



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 084 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 28 novembre 2017

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 28 novembre 2017

● (1620)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la 84^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la 42^e législature.

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 4 octobre 2017, nous étudions le projet de loi C-48, 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 accueillons aujourd'hui des représentants du ministère des Transports: Mme Natasha Rascanin, Mme Jennifer Saxe, Mme Emilie Gelinis et M. Joseph Melaschenko.

Nous ferons l'étude article par article.

Conformément au paragraphe 75(1) du Règlement, l'étude de l'article 1, le titre abrégé, est réservée.

(Article 2)

Nous avons l'amendement NDP-1.

Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, madame la présidente.

Nous ne proposons qu'un certain nombre d'amendements au projet de loi C-48 que nous jugeons importants. Je sais que ma collègue, Mme May, en propose quelques-uns également, et je crois que les libéraux en proposent un.

Tout d'abord, les amendements que nous proposons découlent en partie des témoignages que nous avons entendus au cours de notre étude du projet de loi C-48, concernant l'interdiction s'appliquant aux pétroliers sur la côte nord. Ils sont basés également en partie sur la campagne qui est menée depuis plus de 10 ans dans la circonscription que je représente dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, où la majeure partie du projet de loi s'applique, en collaboration avec des dirigeants des Premières Nations, des environnementalistes et des citoyens qui sont préoccupés par la menace que représente la circulation de pétroliers le long de la côte nord.

L'amendement NDP-1 vient ajouter les produits pétroliers raffinés à l'interdiction. La nature de ce qui peut être expédié et de ce qui ne peut pas être expédié est au coeur de tout ce que serait un moratoire relatif aux pétroliers. Lorsqu'on regarde de façon précise les divers produits qui sont transportés dans le monde de nos jours, on peut s'égarer quelque peu, si l'on veut, madame la présidente, mais nous voulions empêcher les déversements de pétrole raffiné parce que nous avons vu les conséquences qu'ils peuvent avoir.

Si vous vous en souvenez, chers collègues, il y a eu l'incident du *Nathan E. Stewart*, le remorqueur qui s'est échoué et qui a coulé près de Bella Bella il y a environ un an à peine. Dans les nouvelles, il a été question d'un incident en fin de semaine. Selon de nombreux experts qui travaillent dans le domaine, le déversement de ces produits raffinés peut être aussi grave, voire parfois pire, que ce qui est envisagé dans le projet de loi C-48.

Nous avons d'autres amendements qui visent à inclure cela qui feraient en sorte que le projet de loi serait complet si l'amendement NDP-1 était adopté.

Je suis impatient d'entendre les interventions de mes collègues et j'espère qu'ils appuieront l'amendement.

La présidente: J'aimerais demander aux représentants du ministère s'ils souhaitent faire des observations sur les répercussions de l'amendement NDP-1.

Mme Natasha Rascanin (sous-ministre adjointe, Transformation, ministