplémentaire pour les expéditeurs serait de fournir des renseignements sur le type précis d'hydrocarbures qu'ils transportent et sur la quantité qui serait chargée, ou déchargée, à un port ou à un installation maritime du Nord de la Colombie-Britannique.

En ce qui a trait à l'application de loi, Transports Canada dispose déjà d'inspecteurs maritimes chargés de veiller à l'application des lois maritimes existantes. Ces inspecteurs seraient aussi chargés de l'application de la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers proposée.

Les pouvoirs que cette loi conférerait aux inspecteurs seraient comparables à ceux dont ils disposent aux termes des lois maritimes en vigueur, telles que la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999.

Les inspecteurs auraient le pouvoir de monter à bord d'un pétrolier et de prélever des échantillons, ou d'effectuer des tests afin de vérifier la conformité à la loi. Si l'inspecteur maritime a des motifs raisonnables de croire qu'il y a eu infraction à la loi, il pourrait ordonner la détention du pétrolier.

Là encore, je tiens à rappeler que la sécurité de l'environnement est notre priorité absolue dans la présentation de cette loi. Au cas où quelqu'un en douterait, permettez-moi de préciser que ce moratoire serait appuyé par un régime d'exécution en vertu duquel les contrevenants pourraient s'exposer à des sanctions pouvant atteindre 5 millions de dollars.

• (1535)

[Traduction]

Ces mesures rigoureuses visant à prévenir la pollution par les hydrocarbures sont à la hauteur des volontés et des attentes des Canadiens.

Les Canadiens nous ont aidés à définir les paramètres de la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers. En 2016, j'ai entrepris une série exhaustive de séances de mobilisation et j'ai rencontré des intervenants ayant des vues précises sur le moratoire proposé. J'ai consulté des groupes autochtones des régions côtières et continentales. J'ai également rencontré des représentants d'organismes environnementaux, de l'industrie maritime et du secteur des ressources, ainsi que des membres de collectivités visées. Je me suis entretenu avec des collègues des gouvernements provinciaux et des administrations municipales. De plus, des citoyens de tout le Canada ont visité notre site Web pour formuler des commentaires concernant le moratoire sur les pétroliers proposé. J'ai écouté leurs opinions sur la manière d'améliorer la sécurité maritime au Canada et d'officialiser un moratoire sur les pétroliers.

Il ne fait aucun doute que le maintien d'une économie prospère et la protection de l'environnement sont deux objectifs que partagent les Canadiens. Nous comprenons aussi que la sécurité maritime est une condition préalable à un développement économique durable.

[Français]

Ce projet de loi complète la stratégie nationale globale de notre gouvernement visant à promouvoir la sécurité maritime et la protection des côtes en vertu du Plan de protection des océans de 1,5 milliard de dollars, qui a été annoncé en novembre 2016. Dans le cadre de ce plan national, nous investissons dans de nouvelles mesures de prévention et d'intervention fondées sur les plus récentes avancées de la science et de la technologie en matière de nettoyage des déversements d'hydrocarbures.

Madame la présidente et membres du Comité, il est grand temps d'avoir une telle loi. Les Canadiens la réclament depuis des années. Heureusement, il n'est pas trop tard. Lorsqu'elle aura été adoptée par le Parlement, la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers offrira une protection environnementale d'un niveau sans précédent pour la côte Nord de la Colombie-Britannique.

Le moratoire sur les pétroliers nous permettra ainsi de préserver ce précieux écosystème, afin que les générations futures puissent elles aussi en profiter. Nous avons aujourd'hui l'occasion d'accomplir quelque chose d'une importance historique. Saisissons cette occasion.

J'exhorte donc les membres de ce comité, de même que mes collègues parlementaires, à appuyer ce projet de loi.

Je vous remercie, madame la présidente.

Je suis maintenant prêt à répondre aux questions.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Garneau.

Nous passons maintenant à Mme Block.

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

Je vous remercie, monsieur le ministre, de vous joindre à nous aujourd'hui, et je remercie vos fonctionnaires. Nous apprécions que vous nous consacriez du temps.

Monsieur le ministre, dans votre lettre de mandat, le premier ministre vous a demandé d'officialiser un moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte Nord de la Colombie-Britannique, en travaillant en collaboration avec le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, le ministre des Ressources naturelles et la ministre de l'Environnement et du Changement climatique afin d'élaborer une approche.

Comme vous avez reçu cette lettre de mandat dans la foulée de votre nomination, pourriez-vous expliquer au Comité ce sur quoi exactement portaient les consultations, puisque vous aviez déjà reçu instruction d'officialiser ce moratoire?

L'hon. Marc Garneau: C'est une chose de décrire un mandat en quelques phrases; c'en est une autre d'élaborer un projet de loi.

Un certain nombre d'options pouvaient être utilisées pour instaurer le moratoire, et cela supposait des discussions avec mes collègues ainsi qu'avec des intervenants. L'objectif général était de trouver la meilleure façon de mettre en oeuvre ce moratoire. Différentes options ont été envisagées, y compris, bien sûr, la question même de savoir quels types d'hydrocarbures seraient compris dans ce moratoire. Beaucoup de détails devaient encore être précisés, et c'est à ce moment-là que les consultations sont entrées en jeu.

• (1540)

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

De nouveau, votre lettre de mandat parlait de l'élaboration d'une approche, que vous venez de mentionner, à l'égard d'un projet de loi, donc voici ma prochaine question. Durant le processus de consultation que votre ministère a entrepris et les délibérations suivantes sur la substance de ces consultations, votre bureau ou le ministère a-t-il élaboré des mesures ou déterminé le poids d'un témoignage?

Par exemple, votre bureau ou le ministère a-t-il procédé à l'application d'une cote par rapport à l'importance du témoignage des personnes représentant une collectivité touchée?

L'hon. Marc Garneau: Nous avons interprété le témoignage de tout le monde comme une contribution importante à notre décision quant à la façon de mettre en oeuvre le projet de loi proposé. Cela voulait dire que nous allions d'abord et avant tout rencontrer les personnes qui vivent le long de la côte et qui, dans de nombreux cas, y sont depuis des millénaires.

Nous avons commencé par des collectivités autochtones côtières: les Nisga'a, les Metlakatla, les Lax Kw'alaams, les Haisla, les Haïda et les Heiltsuk. Nous avons mené de vastes consultations auprès de ceux qui vivent là-bas et qui ont le plus à perdre, si je peux dire les choses ainsi.

Nous avons aussi rencontré des représentants de l'industrie du transport, parce que cette industrie a évidemment une très forte présence sur la côte Ouest du Canada. Nous avons aussi rencontré des groupes environnementaux, qui ont des opinions bien arrêtées sur la question d'un moratoire. Nous avons collaboré avec les autorités gouvernementales à l'échelon municipal — comme ceux de la ville de Prince Rupert, située au milieu de cette région — et aussi à l'échelon provincial.

Nous avons vraiment collaboré avec tout le monde, et les commentaires de tous ont été jugés importants.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

Si j'ai bien compris, un groupe environnemental ayant un intérêt dans le résultat d'un moratoire sur les pétroliers aurait le même poids qu'une collectivité autochtone côtière. Est-ce bien ce que vous dites?

L'hon. Marc Garneau: C'est une chose difficile que de dire que nous allons attribuer un tel nombre de points au témoignage d'une personne et un tel nombre de points à... Ce que nous recherchons, c'est le genre de commentaires et de recommandations qu'ils nous présentent. Certaines recommandations et certains commentaires peuvent nous amener à tenir compte de choses auxquelles nous n'avions pas pensé et pourraient nous aider à prendre la décision concernant l'option à appliquer.

Nous sommes assurément sensibles au fait que nous voulons faire croître l'économie de notre pays, mais, en même temps, nous avons fait en 2015 une promesse électorale selon laquelle nous allons mettre en place un moratoire sur les pétroliers. Ce qui importe, c'est la façon dont nous le faisons tout en tenant compte de nos priorités économiques.

Mme Kelly Block: Merci.

J'ai une dernière brève question. Pourriez-vous fournir au Comité tout document sur la façon dont votre bureau ou le ministère a évalué les témoignages?

L'hon. Marc Garneau: Je ne suis pas sûr que... Permettez-moi simplement de dire que, sur ce point, je vais consulter mon ministère pour voir quels documents seraient disponibles à cette fin, et nous vous reviendrons à ce sujet.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le ministre, d'être ici cet après-midi.

Monsieur le ministre, depuis 1985, il y a eu une zone d'exclusion volontaire des pétroliers, la ZEP, en place le long de la côte de la Colombie-Britannique. La ZEP garantit que les pétroliers chargés qui naviguent entre Valdez, en Alaska, et la côte Ouest des États-Unis, passent à l'ouest des limites de la zone, ce qui protège le littoral. Par conséquent, le projet de loi C-48 servira simplement à officialiser le statu quo en ce qui concerne ce qui se passe dans cette région. Cela existe depuis 1985 et n'a pas eu de conséquences négatives discernables sur le commerce maritime international.

Voici ma première question. À votre avis et de l'avis des intervenants consultés avec qui vous avez passé beaucoup de temps, y compris les membres des Premières Nations, le moratoire fournira-t-il un niveau de protection supplémentaire important à des mesures déjà en place?

•(1545)

L'hon. Marc Garneau: Vous avez bien raison de souligner que, il y a plus de 30 ans, une zone d'exclusion volontaire a été mise en place, pour les raisons que vous avez mentionnées. Cela tient au fait qu'il y avait à ce moment-là une reconnaissance claire, que les États-Unis ont admise, selon laquelle les eaux situées dans la partie Nord de la Colombie-Britannique — et je parle de l'entrée Dixon, du détroit d'Hecate, du bassin de la Reine-Charlotte, des eaux entourant Haïda Gwaii — étaient extrêmement sensibles, du point de vue écologique. Je suis fier qu'on ait respecté la zone d'exclusion pour la circulation des pétroliers, comme vous le dites, venant de Valdez, et il n'y a pas eu d'incidents depuis lors.

Cela officialise, comme vous l'avez fait remarquer, quelque chose qui était déjà en place. Cela l'incorpore aussi dans un projet de loi et définit précisément les ports situés le long de la côte comme des lieux où les pétroliers ne peuvent aller et d'où ils ne peuvent partir au moment de transporter certains types de pétrole brut et d'hydrocarbures persistants. D'une façon, c'est l'officialisation, mais c'est aussi la légalisation de l'affaire, qui est quelque chose que nous avons entrepris de faire en 2015.

M. Vance Badawey: Merci.

Monsieur le ministre, durant l'élection fédérale de 2015, il y a eu un engagement pour ce qui est d'officialiser un moratoire sur les pétroliers sur la côte de la Colombie-Britannique, l'un des habitats de biodiversité les plus vierges au monde, ce qui procurera un niveau élevé de protection côtière autour de l'entrée Dixon, du détroit d'Hecate et du bassin de la Reine-Charlotte.

En novembre 2016, le premier ministre Trudeau a annoncé un plan de protection des océans de 1,5 milliard de dollars qui permettrait d'améliorer les interventions en cas de déversement de pétrole sur la côte de la Colombie-Britannique et de créer un système de sécurité maritime de calibre mondial. Ce projet de loi pénalise aussi les violations et impose des pénalités qui pourraient atteindre jusqu'à 5 millions de dollars.

À votre avis, cela va-t-il assez loin ou cela pourrait-il aller plus loin dans l'avenir?

L'hon. Marc Garneau: Quand on examine des pays côtiers et maritimes, on voit que l'incidence du Plan de protection des océans — un plan de 1,5 milliard de dollars qui comprend plus de 50 mesures — fait de nous un chef de file mondial, lorsqu'il s'agit de s'engager à l'égard de l'infrastructure pour non seulement surveiller nos zones maritimes, mais aussi intervenir plus rapidement si quelque chose devait arriver.

Le plan établit aussi de nouvelles normes dans de nombreux domaines. Par exemple, nous allons dépenser de l'argent — je l'ai annoncé il y a quelques semaines — pour améliorer nos services hydrographiques de sorte que nous puissions mieux comprendre ce qui se trouve sous l'eau, afin de veiller à ce que nous n'ayons pas de collisions, parce que certaines de nos cartes sont vieilles.

Le plan fait participer les Premières Nations d'une manière inédite. C'est quelque chose à quoi les Premières Nations voulaient participer et quelque chose dans quoi elles excellent. Elles sont souvent les premiers intervenants, et c'est quelque chose envers quoi elles ont un énorme intérêt, parce qu'elles vivent le long de la côte. Le plan se penchera sur la question des navires abandonnés ou désertés. Certains de ces éléments sont mis au jour en ce moment. Il continuera aussi le travail scientifique entrepris. Lorsque tout cela sera pris en considération, nous aurons un système de classe mondiale.

Toutefois, la côte Nord n'a pas toute l'infrastructure que la côte Sud possède — ou encore la côte Est ou le Saint-Laurent — et c'est une zone particulièrement sensible. C'est pourquoi nous mettons en place le moratoire et y superposons le Plan de protection des océans.

M. Vance Badawey: Monsieur le ministre, ma dernière question traite d'une préoccupation au sujet de la circulation des navires et de notre capacité d'encourager une plus grande économie dans cette région. Quel pourcentage du trafic maritime transitant par la zone d'exclusion volontaire et maintenant la zone du moratoire transporte réellement du pétrole ou des produits du pétrole? Quelle portion de ce trafic serait assujettie au moratoire proposé relatif aux pétroliers?

L'hon. Marc Garneau: En ce moment, dans la zone visée par le moratoire — la côte Nord de la Colombie-Britannique — il y a du trafic. Il y a du trafic de remorqueurs et de chalands qui transportent vers le nord et le sud de la côte certaines des ressources naturelles qui sont récoltées dans le Nord de la Colombie-Britannique. Il est aussi nécessaire — cela figure dans le projet de loi, et c'est pourquoi j'ai parlé de la limite de 12 500 tonnes pour un pétrolier — de réapprovisionner certaines collectivités très éloignées de la Colombie-Britannique qui ne sont vraiment accessibles que par voie maritime ou aérienne. Il n'y a pas de route.

On a reconnu clairement le besoin qu'il continue d'y avoir une certaine circulation des pétroliers pour apporter du combustible de chauffage et du combustible industriel qui permettraient à ces collectivités de continuer de prospérer. Nous avons aussi longuement réfléchi à ce que la limite — ce que notre maximum — devrait être.

• (1550)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Je suis désolée de vous interrompre.

Madame Malcolmson, bienvenue. Je suis heureuse que vous soyez ici.

Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le ministre. Je salue l'intention du projet de loi, sachant en particulier qu'il est conçu pour protéger la biodiversité incroyable de la région de la forêt pluviale Great Bear, Gwaii Haanas. Il y a, entre autres, un projet de loi à long terme d'un député néo-démocrate... et nous sommes donc vraiment heureux qu'il soit proposé.

Toutefois, il y a une préoccupation selon laquelle le projet de loi C-48 ne fait rien pour prévenir le type de catastrophe à laquelle nous avons assisté il y a un an dans le territoire des Heiltsuk, soit le déversement du remorqueur *Nathan E. Stewart*, parce que les produits pétroliers raffinés sont expressément exclus de l'interdiction.

Même s'ils étaient inclus, le seuil de 12 500 tonnes est assez élevé pour permettre que ces produits transitent par certaines des eaux les plus sensibles de la Colombie-Britannique. Des catastrophes comme celle du remorqueur *Nathan E. Stewart* montrent que nous avons besoin d'une meilleure réglementation et d'investissements accrus en matière de prévention des déversements et d'intervention dans la région.

Ma question est double. D'abord, pourquoi les grands chalands-citernes devraient-ils être exclus du projet de loi, étant donné les risques que nous connaissons déjà dans la région? Ensuite, y a-t-il un argument scientifique qui permet d'exclure les produits pétroliers raffinés de ce projet de loi?

L'hon. Marc Garneau: Votre question comporte un certain nombre de facettes. Il y a une annexe pour les combustibles interdits,

ce que nous appelons les hydrocarbures persistants. Par ailleurs, certains combustibles plus légers, comme le naphte, le kérosène, l'essence aviation ou le GNL, n'en sont pas exclus.

Il doit y avoir du trafic le long de la côte en raison du réapprovisionnement que j'ai mentionné dans ma dernière réponse. La question, c'est de savoir combien. Quelle capacité devraient-ils être en mesure de transporter pour réapprovisionner les collectivités le long de cette côte de 400 kilomètres?

L'incident du *Nathan E. Stewart* a fait ressortir très clairement la raison pour laquelle nous avons besoin d'un Plan de protection des océans. Je ne pourrais être plus d'accord avec vous pour dire que nous avons absolument besoin d'agir. Je me suis rendu à Bella Bella et j'ai rencontré les Heiltsuk. J'ai été, à quelques occasions, en communication avec la chef Slett. Cet incident malheureux a mis en lumière le besoin pour nous de mettre en place des mesures qui nous permettraient, idéalement, de prévenir la survenue de ce type d'incident, ou, si un tel incident se produisait, d'intervenir très rapidement.

Nous allons prendre très au sérieux les recommandations présentées au Bureau de la sécurité des transports, qui achève actuellement son enquête sur cet événement malheureux.

Mme Sheila Malcolmson: Merci.

J'ai constaté aussi une inquiétude répandue selon laquelle l'exemption, qui figure au paragraphe 6(1) du projet de loi, vous permet, en tant que ministre, d'exempter, par arrêté, un pétrolier donné de l'interdiction pour une période et selon des conditions indiquées. Certains des ONG ont dit de cette exemption qu'il s'agissait d'une échappatoire si grande que vous pourriez faire passer un pétrolier à travers.

Selon le paragraphe 6(2), la Loi sur les textes réglementaires ne s'applique pas aux arrêtés d'exemption. Cela élimine l'exigence selon laquelle de tels arrêtés d'exemption devraient être publiés, transparents et rendus facilement accessibles à l'examen du public.

Nous sommes préoccupés: même si, de façon générale, la loi a de bonnes intentions, cela pourrait effectivement dénaturer l'intention de la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers.

Pourquoi ce vaste pouvoir ministériel est-il nécessaire, étant donné que le projet de loi prévoit déjà des exemptions claires pour des bâtiments en détresse et des bâtiments sous la compétence du ministre de la Défense nationale? Pourquoi les arrêtés d'exemption sont-ils exclus de l'application de la Loi sur les textes réglementaires, ce qui conférerait plus de transparence?

L'hon. Marc Garneau: Je contesterais votre interprétation des vastes pouvoirs de le faire. Je peux vous assurer qu'il ne s'agit pas d'une façon sournoise, subreptice ou furtive de faire circuler des pétroliers, en demandant au ministre d'invoquer régulièrement des pouvoirs spéciaux. C'est très précisément axé sur une situation d'urgence très grave et imprévue qui se produit quelque part le long de la côte de façon ponctuelle, où, pour quelque raison que ce soit, on a besoin d'une plus grande quantité de carburant.

Dans ce cas, le ministre a le pouvoir discrétionnaire d'invoquer cette exception. Toutefois, il n'est pas question pour nous d'essayer sournoisement d'accroître la circulation de pétroliers sur la côte Nord de la Colombie-Britannique après avoir mis en place un moratoire.

• (1555)

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le ministre, merci d'avoir comparu.

La présidente: Il vous reste 40 secondes.

M. Nathan Cullen: Il y a aussi un article dans cette loi qui vous permet, par l'entremise du gouverneur en conseil, de modifier l'annexe des produits du pétrole. Vous pouvez la modifier au fur et à mesure. Le gouvernement va-t-il faire appliquer la Loi sur les textes réglementaires à l'organisme de réglementation pour qu'il ajoute ou retire des types de carburant en vertu de l'interdiction?

C'est une préoccupation exprimée par bon nombre de mes électeurs, dont certains que vous connaissez, qui ont passé beaucoup d'années sur cette législation et veulent bien faire les choses et ne pas permettre d'autres échappatoires dans les dispositions que vous avez fournies.

L'hon. Marc Garneau: Je suis ravi de savoir que nous avons bénéficié de l'appui de la ville de Prince Rupert pour ce moratoire.

C'est dommage: vous n'étiez pas ici lors de ma déclaration liminaire...

M. Nathan Cullen: Je suis certain qu'elle était bonne.

L'hon. Marc Garneau: ... mais ce que j'ai dit de façon très claire, c'est que nous devons laisser l'annexe ouverte pour pouvoir y apporter des modifications si les données scientifiques nous montrent qu'un hydrocarbure persistant particulier peut être géré de façon plus efficace pour ce qui est de la récupération, parce que, comme vous le savez, les hydrocarbures persistants ont tendance à coller davantage et à être plus persistants en plus de prendre plus de temps avant de se désintégrer; par conséquent, ils ont un effet plus défavorable sur la vie marine, les oiseaux et les rivages. L'annexe nous donne aussi la possibilité d'ajouter de nouveaux hydrocarbures persistants, en fonction de ce qui est mis au point dans l'industrie pétrolière.

Je pense que c'est une chose très raisonnable et sensée que d'avoir une annexe qui indique... et c'est en fonction de normes internationales mesurées très précises qui sont axées sur les limites d'ébullition de ces hydrocarbures, de sorte qu'elles soient quantifiables. Nous savons quels types de produits pourraient être mis au point d'ici 20 ans, de nouveaux produits pour lesquels il y a un marché, mais il pourrait aussi y avoir encore des hydrocarbures persistants, auquel cas nous pourrions devoir les ajouter à la liste.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Garneau.

Monsieur Iacono.

[Français]

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

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui.

J'aimerais bien comprendre les effets concrets du projet de loi C-48 à l'aide d'un exemple. Si un pétrolier transportant plus de 12 500 tonnes métriques de pétrole brut entrant dans la zone visée par le moratoire, que se passerait-il exactement?

L'hon. Marc Garneau: Si on détectait plus de 12 500 tonnes d'hydrocarbures dans les cales d'un pétrolier entré dans un des ports sur la côte Nord de la Colombie-Britannique, où il se fait régulièrement des inspections, ce navire serait assujéti à des amendes pouvant aller jusqu'à 5 millions de dollars.

Dans certains cas, quand il y aura approvisionnement de petites communautés sur la côte Nord, des pétroliers auront la capacité de transporter plus que 12 500 tonnes, mais ils n'auront pas le droit d'avoir plus de 12 500 tonnes d'hydrocarbures à bord, ce qui veut dire qu'ils seront à moitié ou aux trois quarts pleins. S'ils

transportaient plus que cette quantité d'hydrocarbures en entrant ou en sortant d'un port, ils violeraient la loi.

M. Angelo Iacono: Quand on compare la zone d'exclusion volontaire des pétroliers à la zone du moratoire délimitée par le projet de loi C-48, on remarque que la zone d'exclusion volontaire est plus grande.

Cette zone d'exclusion volontaire devra-t-elle toujours être respectée après l'adoption du projet du loi?

L'hon. Marc Garneau: Oui. La zone d'exclusion volontaire, qui est en place depuis 1985, continuera d'être appliquée. Nous avons la coopération des États-Unis depuis le début de ce programme. C'est principalement à l'intention des pétroliers qui transportent de grandes quantités d'hydrocarbures de Valdez, en Alaska, à des ports le long de la côte des États-Unis. Par contre, à l'intérieur de la zone d'exclusion, il y aura du trafic de pétroliers transportant 12 500 tonnes d'hydrocarbures ou moins, parce qu'ils doivent aller approvisionner les petites communautés.

● (1600)

M. Angelo Iacono: Quels sont les principales données et les faits qui ont mené à la décision de protéger cette zone particulière? Pourquoi les risques liés à une fuite sont-ils plus importants dans cette région?

L'hon. Marc Garneau: Cet écosystème est unique au monde. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de visiter cette zone, mais elle est incroyable. Par contre, cet écosystème est aussi très fragile. De nombreuses communautés autochtones vivent le long de cette côte. Un déversement serait catastrophique et aurait un effet très sérieux, comme on l'a vu l'an dernier dans le cas du *Nathan E. Stewart*, qui était un remorqueur; ce n'était pas un pétrolier.

De plus, dans cette zone, il n'y a pas autant de systèmes en place pour réagir en cas de déversement qu'il y en a dans la partie Sud de la Colombie-Britannique, où se trouve le plus grand port du Canada, le port de Vancouver. Là, les systèmes en place sont quand même assez importants, et nous allons les augmenter par l'entremise du Plan de protection des océans. Quoi qu'il en soit, les 400 kilomètres de la zone Nord sont beaucoup moins équipés pour faire face à des déversements.

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Je vais céder la minute de parole qu'il me reste à mon collègue M. Hardie.

[Traduction]

La présidente: Allez-y, monsieur Hardie.

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

La présidente: Vous avez une minute de son temps plus six minutes de votre propre temps. La parole est à vous pour sept minutes.

M. Ken Hardie: Parfait. Merci.

Monsieur Garneau, il y a de nombreuses années, j'ai eu l'occasion de sortir de Prince Rupert sur le bateau de pêche de mon beau-père et de remonter le canal Portland. Vous devez vraiment voir cette région pour savoir ce que cela veut dire et à quel point c'est spécial. J'ai pris le traversier pour descendre jusqu'à Port Hardy et je me suis arrêté à Bella Bella. Encore une fois, c'est une partie très spéciale de la côte.

Qu'est-ce qui a motivé la décision de proposer ce moratoire, d'autant plus que, durant la campagne électorale et selon des considérations d'ordre politique, nous nous étions aussi très bruyamment exprimés contre le projet Northern Gateway? L'élimination du projet Northern Gateway n'aurait-il pas eu le même résultat que la proposition de ce moratoire? En avions-nous également besoin?

L'hon. Marc Garneau: Le Parti libéral a pris cette décision, et, de fait, c'était dans notre programme électoral. Si vous remontez à 1985, c'était sous un gouvernement libéral que la zone d'exclusion a été présentée en raison des pressions exercées par le gouvernement libéral à ce moment-là.

Depuis très longtemps, on reconnaît que cette partie vierge de la côte Ouest du Canada doit être protégée. C'est la raison pour laquelle on l'a proposé. Le but n'était pas d'empêcher le développement. De fait, comme vous le savez, en tant que gouvernement, nous comprenons par exemple que les gens de l'Alberta et de la Saskatchewan aimeraient que leurs produits se rendent jusqu'aux côtes, et nous avons approuvé le tracé du pipeline, sous réserve d'un certain nombre de conditions, ce qui est une affaire assez normale. Nous avons aussi approuvé d'autres pipelines et nous soutenons également celui de Keystone, ce qui les amènerait jusqu'aux côtes du Sud. Ce n'était pas précisément pour prévenir la construction de pipelines jusqu'aux côtes, parce que nous appuyons cela. Nous avons mis en place le Plan de protection des océans pour compléter l'aspect économique et environnemental du développement.

Cela visait à préserver, idéalement pour la postérité, cette région très vierge, où un incident aussi petit, comparativement à un pétrolier, que celui du *Nathan E. Stewart* peut avoir des effets très importants sur les collectivités locales là-bas, comme j'ai eu l'occasion de le constater moi-même.

Vous ne pouvez éliminer complètement le risque. Nous n'avons pas obtenu de consentement unanime de la part de tous les groupes que nous avons consultés. C'est très difficile d'y parvenir, mais nous avons obtenu un appui important, et je dirais un appui clairement majoritaire, pour la mise en place de ce moratoire. Notre travail était de le mettre en place le plus intelligemment possible.

• (1605)

M. Ken Hardie: En ce qui concerne les produits qui sont interdits, de nouveau, le projet de loi ouvre la voie à ce que ces produits puissent être retirés de la liste s'il arrive une technologie qui les rend plus acceptables. Qu'est-ce qu'une technologie devrait prouver par rapport à un produit particulier pour que celui-ci soit bel et bien retiré de la liste?

L'hon. Marc Garneau: Cela repose sur la technologie utilisée pour le nettoyage. Vu les conséquences potentielles de ces produits, nous devons prendre les précautions nécessaires et les garder sur la liste tant que nous n'aurons pas des moyens efficaces pour nettoyer très rapidement un déversement de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants, avant que le produit ne se répande et ne cause des dégâts.

Nous avons des études en cours sur ce qui arrive lorsque divers types de pétrole brut ou d'hydrocarbures se déversent dans l'eau. Ce genre d'études sont nécessaires, parce que nous devons en savoir autant que possible. Nous étudions également des façons de récupérer le produit le plus rapidement possible en fonction de divers facteurs, comme le temps qu'il faut pour se rendre à l'endroit où le déversement a eu lieu, la température de l'eau, l'état de la mer, la salinité ainsi que bien d'autres choses. Selon moi, c'est une approche pragmatique: nous utilisons des données quantifiables sur les hydrocarbures persistants. Pour l'instant, nous faisons preuve

de prudence, même si, comme vous le savez, nous n'avons pas exclu tous les hydrocarbures.

M. Ken Hardie: C'est là que je veux en venir. Ce ne sont pas tous les hydrocarbures qui sont exclus.

Il y a quelqu'un sur la côte Ouest qui souhaite construire une raffinerie à Kitimat, probablement pour raffiner le bitume de façon à en faire quelque chose d'autre. En quoi le bitume devrait-il être transformé si la personne veut éviter d'être concernée par le moratoire?

L'hon. Marc Garneau: Il faudrait que ce soit un produit qui n'est pas inscrit à l'annexe.

M. Ken Hardie: D'accord.

D'après les commentaires que vous avez reçus... Il y a des intérêts concurrents, cela va de soi, et nous allons recevoir des témoins qui ont un autre point de vue au cours des séances. À un moment ou à un autre, avez-vous pris un temps d'arrêt pour réfléchir à la possibilité que l'imposition d'un moratoire sur les pétroliers n'était peut-être pas une bonne idée?

L'hon. Marc Garneau: Si vous voulez savoir si tout le monde est totalement en accord avec l'idée d'un moratoire, la réponse est non. Toutefois, personnellement, je n'en ai jamais douté, même pendant le très long processus de consultation. Le Comité commence à étudier le projet de loi, mais de notre côté, les consultations ont commencé au début de 2016. Nous avons cherché à être très exhaustifs dans nos consultations, et rien ne nous a laissé penser que la très grande majorité des gens n'étaient pas en faveur d'un moratoire sur la côte Nord.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

C'est maintenant au tour de M. Lobb.

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, votre ministère a publié un document à propos des principaux groupes autochtones qui ont été consultés. Selon vous, sera-t-il nécessaire que tous les groupes figurant dans la liste donnent leur consentement à l'égard du projet de loi pour qu'il puisse aboutir?

L'hon. Marc Garneau: Non, vu le grand nombre de collectivités touchées — et il y en a beaucoup dans la région concernée —, c'est sûr qu'il va y avoir des différences d'opinions entre les nations autochtones consultées. Ensuite, la décision qui s'impose est celle qui correspond à l'opinion de la majorité dans les Premières Nations. Le point de vue des nations autochtones varie beaucoup en fonction de leur situation et de leur emplacement sur la côte.

• (1610)

M. Ben Lobb: Il n'y a pas si longtemps, la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones a mis en relief la responsabilité et le devoir d'obtenir le consentement sous une forme ou une autre. Si certaines collectivités ont l'impression de ne pas avoir été consultées adéquatement, cela mènerait nécessairement à un débat, peu importe si elles sont en faveur du projet de loi ou non.

Je pense à un projet de loi dans ma circonscription qui prendra des années. On a déjà commencé les consultations avec les Autochtones du Canada pour quelque chose qui se fera peut-être dans 20 ans. Cela témoigne d'une très grande conscientisation par rapport à la responsabilité de consulter les Premières Nations. Dans le cas présent, on dit que les consultations ont commencé en janvier 2016. Selon toute probabilité, les collectivités autochtones près de ma circonscription vous diraient que ce n'est pas suffisamment de temps pour mener des consultations adéquates, vu l'importance des impacts environnementaux et économiques.

En conséquence, croyez-vous que nous devrions poursuivre l'étude du Comité jusqu'à ce que nous ayons consulté toutes les collectivités autochtones touchées? Êtes-vous ouvert à cette proposition?

L'hon. Marc Garneau: À mon avis, les consultations que nous avons menées sont suffisantes. J'en suis convaincu. J'ai la liste de toutes les nations autochtones que nous avons consultées. Dans certains cas, il s'agissait d'un seul représentant, et dans d'autres, nous avons consulté des groupes plus importants, comme Aboriginal Equity Partners. À nouveau, je vais dire que ce n'est pas tout le monde qui est d'accord. Certains d'entre eux appuyaient fortement l'idée d'un moratoire, tandis que d'autres avaient une opinion différente.

Notre travail, au gouvernement, est de prendre la décision finale. Certaines de ces décisions ne recevront pas toujours un consentement unanime, mais c'est notre responsabilité de prendre en considération tous les facteurs ainsi que les opinions de tous les intervenants avant de prendre une décision définitive.

M. Ben Lobb: Avec tout le respect que je vous dois par rapport à cela, il y a eu certaines séances où diverses organisations nous ont dit que ce projet ne pouvait pas progresser sans le consentement des Premières Nations du Canada.

Je ne comprends pas comment on peut avoir un son de cloche de gens qui ont consulté les ministères fédéraux et un autre son de cloche, ici aujourd'hui, selon lequel on ne va pas avoir le consentement de tous. Je ne suis pas sûr de comprendre: pour un projet donné, il faut avoir le consentement de tous, mais pour un autre, il est laissé à la discrétion du ministre de décider de mettre fin aux consultations.

En passant, si le Comité décidait d'inviter toutes les collectivités sur votre liste de consultation afin de confirmer ce que vous dites aujourd'hui, cela nous serait impossible. Je trouve cela désolant.

L'hon. Marc Garneau: Ce serait extraordinaire si tout le monde approuvait à 100 % tout ce que nous faisons au Canada. Mais vous êtes un politicien, et vous savez qu'il est impossible d'obtenir l'unanimité dans tous les cas, que cela concerne les Premières Nations ou d'autres groupes au Canada, même si c'est ce que nous cherchons à obtenir quand nous leur présentons notre point de vue.

Nous avons mené des consultations sans précédent auprès de divers groupes, et je serais même prêt à ajouter que nous avons, selon moi, établi de nouvelles normes en ce qui concerne les consultations gouvernementales. Malgré tout, de façon très concrète, la réalité est que nous devons prendre des décisions une fois que les consultations sont terminées, une fois que nous avons recueilli de bonnes idées et des recommandations. C'est le devoir du gouvernement.

M. Ben Lobb: J'ai une dernière question, rapidement.

Dans vos documents, vous mentionnez également les ressources qui existent sur la côte Sud pour toute une gamme de mesures de

sécurité, et vous précisez que ces ressources ne se trouvent pas sur la côte Nord.

Que feriez-vous si l'industrie propose d'assumer les coûts de façon à ce que la côte Nord et la côte Sud jouissent des mêmes mesures de protection? Selon ce qui est indiqué dans votre documentation, c'est manifestement un point de préoccupation. Donc, en tant que ministre, que feriez-vous si l'industrie proposait de prendre toutes les mesures nécessaires pour que la côte Nord soit autant en sécurité que la côte Sud?

Décideriez-vous d'abroger le projet de loi si cela se produisait?

L'hon. Marc Garneau: Non, je ne le ferais pas. Je serais reconnaissant si l'industrie fournissait davantage de ressources, si elle en décidait ainsi.

Je veux que ce soit clair. La port de Prince Rupert est en expansion. C'est un port très impressionnant, et il jouit d'un grand nombre d'avantages naturels. Pour l'instant, un grand nombre d'expéditions vers les marchés asiatiques transitent par ce port, et nous avons bon espoir d'accroître ses activités dans les années à venir.

Les possibilités d'exportation d'un grand nombre d'autres produits à partir de la côte Nord du Canada sont énormes, et nous voulons que cela se concrétise. Si l'industrie du transport ou d'autres intervenants sont prêts à fournir des ressources pour la surveillance et les interventions, nous en serions ravis.

• (1615)

La présidente: Merci, monsieur le ministre.

La parole va à M. Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup d'être des nôtres, monsieur le ministre. Je vais céder un peu de mon temps quand j'aurai fini à mon collègue, monsieur Sikand.

Pour donner suite aux commentaires de M. Lobb, j'ai remarqué qu'il m'arrive à l'occasion, à tort, de traiter les collectivités autochtones comme une entité unie aux intérêts communs, alors que je sais que ce n'est pas le cas. J'ai l'impression, du moins pour l'industrie énergétique, que les promoteurs de projet savent désormais mieux s'y prendre pour réagir aux préoccupations uniques à chaque collectivité.

Vous venez de mener une période de consultations, et j'aimerais savoir comment vous en venez à une décision, compte tenu de tous les intérêts concurrents et des opinions divergentes. Quel est votre processus, en tant que ministre, pour décider de la voie à suivre?

L'hon. Marc Garneau: Ce que vous venez de résumer, c'est le rôle du gouvernement.

Des décisions doivent être prises, et vous ne pouvez pas faire plaisir à tout le monde. Lorsqu'il est question d'imposer un moratoire, vous ne pouvez pas l'imposer que partiellement; il faut que ce soit imposé sur toute la ligne. Donc, effectivement, les consultations nous permettent de recueillir tout un éventail de points de vue, mais le gouvernement doit toujours s'aligner sur la position de la majorité des intervenants, et la majorité des intervenants appuient le moratoire.

C'est pourquoi, en 1985, le ministre de l'Environnement de l'époque, David Anderson, a créé la zone d'exclusion avec l'approbation des États-Unis. C'est aussi pourquoi, en 2015, nous avons révélé notre intention d'imposer un moratoire.

M. Sean Fraser: Merci.

Passons à un autre sujet pour l'instant. Quand vous avez décrit l'écosystème unique et la nature vierge de la côte concernée, je n'ai pu m'empêcher de penser à une partie de ma propre circonscription au large de la côte Est de la Nouvelle-Écosse où il y a des centaines d'îles sauvages et intactes qui abritent des espèces uniques qu'on ne trouve nulle part ailleurs dans le monde. Les collectivités locales se sont regroupées afin de mettre en oeuvre une initiative impressionnante afin que des touristes du monde entier puissent venir visiter la côte. Je vous invite aussi à nous rendre visite dès que vous êtes disponible.

Les mêmes mesures de protection ne s'appliquent pas pour les autres écosystèmes intacts. Le nombre de bâtiments transportant du pétrole près de la côte Est est presque trois fois plus élevé, même si le volume n'est peut-être pas le même, et la plupart accostent à Saint John, à Come By Chance ou à Port Hawkesbury, un endroit important pour la région. Selon vous, les mesures prévues dans le Plan de protection des océans seront-elles pertinentes du point de vue de la prévention et des interventions en réaction à un déversement de pétrole — Dieu nous en préserve — dans un écosystème à l'état originel comme les îles vierges de la côte Est de la Nouvelle-Écosse?

L'hon. Marc Garneau: Oui, nous le croyons. Notre intention n'était pas simplement d'imposer un moratoire sur la côte Nord de la Colombie-Britannique, sans plus. Le Plan de protection des océans est sans précédent, et il touche la partie sud ainsi que la côte Est. Vous avez raison en ce qui concerne la circulation des bâtiments. Dans certaines régions où il y a du trafic maritime, il y a beaucoup d'infrastructures pour réagir aux incidents. Parallèlement, nous devons améliorer ce que nous faisons pour protéger les écosystèmes marins sur la côte Est. Nous avons déjà annoncé certaines mesures que nous allons prendre pour l'ensemble de la côte Est, l'endroit d'où vous venez. Nous nous intéressons également au fleuve Saint-Laurent, parce qu'il fait partie du réseau; un déversement dans cette région peut avoir des conséquences catastrophiques.

Le Plan de protection des océans reconnaît que le Canada doit poursuivre ses activités commerciales. Nous sommes une nation commerçante, et un grand nombre de nos exportations se font par voie maritime. En même temps, nous devons déployer beaucoup plus d'efforts pour protéger nos océans, d'où le Plan de protection des océans. Notre position est que nous devons renforcer nos capacités dans les régions où le transport maritime est en partie nécessaire aux activités commerciales. Avec le PPO, c'est ce que nous cherchons à accomplir.

M. Sean Fraser: Merci.

Je vais céder la minute et demie qui me reste à M. Sikand.

La présidente: Il vous reste 90 secondes.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Je suis heureux de voir que vous allez bien, monsieur le ministre. Je me rappelle que vous étiez souffrant la dernière fois que nous nous sommes vus.

• (1620)

L'hon. Marc Garneau: Oui, je n'allais pas très bien, la dernière fois.

M. Gagan Sikand: Je serai bref. Vous avez répondu à mon collègue que l'écosystème au large de la Colombie-Britannique est très fragile. Je peux appuyer l'esprit du projet de loi, comme le feraient, je crois, la plupart des Canadiens. Ce que j'aimerais savoir, c'est si vous avez pris en considération la vitesse de circulation des

pétroliers. Est-ce une préoccupation actuelle ou est-ce que cela l'a été à un moment donné?

L'hon. Marc Garneau: Vous soulevez un bon point, et cela concerne tous les bâtiments qui transportent des marchandises près de nos côtes de façon générale, peu importe où, pas seulement les pétroliers. Nous avons vécu une expérience malheureuse au printemps dernier sur le fleuve Saint-Laurent: la circulation maritime y était trop rapide, et les lames d'étrave étaient si fortes qu'elles ont exacerbé les inondations le long du fleuve Saint-Laurent, dans une municipalité appelée Yamachiche.

Nous savons — et le Plan de protection des océans est en partie axé là-dessus — que les bâtiments produisent des lames d'étrave, et que celles-ci peuvent avoir une incidence sur les rives. Elles peuvent les modifier ou les endommager. Cela n'est pas compris dans le moratoire, mais c'est une partie de nos études générales liées au Plan de protection des océans.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

La parole va à M. Lobb.

M. Ben Lobb: J'ai une question rapide, puis je vais céder la parole à Mme Block.

D'après ce que je sais de la position de l'industrie pétrolière, j'imagine qu'à court terme, elle va essayer d'ouvrir une raffinerie à Prince Rupert ou à Kitimat pour y raffiner des dérivés de l'essence, du diesel, etc. et de tirer parti du réseau ferroviaire là-bas. Bien sûr, ce sont tous des produits qui peuvent être transportés par voie maritime. Croyez-vous qu'il pourrait y avoir une importante augmentation du transport de ces produits par pétrolier? Avez-vous songé à prendre des mesures législatives à un certain moment pour empêcher le transport si les volumes deviennent trop importants? Pourriez-vous nous dire ce que vous comptez probablement faire au bout du compte?

L'hon. Marc Garneau: C'est une bonne question.

Admettons qu'une entreprise ait accès à un port sur la côte Nord et qu'elle utilise, disons, un pipeline pour transporter le produit brut qui sera raffiné avant le transport maritime. Tant que le produit transporté par le pétrolier n'est pas inscrit sur la liste des hydrocarbures persistants, le moratoire n'empêchera pas son transport par pétrolier à partir de ce port.

Évidemment, Environnement Canada et d'autres ministères doivent procéder à des évaluations environnementales lorsqu'il est question du transport, disons, du pétrole de l'Alberta à une des côtes ou de la construction d'une raffinerie. Mais si les ministères concluent que tout est conforme, et que le produit transporté par pétrolier est un hydrocarbure léger qui n'est pas inscrit à l'annexe, alors, dans ce cas, on ne viole pas le moratoire.

Mme Kelly Block: De notre point de vue, la situation est claire. Nous avons eu l'occasion de débattre de ce projet de loi pendant deux ou trois heures à la Chambre. Nous avons également pu poser un certain nombre de questions pendant l'attribution de temps, et il me semble que ce moratoire ne vise pas vraiment les pétroliers qui circulent au large de la côte Ouest de la Colombie-Britannique, parce que ce genre d'activité ne va pas cesser. Le moratoire semble viser davantage l'exploitation des sables bitumineux et la construction d'un pipeline qui pourrait transporter les hydrocarbures jusqu'à l'eau.

La réglementation pour l'extraction et le transport du pétrole au Canada est l'une des plus sécuritaires et des plus rigoureuses sur le plan environnemental au monde. Le fait d'empêcher le pétrole canadien d'être exporté dans d'autres pays ne fait qu'augmenter l'utilisation de produits pétroliers extraits et transportés de façon non sécuritaire et dommageable pour l'environnement.

Je voulais savoir si vous pouviez éclaircir ce qui, à mes yeux, est une incohérence pour le moins étrange: votre position est qu'il est mal avisé d'encourager l'exploitation du pétrole canadien, et qu'il est préférable d'utiliser le pétrole étranger alors que celui-ci est soumis à une réglementation moins rigoureuse. Nous allons continuer d'importer ce genre de pétrole pour combler nos besoins au lieu d'exploiter nos propres ressources.

• (1625)

L'hon. Marc Garneau: Je dois dire que je ne suis pas d'accord avec les prémisses de votre commentaire. Notre position est qu'il est important pour le Canada de pouvoir vendre ses ressources naturelles, y compris le pétrole, à d'autres pays en fonction de la demande. C'est pour cette raison que le projet d'agrandissement du réseau pipelinier de Trans Mountain a été approuvé sous certaines conditions. C'est aussi pourquoi nous appuyons le projet de Keystone et avons approuvé le projet de la canalisation 3 entre l'Alberta et le Nord des États-Unis.

Je crois que cela montre bien notre volonté de soutenir la croissance économique du Canada en ce qui concerne les ressources naturelles, pourvu que cela se fasse dans le cadre des paramètres du Cadre pancanadien que nous nous sommes imposés et l'Accord de Paris. Nous sommes absolument convaincus que nous pourrions atteindre les objectifs à cet égard.

Donc, oui, c'est quelque chose que nous soutenons, mais notre gouvernement croit également qu'il faut essayer de trouver un juste milieu par rapport à l'environnement. C'est quelque chose que nous avons abordé à plusieurs reprises à la Chambre des communes, et nous avons pris des mesures en conséquence. Nous croyons qu'il est tout à fait sensé d'imposer ce moratoire, de suivre la PPO et de continuer à soutenir l'industrie pétrolière en Alberta et en Saskatchewan.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur Cullen, il vous reste une minute.

M. Cullen n'est pas ici, et il ne nous reste malheureusement qu'une minute.

Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier de l'heure que vous avez passée avec nous. Je vous en suis reconnaissante. Je sais que vous allez nous laisser vos représentants ici pour le reste de la séance, alors merci beaucoup.

Nous allons prendre une brève pause.

• (1625)

(Pause)

• (1630)

La présidente: Merci beaucoup. Nous reprenons nos travaux. Nous avons avec nous les représentants du ministère.

Pouvez-vous nous dire votre nom et votre poste?

Mme Natasha Rascanin (sous-ministre adjointe, Transformation, ministère des Transports): Bon après-midi. Je m'appelle Natasha Rascanin, sous-ministre adjointe, Transformation, au ministère des Transports.

Mme Gillian Grant (chef d'équipe et avocate-conseil, Droit maritime, ministère des Transports): Je suis Gillian Grant, chef

d'équipe et avocate-conseil, Droit maritime au ministère des Transports.

Mme Jennifer Saxe (directrice générale par intérim, Politiques maritimes, ministère des Transports): Je suis Jennifer Saxe, directrice générale par intérim, Politiques maritimes.

La présidente: Merci d'être ici.

Nous allons commencer la période de questions avec Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

Je vais citer un extrait du communiqué de presse qui a été publié quand le projet de loi a été présenté, le 12 mai 2017, je crois:

La présence des navires transportant des cargaisons de moins de 12 500 tonnes métriques de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants demeurera autorisée dans la zone du moratoire, afin de s'assurer que les collectivités du Nord reçoivent des chargements essentiels de mazout de chauffage et d'autres produits.

Pouvez-vous nous dire, environ, combien il y a de tonnes de pétrole qui sont transportées vers les collectivités du Nord chaque année? Aussi, y a-t-il eu des déversements importants, des milliers de tonnes, dans le Nord de la Colombie-Britannique causés par l'un de ces navires?

Mme Natasha Rascanin: Je ne peux pas vous répondre en tonnes. Nous surveillons la circulation, les volumes transportés et les catégories de produits dans cette région, autant en ce qui concerne le réapprovisionnement communautaire et le réapprovisionnement industriel. À partir de l'analyse de ces données, nous avons décidé d'une limite qui nous paraissait la plus sensée afin d'autoriser le transport qui se fait actuellement.

D'après ce que j'en sais, il n'y a eu aucun accident important dans le Nord de la Colombie-Britannique jusqu'ici.

Mme Kelly Block: D'accord. Vous dites que vous ne connaissez pas en tonnes la quantité de pétrole transporté vers les collectivités du Nord, mais que vous surveillez la circulation. Environ combien y a-t-il de petits navires dont la cargaison pour les collectivités du Nord s'approche de la limite de 12 500 tonnes?

Mme Jennifer Saxe: Les navires qui transportent des cargaisons de moins de 12 500 tonnes, par exemple les remorqueurs et les barges, circulent entre autres pour le réapprovisionnement communautaire et industriel. Nous avons commandé une étude exhaustive sur le réapprovisionnement communautaire et industriel qui est accessible au public sur notre site Web. L'étude comprend une analyse détaillée sur l'ensemble de la circulation maritime à des fins communautaires et industrielles ainsi que sur les différents types de produits transportés. Certains produits sont transportés régulièrement, alors que du côté de l'industrie, d'autres sont transportés seulement occasionnellement. Vous pouvez consulter l'analyse complète sur notre site Web.

• (1635)

Mme Kelly Block: Mais vous ne pouvez pas me dire combien il y a de petits navires qui circulent...?

Mme Jennifer Saxe: Je n'ai pas de nombre précis à vous donner, parce qu'il y a un assez grand nombre de remorqueurs et de barges de tailles différentes sur les eaux. Pour trouver des données précises, afin de répondre à votre question, la meilleure chose à faire sera de consulter l'étude.

Mme Kelly Block: D'accord. Merci.

Les petits navires sont-ils assujettis à la même réglementation et aux mêmes règles canadiennes que les gros super pétroliers quand ils déchargent leur cargaison à Vancouver ou sur la côte Est du Canada?

Mme Gillian Grant: Je ne suis pas une experte en sécurité maritime, mais d'après ce que je sais du régime législatif, je dirais qu'en général, les règles qui s'appliquent pour le chargement et le déchargement des barges et des pétroliers sont les mêmes, oui.

Mme Kelly Block: Peut-être pourriez-vous nous parler des différences qui existent entre la réglementation applicable au Canada au chargement et au déchargement de pétrole et de produits pétroliers et celle qui existe dans les autres pays du G7.

Mme Gillian Grant: Les règles qui, au Canada, s'appliquent aux pétroliers sont en grande partie fixées par l'Organisation maritime internationale. C'est cette organisation qui a rédigé la convention internationale dans laquelle se trouve la définition que nous utilisons pour le pétrole brut. Le titre abrégé de la Convention est « MARPOL ». L'OMI se charge des négociations relatives aux règles, et le Canada les met en oeuvre par l'intermédiaire des lois canadiennes. Je crois que cela correspond sensiblement à ce qui se fait dans le reste du monde.

Mme Kelly Block: Je crois que vous venez de répondre à ma prochaine question. Estimez-vous que les mêmes règles s'appliquent sur la côte Ouest et la côte Est du Canada en ce qui concerne le chargement et le déchargement du pétrole? Il ne devrait y avoir aucune différence. Il n'y a rien, relativement à l'environnement marin ou quelque chose du genre, qui pourrait faire en sorte que les choses devraient se passer différemment.

Mme Gillian Grant: La réglementation qui régit les pétroliers, y compris les barges, est la même pour l'ensemble du pays.

Mme Kelly Block: D'accord. J'ai terminé. Merci.

La présidente: Allez-y, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Quand le ministre était assis là, je lui ai demandé de fournir un peu de contexte ainsi que l'idée qui sous-tend le projet de loi. Je crois qu'il a répondu très clairement à mes questions pour expliquer pourquoi on a déposé ce projet de loi.

Cependant, j'aimerais creuser un peu plus loin en ce qui concerne un bon nombre de points soulevés par le projet de loi C-48. Pourquoi cette région est-elle différente des autres endroits au Canada où la circulation des pétroliers est présentement autorisée?

Mme Natasha Rascanin: À dire vrai, je crois que le ministre vous en a déjà parlé, mais cette région présente un écosystème vierge et unique. Dans d'autres régions du Canada où il y a beaucoup de transport maritime divers, il y a déjà des mécanismes de prévention et d'intervention ainsi que des infrastructures en place. C'est une différence importante dont il faut tenir compte.

M. Vance Badawey: Merci.

Le projet de loi C-48 est-il susceptible d'affaiblir les investissements et le transport commercial au Canada au profit des États-Unis?

Mme Natasha Rascanin: Non.

M. Vance Badawey: Ce n'est pas probable. Bien.

Cette question est très importante étant donné que différentes personnes ont fait des commentaires sur cette question, au regard de l'avenir. Si une nouvelle technologie pouvait rendre plus sécuritaire le transport des produits pétroliers, comme lorsqu'on a commencé à utiliser des pétroliers à double coque... Nous savons tous ce qui s'est passé à Valdez, en Alaska, à cause du pétrolier qui n'avait qu'une coque simple. Nous avons vu les conséquences.

En ce qui concerne les technologies de l'avenir, comme les pétroliers à double coque, est-ce que cette disposition permettrait à

Transports Canada de modifier la liste des produits pétroliers visés par le moratoire relatif aux pétroliers?

Mme Natasha Rascanin: Le ministre a été très clair sur ce fait: l'annexe comprise dans le projet de loi sur le moratoire pourra être modifiée, selon le processus de réglementation habituel, si des innovations scientifiques et l'évolution des produits, tout cela, justifiait que l'on ajoute des produits à cette annexe ou que l'on en supprime. C'est une chose qui serait prise en considération. Comme nous le savons tous, la science évolue constamment, il est important d'en tenir compte.

• (1640)

M. Vance Badawey: Je sais que le ministre a fourni une réponse, mais j'aimerais entendre ce que vous avez à dire vous aussi, puisque, pour l'essentiel, nous savons que vous pouvez vraiment parler en connaissance de cause et que vous tenez vraiment compte des commentaires recueillis dans le cadre des consultations publiques. Pourriez-vous nous dire un peu plus précisément qui vous avez rencontré, quels commentaires ont été formulés, les bons comme les mauvais, au sujet de ce qui nous réunit ici aujourd'hui?

Mme Natasha Rascanin: Nous avons recueilli tout un éventail de commentaires dans le cadre des différentes consultations et séances de mobilisation. Je peux certainement affirmer que tout le monde veut que la sécurité maritime soit accrue et que l'environnement soit mieux protégé, mais aussi que le développement économique soit possible. Il y a donc une assez grande ressemblance dans toutes ces réflexions. Certains groupes accordent plus d'importance à un de ces éléments plutôt qu'aux autres, mais ils les considéraient tous comme des éléments importants pour notre société et pour l'ensemble du Canada.

M. Vance Badawey: Nous essayons de toujours envisager les choses en fonction d'un triple résultat, l'environnement, l'économie et la société, et je crois qu'il s'agit ici d'un moyen d'atteindre cet équilibre.

Ma dernière question vise à savoir si vous pensez que ce processus, davantage que le projet de loi lui-même — le processus qui nous a amenés jusqu'au projet de loi actuel —, peut servir de modèle dans d'autres domaines où nous voulons étendre notre responsabilité, en particulier en ce qui concerne l'environnement, tout en nous efforçant toujours d'arriver à un équilibre entre les aspects économiques et sociaux de cette question, dans toutes les régions du pays?

Mme Natasha Rascanin: Mon opinion n'est pas nécessairement le bon angle sous lequel aborder cette question, puisque les fonctionnaires ne donnent pas leur opinion.

Je crois que ce qui est fondamental, dans tout cela, c'est que nous nous appuyons sur l'ensemble des évaluations scientifiques, sur les travaux que nous effectuons, et nous en tenons toujours compte dans nos projets; alors oui, les leçons retenues sont essentielles.

M. Vance Badawey: En fin de compte, cela a beaucoup à voir avec le fait que c'est fondé sur la science.

Mme Natasha Rascanin: Sur des données probantes...

M. Vance Badawey: Sur des données probantes.

Excellent. Merci, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen: Merci, madame la présidente.

Merci à nos fonctionnaires de s'être présentés.

Je sais que les gouvernements aiment bien... C'est dans la nature des politiciens de se féliciter pour ce qui est fait, surtout s'ils essaient de faire ce qu'il convient de faire.

Je dirais que la réussite tient beaucoup... On a discuté pendant 40 ans, dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, quand la première proposition de pipeline a été déposée et que l'on a commencé à envisager que des pétroliers circulent le long de la côte Nord, et que l'on a compris qu'il était particulièrement difficile de manoeuvrer un superpétrolier dans le chenal Douglas. Nous en avons beaucoup parlé, le ministre et moi.

Je me pose deux ou trois questions. Je félicite moi aussi le gouvernement d'avoir proposé le projet de loi. Je félicite surtout les gens qui ont consacré dans certains cas 40 ans à se battre pour cette cause. Est-ce que le principe de précaution est inscrit de façon officielle ou non dans ce projet de loi?

Mme Natasha Rascanin: Nous avons abordé l'annexe du projet de loi en fonction du principe de précaution, et cette approche englobe à coup sûr les produits pétroliers les plus lourds.

M. Nathan Cullen: Lorsque nous avons entendu les témoignages des représentants de l'Office national de l'énergie, où il a été question de Northern Gateway, puisque c'est l'exemple qui a été le plus souvent utilisé — on se demandait s'il fallait imposer un moratoire sur les pétroliers —, les gens du Nord-Ouest, la région que je représente, avaient entre autres problèmes de la difficulté à déterminer les qualités des produits que l'on se proposait de transporter par cet oléoduc. Le bitume dilué était un produit relativement nouveau, et le secteur canadien du pétrole en transportait de grands volumes.

Nous avons posé des questions aux fonctionnaires fédéraux, ceux de votre ministère et ceux du ministère des Pêches, pour savoir quelle était la nature du bitume dilué et si l'on savait vraiment comment il allait réagir en eau douce, en eau salée, s'il allait couler, s'il allait flotter...? Ce sont là évidemment des renseignements d'une importance incroyable lorsqu'il faut déterminer comment on s'y prendra pour nettoyer en cas de déversement, surtout dans un endroit comme le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique où les rivières et l'océan ont une valeur primordiale, sur les plans culturel, économique et social.

Est-ce que le ministère possède maintenant des données probantes reconnues quant aux caractéristiques du bitume, la façon dont il s'altère au fil du temps, ce que l'on peut en récupérer en cas de déversement dans l'eau douce ou dans l'eau salée?

Mme Natasha Rascanin: Cela ne relève pas du ministère des Transports. Cela relève en partie de nos collègues des Ressources naturelles et d'Environnement Canada.

M. Nathan Cullen: Comment pouvez-vous alors appliquer le principe de précaution — je crois que ce sera ma question — au moment de déterminer ce que vous allez inscrire sur cette liste? Obtenez-vous ces renseignements de Ressources naturelles? Est-ce que le ministère vous a présenté des tests à partir desquels vous pouvez déterminer les paramètres du nettoyage et de la viabilité lorsque vous aurez à envisager, par exemple, d'interdire les pétroliers?

• (1645)

Mme Natasha Rascanin: Nous travaillons en très étroite collaboration avec nos collègues. Nous nous appuyons aussi beaucoup, il est important de le dire, sur les normes internationales des différents intervenants internationaux. De plus, conformément au

Plan de protection des océans, il y a des investissements dans la recherche continue, dans ce domaine.

M. Nathan Cullen: J'imagine que c'est ce que je voudrais savoir, tout de suite. Votre ministère, le ministère des Transports, s'occupe de ce projet de loi. Vous vous appuyez sur ces autres organismes et sur des données probantes.

Avez-vous en main et pouvez-vous donner au Comité les données probantes sur lesquelles vous vous êtes fondés, à partir desquelles vous avez déterminé les paramètres de l'interdiction des pétroliers et des produits qu'ils peuvent ou ne peuvent pas transporter?

Mme Natasha Rascanin: Pour ce qui est des données probantes, il s'agit d'une analyse des différents types de produits en fonction des définitions utilisées à l'échelle internationale et des définitions fournies par la science qui permet de savoir quels produits sont les plus lourds et les plus persistants; ce sont des données scientifiques à jour. Et ce sont ces produits qui ont été inscrits sur la liste.

M. Nathan Cullen: Je vais m'arrêter ici, madame la présidente, mais justement, est-ce que nous avons confirmé qu'un produit comme le bitume dilué, dans sa composition actuelle, s'il s'écoule dans l'eau salée ou dans l'océan va couler ou s'il va flotter? Est-ce que nous le savons?

Mme Natasha Rascanin: Je ne puis pas répondre moi-même directement à cette question.

M. Nathan Cullen: Pourriez-vous faire parvenir au Comité l'information que votre ministère possède à ce sujet, si vous ne l'avez pas sous la main en ce moment même?

Mme Natasha Rascanin: En fait, il y a ici quelques représentants de Ressources naturelles Canada.

M. Nathan Cullen: Je ne sais pas exactement comment procéder, madame la présidente, étant donné que notre temps est limité... Si nous voulons convoquer les représentants de Ressources naturelles Canada.

Regardez bien. Si nous pouvions demander à votre ministère de s'engager à communiquer l'information que vous avez obtenue de Ressources naturelles Canada, cela nous aiderait beaucoup...

Mme Natasha Rascanin: Nous allons travailler de concert avec nos collègues.

M. Nathan Cullen: ... à savoir comment exactement le ministère s'y prend pour déterminer, comme il le fait, s'il faut interdire les pétroliers ici ou dans une autre loi.

Mme Natasha Rascanin: Bien sûr. Nous allons vous revenir à ce sujet.

M. Nathan Cullen: Merci.

Je ne sais pas s'il nous reste du temps. Je m'excuse auprès de mes collègues.

La présidente: Il vous reste presque une minute.

M. Nathan Cullen: Je suis désolé. Allez-y.

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPD): Je crois que j'étais absent pendant l'exposé du ministre ou quand il a répondu aux questions; il se peut très bien qu'il ait déjà répondu lui-même à celle-ci.

Je voulais encore une fois parler de l'exclusion ministérielle et de la raison pour laquelle elle a été incluse dans le projet de loi. Dans quelles situations prévoyez-vous qu'elle serait nécessaire? Est-ce que le public va être mis au courant si cette exclusion est mise en application?

Mme Natasha Rascanin: Le ministre en a en effet parlé. Cette exclusion est conforme à d'autres exclusions semblables, très limitée aux situations d'urgence, qui sont accordées aux ministres dans d'autres lois touchant la sécurité. L'exclusion servirait dans des circonstances uniques et ponctuelles, par exemple une catastrophe naturelle, ou dans d'autres cas auxquels nous n'avons pas encore pensé.

Quand la situation se présente, il est important qu'un ministre ait la capacité d'agir assez rapidement et de faire en sorte que certaines choses très spécifiques puissent se passer.

M. Richard Cannings: Existe-t-il d'autres...

La présidente: Merci beaucoup.

M. Richard Cannings: Pas de problème.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

J'ai pensé à quelque chose, en entendant les témoignages de nos témoins et les réponses aux excellentes questions qui ont été posées. Il me semble que notre comité devrait peut-être prendre un peu de recul et inviter des représentants du ministère des Pêches et Océans à comparaître. Je crois que cela pourrait être assez utile étant donné qu'ils sont mieux à même de répondre à un certain nombre de nos questions que les représentants des Transports.

Dans cette perspective, je vais essayer de poser quelques questions auxquelles j'espère que vous pourrez répondre étant donné le milieu dans lequel vous travaillez.

Que savez-vous à propos des produits transportés dans les chalands-citernes et les barges qui pourraient légitimement circuler dans la zone d'exclusion?

• (1650)

Mme Jennifer Saxe: Pour le moment, c'est un mélange de différents produits pétroliers. Il y a des produits persistants et des produits non persistants qui y circulent. Le moratoire prévu dans l'annexe du projet de loi vise spécifiquement les produits pétroliers persistants. Nous avons utilisé pour cela une définition reconnue internationalement, celle du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, lequel effectue des tests de limite d'ébullition pour arriver à bien cerner les produits les plus lourds et les plus persistants.

M. Ken Hardie: Non. Je comprends cela. Les définitions sont fournies dans l'annexe, mais vous venez de dire que ces produits seront présents dans quel pourcentage environ? Supposons que je conduis un remorqueur tirant une barge qui assure le ravitaillement et que je m'arrête un peu partout le long de la côte. Quel est le pourcentage des produits interdits que cela représente?

Mme Jennifer Saxe: Vous parlez des navires de plus de 12 500 tonnes métriques...?

M. Ken Hardie: Non. Je parle de ceux qui sont autorisés à circuler le long de la côte. Est-ce que vous avez une estimation? Dans le cas contraire, veuillez le dire, tout simplement.

Mme Jennifer Saxe: En fait, j'aimerais vous renvoyer à l'étude dont j'ai parlé plus tôt, l'étude que nous avons faite touchant le système de réapprovisionnement communautaire et industriel, puisqu'elle donne beaucoup de détails sur les différents types de produits, du gatsch au brai liquide en passant par le diesel de pétrole. Il y a toute une gamme de ces produits, et l'étude indique dans quelles quantités ils sont transportés par des navires de tonnage inférieur ou supérieur à 12 500 tonnes métriques.

M. Ken Hardie: Excellent.

L'une des questions que j'aimerais vraiment pouvoir poser au ministère des Pêches et Océans ou à la Garde côtière, voire à ces deux organismes, a trait au régime des remorqueurs, puisqu'un de ces remorqueurs a coulé près de Bella Bella. On apprend aujourd'hui qu'un autre remorqueur a coulé à Squamish, mardi dernier, et ce n'est pas tout: il y a eu un autre naufrage aujourd'hui près de la pointe Atkinson. Je crois que nous avons ici un petit problème et que nous devons nous y attacher pour savoir vraiment quels types d'embarcations devraient être autorisées à circuler dans ce secteur et pour étudier le régime de sécurité dans son ensemble, en fait.

Si j'ai bien compris, il semble par exemple que le remorqueur qui a coulé près de Bella Bella n'avait pas de pilote à bord. Sa présence n'était pas obligatoire. Ce sont des choses sur lesquelles nous devons nous pencher, mais je ne crois pas que ce soit nécessairement de votre ressort, est-ce que je me trompe?

Mme Natasha Rascanin: C'est du ressort de Transports Canada, mais ce n'est pas...

M. Ken Hardie: Ce n'est pas votre responsabilité. Je comprends.

Mme Natasha Rascanin: Ce n'est pas de ma responsabilité, mais tout ce qui concerne la sécurité des transports relève de Transports Canada.

M. Ken Hardie: L'inspection et l'exécution de la loi, j'imagine, seraient du ressort de la Garde côtière.

Mme Natasha Rascanin: Cela dépend de la situation. Nous avons des inspecteurs maritimes, et l'exécution de la loi en matière d'inspections maritimes relève également dans de nombreux cas de Transports Canada.

M. Ken Hardie: Si vous détectez un navire d'un tonnage supérieur à une limite donnée, est-ce que ce serait des fonctionnaires de Transports Canada qui y embarqueraient pour l'inspecter?

Mme Natasha Rascanin: Pour savoir si ce navire transporte certains des produits en question, probablement que ce serait le cas.

M. Ken Hardie: Combien d'inspecteurs comptez-vous sur la côte Ouest?

Mme Natasha Rascanin: Je ne peux pas répondre à cette question; je vais devoir vous revenir là-dessus.

M. Ken Hardie: Pour quelles raisons est-ce que c'est nécessaire en particulier dans le Nord?

Mme Natasha Rascanin: Je ne peux pas vous répondre sur-le-champ.

M. Ken Hardie: Connaissez-vous le nouveau processus mis au point par le CN pour modifier le bitume non dilué?

Mme Natasha Rascanin: Oui. Nous avons vu les propositions préliminaires, tout comme nos partenaires qui s'occupent des aspects scientifiques des analyses de ce ministère.

M. Ken Hardie: Et qu'en avez-vous conclu jusqu'ici?

Mme Natasha Rascanin: Nous n'avons pas encore tiré de conclusion. Nous n'en sommes encore qu'aux débuts et nous ne connaissons pas encore parfaitement ce produit; nous ne savons comment il se comportera dans les divers cas de figure dans l'eau salée.

M. Ken Hardie: Je sais que la Garde côtière, qui vient de rouvrir la base Kitsilano de Vancouver, a entrepris de former des groupes autochtones situés un peu partout sur la côte pour qu'ils participent à toutes sortes d'activités allant du sauvetage maritime au contrôle en passant par les interventions en cas de déversement. Est-ce que Transports Canada envisagerait de faire la même chose pour son propre processus d'inspection?

Mme Natasha Rascanin: Il y a dans le Plan de protection des océans plusieurs volets visant la collaboration avec des groupes autochtones dans les diverses activités à élaborer et à exécuter pour améliorer la sécurité maritime. Il est également possible de les amener à participer réellement à divers éléments. Nous sommes en train de le faire avec les collectivités. Il y a aussi des volets éducatifs. Il se fait beaucoup de choses déjà à ce chapitre.

• (1655)

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Nous passons maintenant à M. Fraser.

M. Sean Fraser: J'aimerais revenir rapidement sur la question de l'exécution de la loi que mon collègue vient justement de soulever. J'ai un peu de difficulté à comprendre comment vous pouvez élaborer un régime réglementaire alors que vous participez à ces activités à titre volontaire. Ça ne s'est jamais vu.

Avez-vous une idée de ce que cela coûtera en réalité pour mettre en place un régime d'inspection et d'exécution de la loi, une fois le moratoire adopté?

Mme Gillian Grant: Si nous nous attendons à ce que le régime d'exécution de la loi fonctionne, c'est parce que nous comptons déjà des inspecteurs de la sécurité maritime dans le Nord de la Colombie-Britannique. Ils ont des bureaux, par exemple, à Prince Rupert et aussi dans d'autres collectivités, je crois.

Ils embarquent sur des navires pour toutes sortes de raisons, pour vérifier leur conformité avec un certain nombre de lois, notamment la Loi sur la marine marchande du Canada et son Règlement. Nous nous attendons à ce que les inspecteurs appliquent le moratoire de la même façon. Dans le cadre de leurs tâches, qui consistent à inspecter de manière générale les navires, ils pourraient aussi vérifier la conformité avec le moratoire et prendre les mesures qui s'imposent.

M. Sean Fraser: Les gens qui sont sur place aujourd'hui seront toujours en place demain, et il n'y aura pas nécessairement une augmentation de coût liée aux nouvelles mesures d'inspection et d'exécution de la loi.

Mme Gillian Grant: Non. Je crois que la Division de la sécurité maritime de Transports Canada considère que cela fait partie de ses tâches régulières existantes.

M. Sean Fraser: Sur une question connexe, c'est-à-dire les mesures de conformité, le projet de loi prévoit quelques mécanismes différents, touchant par exemple la création de nouvelles infractions, la responsabilité des administrateurs et des officiers, de nouveaux pouvoirs de saisie. Comment savons-nous que c'est vraiment le bon mécanisme?

J'ai beaucoup de difficulté à comprendre comment on peut élaborer un mécanisme de conformité alors qu'il s'agit d'un problème de petite envergure et que l'on n'est pas en mesure de savoir quels mécanismes se sont révélés efficaces dans le passé et pourraient être appliqués à partir de maintenant. Pourriez-vous commenter?

Mme Gillian Grant: Le projet de loi est conçu — c'était notre objectif, je dirais — en fonction du principe de précaution. Par exemple, nous exigeons maintenant que les navires fassent une

déclaration avant leur arrivée. Nous espérons que cela empêchera les pétroliers qui ne sont pas conformes au moratoire d'entrer dans nos ports.

Quant aux autres dispositions du projet de loi dont vous avez parlé, tout est conforme à la manière dont nous faisons généralement respecter les lois en matière de sécurité maritime. L'idée générale, c'est que nos inspecteurs y trouveraient un régime d'exécution de la loi qu'ils connaissent déjà et sont en mesure de faire respecter, comme toute autre loi.

M. Sean Fraser: J'aimerais changer de sujet et revenir au seuil de 12 500. Je sais que l'objectif est d'interdire la circulation dans ces régions des superpétroliers, mais vous ne pouvez pas refuser aux collectivités qui ne sont pas accessibles par la route le droit de s'approvisionner en carburant. Comment en êtes-vous arrivés à ce seuil de 12 500? Est-ce qu'il est fondé sur une évaluation du carburant que consomment ces collectivités aujourd'hui?

Mme Natasha Rascanin: Nous avons étudié les modèles de la circulation et des volumes des divers produits expédiés dans le Nord de la Colombie-Britannique pour le réapprovisionnement tant communautaire qu'industriel, et c'est en fonction de cette donnée que nous avons déterminé le seuil. Comme ma collègue l'a mentionné, vous trouverez sur notre site Web une étude très détaillée comportant un assez grand nombre d'analyses sur la circulation et les navires qui circulent dans cette région et sur leur cargaison.

M. Sean Fraser: Êtes-vous certains que ce tonnage de 12 500, malgré la variation des saisons qui entraîne une fluctuation de la consommation de carburant, assurera un réapprovisionnement en carburant suffisant à ces collectivités?

Mme Natasha Rascanin: Oui, nous sommes certains.

M. Sean Fraser: Parlons de la définition de « brut » utilisée dans l'annexe. Je sais que nous avons plus ou moins suivi les conventions internationales au moment de déterminer quels carburants persistants allaient faire l'objet de ce moratoire. Est-ce que Transports Canada a envisagé d'inscrire d'autres produits sur cette liste puis a décidé de ne pas le faire?

Mme Natasha Rascanin: Non. Tous les produits persistants de la catégorie des produits du pétrole sont visés par cette définition.

M. Sean Fraser: Est-ce que Transports Canada a pensé ou pense encore à ajouter à cette liste d'autres substances en anticipant une substance nouvelle qui pourrait un jour soulever de l'inquiétude, ou est-ce que vous êtes à l'aise avec...

Mme Natasha Rascanin: Non, pas pour le moment. En fait, lorsque de tels produits seront connus, nous les évaluerons et nous mènerons des analyses scientifiques avec l'aide de nos collègues pour savoir quelles mesures il conviendrait de prendre.

M. Sean Fraser: Me reste-t-il assez de temps pour une dernière question?

En ce qui concerne les exemptions, le ministre a expliqué qu'il ne s'agissait pas là d'une tentative peu scrupuleuse visant à exempter un grand nombre de navires. Pourriez-vous m'expliquer quelles mesures ont été mises en place pour garantir que ces exemptions seront en nombre limité ou du moins qu'elles seront utilisées de façon uniforme?

•(1700)

Mme Gillian Grant: Comme vous l'avez lu dans le texte du projet de loi, l'exemption vise un pétrolier donné, et l'exemption n'est accordée qu'à certaines conditions, c'est-à-dire, principalement, lorsqu'un problème se présente au chapitre du réapprovisionnement communautaire ou industriel. Il y a aussi une condition générale, celle de l'intérêt public, que nous avons ajoutée parce que, premièrement, c'est la même chose dans d'autres lois, mais aussi, deuxièmement, parce qu'il est impossible de prédire dans quelles situations nous pourrions avoir besoin de recourir à ces exemptions. Nous voulions prévoir une marge de manoeuvre suffisante pour être en mesure de faire face à toute situation imprévue.

Comme je le dis toujours, toutefois, on interprète d'ordinaire assez strictement les dispositions sur les exemptions. À coup sûr, les conseillers juridiques disent toujours aux ministres et fonctionnaires de respecter le mieux possible les conditions.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Fraser.

Monsieur Lobb.

M. Ben Lobb: J'aimerais savoir, pour commencer, si les superpétroliers canadiens seraient autorisés à se rendre, disons, à Valdez, en Alaska, pour prendre livraison de carburant diesel et reprendre le même chemin pour se rendre dans l'État de Washington ou à San Francisco ou Los Angeles?

Mme Natasha Rascanin: Cela dépend du type de produits qu'ils transportent.

M. Ben Lobb: Du carburant diesel.

Mme Natasha Rascanin: Il existe de nombreux types de carburants diesel.

M. Ben Lobb: Du carburant diesel léger, de l'essence... Dans votre exemple, j'ai noté que vous avez parlé du combustible diesel léger, en disant que c'était permis. Si j'étais propriétaire d'un superpétrolier de 318 000 tonnes métriques, en tant que Canadien, est-ce que je peux prendre livraison de ce produit à Valdez et me rendre jusqu'en Californie pour le livrer? Selon le projet de loi C-48, est-ce que je serais autorisé à faire cela?

Mme Natasha Rascanin: Il y a déjà des zones d'exclusion volontaire des pétroliers qu'il faut respecter. Elles existent depuis 1985. Les pétroliers respecteraient ces limites.

M. Ben Lobb: Mais est-ce que le projet de loi C-48 ne le permet pas? Ne permet-il pas au carburant diesel de circuler...

Mme Natasha Rascanin: Si le produit n'est pas inscrit sur la liste, il n'est pas visé par le moratoire. S'il ne s'agit pas de pétrole brut selon la loi et qu'il n'est pas inscrit sur la liste, il n'est pas visé par la loi sur le moratoire.

M. Ben Lobb: Donc, un pétrolier peut circuler dans ces régions, n'est-ce pas?

Mme Natasha Rascanin: Sauf que les pétroliers sont censés respecter la zone d'exclusion volontaire...

M. Ben Lobb: Volontaire, bien sûr.

Mme Jennifer Saxe: Cela dépend également du volume. Il faudrait que le pétrolier transporte des produits persistants... Si c'est un pétrolier de 12 500 tonnes, il sera autorisé à circuler dans la mesure où il transporte des hydrocarbures non persistants, c'est-à-dire uniquement du diesel léger, et que c'est le seul produit qu'il transporte. S'il transporte des hydrocarbures persistants d'un volume supérieur à 12 500 tonnes, il ne sera pas autorisé à circuler.

M. Ben Lobb: C'était pourtant ce que je voulais savoir. Si j'ai un superpétrolier de 318 000 tonnes métriques plein de combustible diesel léger et que rien dans le projet de loi C-48 ne l'interdit, est-ce que je peux circuler? Est-ce que je peux le faire?

Mme Natasha Rascanin: Vous pouvez transporter tous les produits qui ne sont pas inscrits sur la liste.

M. Ben Lobb: J'ai l'impression d'entendre un « oui ».

Est-ce que votre ministère, ou Environnement Canada ou encore des ONG de défense de l'environnement ont réalisé des études scientifiques pour déterminer les risques pour l'environnement? Existe-t-il des études scientifiques fondées sur des données probantes selon lesquelles si nous étions victimes d'un terrible déversement de 318 000 tonnes métriques de combustible diesel léger ou d'un terrible déversement de 12 500 tonnes de l'un quelconque des produits prévus dans votre projet de loi...?

Existe-t-il des données scientifiques probantes, auxquelles nous pourrions avoir accès, selon lesquelles nous risquons à coup sûr d'être victimes de cette catastrophe et, dans l'autre cas, le risque ne s'établit qu'à 20 %? Existe-t-il des études sur cette question? Je crois qu'il aurait dû y en avoir ou que le projet de loi aurait dû être fondé sur une étude de ce genre. Pouvez-vous répondre à ma question?

Mme Jennifer Saxe: Je pense qu'il importe que la loi sur le moratoire soit une mesure de précaution supplémentaire et qu'il s'agisse de l'une des multiples mesures qui sont en place.

Il y a la zone interdite aux navires-citernes, et les pétroliers chargés de l'Alaska aux ports de la côte Ouest et du Nord-Est des États-Unis respectent ces zones. C'est quelque chose qui est surveillé, et nous voyons constamment que l'industrie respecte cette zone interdite aux navires-citernes.

La loi sur le moratoire est une mesure complémentaire. Il s'agit d'une mesure supplémentaire visant à assurer cette protection additionnelle de l'environnement.

M. Ben Lobb: Nous pourrions approfondir cette question plus tard.

J'en ai une autre à poser avant que mon temps ne soit écoulé. Est-ce que Transports Canada travaille avec le ministère des Affaires autochtones sur le processus de consultation, ou bien avez-vous votre propre groupe interne qui travaille à assurer une consultation adéquate des Canadiens autochtones?

•(1705)

Mme Natasha Rascanin: Nous avons les deux. Nous travaillons en étroite collaboration avec AANC, et des gens de notre propre ministère possèdent cette expertise. Nous continuons à travailler dans le cadre du plan de protection des océans, en particulier, par exemple, en tant que programme national pangouvernemental visant à établir de nouveaux partenariats et à continuer de travailler auprès de toutes les nations autochtones.

M. Ben Lobb: L'obligation de consentir est-elle abordée dans le cadre des discussions?

Mme Natasha Rascanin: La question directe du consentement n'a été soulevée dans aucune des discussions auxquelles j'ai pris part.

M. Ben Lobb: C'est intéressant également.

La présidente: Il vous reste 45 secondes.

M. Ben Lobb: Une autre question rapide concerne le soutien offert à l'ouest de Haida Gwaii aux navires-citernes canadiens, russes et américains qui tombent en panne. Quelles mesures de soutien sont proposées dans le projet de loi afin de renforcer l'aide offerte à un navire-citerne qui a un pépin en cours de route? Je pense que certaines mesures de soutien pourraient être manquantes à cet endroit.

Mme Natasha Rascanin: Un certain nombre de mesures existent déjà, et le dossier de sécurité maritime du Canada est très bon, mais, comme l'a indiqué le ministre, le plan de protection des océans apporte des améliorations supplémentaires en matière de sécurité maritime afin de combler certaines des lacunes qui pourraient avoir existé.

Certains remorqueurs de sauvetage seront accessibles, et la Garde côtière a apporté un certain nombre d'améliorations supplémentaires à ses navires au titre du plan de protection des océans, alors voilà des exemples des diverses améliorations à venir en ce qui a trait à la sécurité maritime.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je veux revenir sur le triple résultat. Nous avons beaucoup parlé de l'environnement, mais je veux aborder un peu l'aspect économique ainsi que l'aspect social, par rapport aux peuples.

C'est le statu quo depuis de nombreuses années — depuis 1985 —, et, maintenant, nous ne faisons en quelque sorte que le solidifier au moyen du moratoire. Je suis certain qu'il y a beaucoup de circulation qui ne peut plus passer par là afin d'apporter le pétrole, qui se rend vers d'autres ports. Y a-t-il eu, ou bien peut-il y avoir, un changement ou une recherche d'équilibre qui pourraient ramener dans cette région une partie de la circulation ou accroître la circulation provenant de ces autres régions afin que cette région puisse permettre d'équilibrer les choses sur le plan économique?

Mme Natasha Rascanin: Il est certain que je me ferai l'écho des propos tenus par le ministre. Il y a beaucoup de travail avec le port de Prince Rupert. Nous l'améliorons et travaillons à permettre l'expédition, pas pour les produits qui ne sont pas permis sous le régime du moratoire, mais pour une diversité d'autres produits qui appuient l'économie.

M. Vance Badawey: Comment pouvons-nous faire cela?

Le ministre — je suis certain que vous le reconnaissez — adopte maintenant une stratégie de transport pour l'ensemble du pays, et il a établi en parallèle des corridors commerciaux ou un processus dans le cadre duquel il va établir et recommander d'appliquer ces corridors commerciaux à l'échelle nationale.

Pensez-vous qu'il serait prudent, dans le cadre de ce processus, d'ensuite... je ne dirais pas forcer, je dirai simplement faciliter un dialogue entre Prince Rupert, Vancouver et d'autres ports de la côte Ouest, processus qui, autrement, établirait des zones renforcées de façon à favoriser des économies supplémentaires lorsqu'il s'agit de déterminer qui devrait faire quoi au lieu de compter sur eux pour le faire? Vous savez tout aussi bien que moi que la concurrence, c'est ce qui prime.

Cela dit, serait-il prudent pour nous, dans le cadre de ce processus — dans le cadre de l'établissement de cette stratégie — de faciliter cela afin que nous puissions obtenir cet équilibre économique sur l'ensemble de la côte Ouest?

Mme Natasha Rascanin: Je crois que ces dialogues sont en cours, tout comme une grande partie du travail qui est effectué en ce qui a trait aux corridors de transport et à l'établissement d'un système de transport efficient et sécuritaire. S'il y a pour une raison ou pour une autre des blocages ou des inefficiences à des endroits, beaucoup de conversations se poursuivent dans le but de les recenser et de les corriger en collaboration.

M. Vance Badawey: Je vais seulement formuler un commentaire avant de céder la parole à mon collègue, M. Hardie. L'avantage à cela n'est pas seulement pour chacune des régions, du point de vue des aspects économique et social. Il est tout aussi, voire plus important de mettre l'accent sur le besoin de faire en sorte que le client reconnaisse ces zones renforcées et tout avantage qu'il pourrait avoir à faire affaire dans ces régions si, de fait, ce réseau de distribution et logistique est plus officialisé.

Lorsque vous allez là-bas et que vous tentez de travailler avec trois personnes distinctes au lieu d'une seule, si cette structure est en place, ce serait bien plus facile pour le client également.

Monsieur Hardie.

• (1710)

M. Ken Hardie: Merci, monsieur Badawey.

Certains groupes autochtones étaient favorables au fait de ne pas établir de moratoire. Autrement dit, ils étaient contre l'établissement d'un moratoire, et nous allons parler avec certains d'entre eux au cours de nos délibérations. Est-il juste de dire que leurs intérêts sont principalement d'ordre financier et économique? Pourrait-on l'affirmer sans craindre de se tromper?

Mme Natasha Rascanin: Je ne souhaiterais pas prétendre interpréter leurs intérêts. D'après ce que nous avons entendu, tous les groupes étaient très intéressés par les possibilités liées à la protection environnementale et à l'économie.

M. Ken Hardie: Peut-être que, par souci d'équité, nous aurions dû vous demander à tous auprès de quelle bande touchée par cet enjeu vous êtes intervenus directement, au lieu de vous poser des questions auxquelles, en réalité, vous trouvez qu'il est très difficile de répondre.

Quelle partie du projet de loi proposé avez-vous approfondie le plus, en tant que responsables?

Mme Natasha Rascanin: Nous avons certainement abordé les principes et l'approche adoptés pour régler la question de ce moratoire. Je pense que cela était clair. Nous avons reçu beaucoup de rétroaction, comme l'a indiqué le ministre. Il y a eu divers groupes autochtones, des organisations environnementales et non gouvernementales, des représentants de l'industrie pétrolière et gazière, d'autres types d'intervenants et des Canadiens en général. Nous avons également un site Web, alors nous sommes intervenus relativement à tout un tas de paramètres, de façon très vaste.

M. Ken Hardie: Vous avez parlé aux producteurs ainsi qu'aux expéditeurs et aux gens qui vivent dans la région.

Mme Natasha Rascanin: Oui.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hardie.

Nous allons tenter de nous assurer que MM. Falk et Cannings ont le temps d'intervenir avant que nous devions régler d'autres questions.

Monsieur Falk.

M. Ted Falk (Provencher, PCC): Merci, madame la présidente. Je remercie les témoins de leur présence.

Depuis combien de temps ce moratoire volontaire est-il en place?

Mme Natasha Rascanin: Il a été établi en 1985.

M. Ted Falk: D'accord, alors cela fait 32 ans, approximativement.

Vous avez indiqué auparavant que vous ne saviez pas combien d'inspecteurs sont affectés sur la côte, mais je présume qu'il y a des inspecteurs de Transports Canada qui assurent la conformité avec le moratoire. Y a-t-il eu des infractions au cours des 32 dernières années?

Mme Natasha Rascanin: Il n'y en a pas eu, pas par des navires-citernes chargés. Il y a eu deux ou trois cas de navires-citernes vides qui sont entrés dans la zone, mais c'est permis.

M. Ted Falk: Exact, alors, en réalité, aucune infraction n'a été commise. N'avez-vous pas l'impression que c'est une solution à la recherche d'un problème?

Mme Natasha Rascanin: Il s'agit d'une protection supplémentaire que le gouvernement a choisi de mettre en place.

M. Ted Falk: Il me semble seulement que c'est beaucoup d'énergie et d'efforts déployés à l'égard de quelque chose qui ne pose pas de problème.

C'est tout. C'était la seule question que j'avais.

La présidente: Monsieur Cannings.

M. Richard Cannings: Je voudrais simplement donner suite à cette question, peut-être de l'autre côté, et pardonnez-moi, encore une fois: je suis nouveau dans cette étude, et je n'ai pas entendu d'autres témoignages. Vous affirmez qu'il y a une zone interdite aux navires-citernes au large de Haida Gwaii.

Même si elle fonctionne depuis d'innombrables années, je me demande seulement s'il y a une raison pourquoi elle n'a pas été incluse dans le projet de loi C-48, car on dirait que c'est quelque chose qui s'ajoute à cette interdiction volontaire.

Mme Natasha Rascanin: C'est exact. Le moratoire est une protection supplémentaire. Le gouvernement a pris l'engagement d'officialiser un moratoire, et il s'agit de la réalisation de cet engagement.

M. Richard Cannings: Exact, mais l'interdiction volontaire des grands navires-citernes qui descendent cette côte, ou bien de ceux qui la remontent, elle ne fait pas partie du projet de loi C-48?

Mme Natasha Rascanin: C'est un mécanisme qui est complémentaire au moratoire.

M. Richard Cannings: Y a-t-il une raison pour laquelle elle n'a pas été incluse dans le projet de loi C-48, puisqu'elle semble fonctionner et que tout le monde s'en accommode?

• (1715)

Mme Natasha Rascanin: Il s'agit d'un accord volontaire avec les États-Unis qui fonctionne très bien.

M. Richard Cannings: Avons-nous le pouvoir d'inclure une interdiction visant les grands navires-citernes qui passent par là en provenance des États-Unis?

Mme Natasha Rascanin: Non, pas sous le régime du droit international.

M. Richard Cannings: Quel est le...?

Mme Natasha Rascanin: Simplement pour peut-être l'expliquer de façon plus simple: la zone d'interdiction volontaire existe depuis plus de 30 ans et fonctionne très bien. Le gouvernement a respecté son engagement d'officialiser le moratoire, qui s'ajoute à cette zone

et qui la complète, et les deux sont considérés comme agissant en tandem.

M. Richard Cannings: Oui, et je comprends cela. Aurions-nous pu inclure la force exécutoire de cette interdiction volontaire dans le projet de loi C-48? Si nous ne l'avons pas fait, pourquoi?

Mme Natasha Rascanin: Notre experte en droit international peut formuler un commentaire à ce sujet.

Mme Gillian Grant: Je dirais qu'il y a certaines limites au droit international pour ce qui est d'interdire carrément aux navires-citernes de transiter par nos côtes, et c'est effectivement ce que feraient ces navires-citernes.

M. Richard Cannings: Exact, oui. D'accord.

La présidente: La sonnerie retentit. Avec la permission des membres du Comité, nous pourrions poursuivre pendant 15 minutes de plus. Nous avons certains travaux du Comité à effectuer et une discussion à tenir.

M. Richard Cannings: Cela me va.

La présidente: Tout le monde est-il d'accord pour que nous poursuivions pendant 15 minutes de plus afin que nous puissions tenir une discussion et adopter le budget?

Vous disposez de 30 secondes de plus, si vous avez une autre question à poser. Vous avez terminé? D'accord.

Je m'adresse aux témoins: merci infiniment de votre présence. Vous pouvez vous éclipser, si vous le voulez, et nous allons tenir une certaine discussion de comité sur un sujet que nous devons régler.

Nous vous avons soumis un budget pour le début de l'étude en cours. Nous pourrions avoir à revenir pour obtenir des fonds supplémentaires, mais voilà ce que nous présentons pour l'instant, c'est-à-dire une demande de 37 300 \$. Y a-t-il des questions ou des commentaires?

(La motion est adoptée. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: Nous ne disposons que de quelques minutes; je crois que Mme Block voulait faire une suggestion.

Mme Kelly Block: Oui. Avec tout le respect que je dois aux témoins que nous avons accueillis au cours des 45 dernières minutes, je pense qu'il est évident qu'ils n'ont pas pu répondre à un certain nombre de questions que nous nous posions concernant l'étude en cours. Je pense qu'il y a une bonne raison pour cela, évidemment. Dans la lettre de mandat du ministre, il est chargé de travailler avec un certain nombre d'autres ministres et de ministères afin d'officialiser le moratoire.

Je serais heureuse de proposer que nous envisagions d'inviter certains des responsables d'autres ministères à venir comparaître devant nous. Toutefois, je sais que nous avons déjà soumis nos listes de témoins, alors nos sept jours sont peut-être déjà complets. Je ne suis tout simplement pas certaine de la façon dont nous voulons gérer cela.

La présidente: À quels ministères songeons-nous? Ce serait utile.

Monsieur Hardie, allez-y.

M. Ken Hardie: Je pense assurément au MPO et à la Garde côtière, car ils auront une bien meilleure idée des navires qui circulent là-bas, question qui commence à ressembler à une préoccupation pour moi.

La présidente: D'accord. Nous avons convenu de tenir sept séances. La greffière a peut-être une disponibilité à ce moment particulier, qui nous permettrait de tenter de les insérer dans notre structure actuelle de sept séances.

Mme Kelly Block: Lorsque vous parlez de ce que notre greffière a déjà fait et de là où il y a des disponibilités, est-ce parce que nous avons déjà communiqué avec tous les témoins de la liste et que nous tentons encore de voir comment faire fonctionner le calendrier et comment l'organiser?

Je proposerais peut-être des responsables de Ressources naturelles Canada. Si nous n'avions pas à faire cette transition, il aurait été bien d'entendre leur avis. Même AANC aurait été un ministère avec lequel nous aurions voulu tenir une certaine conversation au sujet du processus de consultation. Je ne fais que le mentionner.

La lettre prévoit également que le ministre doit travailler avec la ministre de l'Environnement et du Changement climatique. Je ne suggère pas que nous invitions des groupes de chaque ministère, mais, si nous avons un groupe composé d'une personne de chaque ministère qui a été chargé de travailler sur le projet de loi ou sur cette question avec le ministre des Transports, il pourrait simplement s'agir d'une heure où nous accueillons les quatre ou cinq ministères en question afin que les représentants de ces autres ministères puissent répondre à toute question à laquelle les représentants de Transports Canada n'ont pas pu répondre.

• (1720)

La présidente: L'idée serait que la greffière tente de trouver une séance, une heure d'une séance ou quoi que ce soit, afin d'inviter diverses personnes de ces divers ministères. Nous devons tenter de les intégrer dans le calendrier dès que nous le pourrons. Nous allons trouver un bloc, d'au moins une heure, où nous pourrions accueillir des gens de ces divers ministères, qui pourraient se présenter afin de donner des renseignements supplémentaires au Comité.

Mme Kelly Block: Cela me va, pourvu que nous ne retirions pas certains des autres témoins proposés de la liste pour ce faire.

La présidente: Nous pourrions avoir à ajouter une demi-heure supplémentaire, un soir, si vous n'y voyez pas d'inconvénients. Je vais m'assurer de vous en parler avant d'ajouter la demi-heure

supplémentaire. Nous allons tenter de tenir compte des souhaits de chacun.

Monsieur Fraser, allez-y.

M. Sean Fraser: Si la tâche s'avère impossible pour la greffière d'insérer ces témoignages dans le calendrier, l'ajout d'une heure à la fin de l'une des séances serait convenable, de mon point de vue. Je veux tenir compte de l'horaire des gens, et je ne veux pas parler au nom de qui que ce soit d'autre, mais je pense qu'il s'agit d'une solution raisonnable, si nous en avons besoin.

La présidente: Monsieur Hardie, allez-y.

M. Ken Hardie: Vu ce que j'ai entendu jusqu'ici, mardi serait probablement mieux, car il y a beaucoup de gens qui sortiront de Dodge dès que la séance sera terminée, jeudi.

La présidente: Merci à tous.

Madame Block, allez-y.

Mme Kelly Block: Serait-il possible de décider de nous rencontrer pendant trois heures un mardi, et une heure, un jeudi? Disposerions-nous de la marge de manœuvre ou de l'autonomie nécessaires, en tant que comité pour nous rencontrer pendant trois heures un mardi, et pendant une heure, un jeudi? D'après ce que je comprends, au moment de cette séance, les gens sont toujours pressés par le besoin de se rendre à l'aéroport.

M. Vance Badawey: Que diriez-vous de quatre heures un mardi, sans séance le jeudi?

Mme Kelly Block: C'est une solution à envisager.

La présidente: Mardi, nous soulèverons peut-être cette question et verrons si c'est quelque chose que M. Chong, qui est un membre régulier du Comité... M. Chong a une opinion très arrêtée au sujet du temps consacré aux comités. Nous en discuterons davantage à ce moment-là.

Merci beaucoup à tous. La séance est levée.

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>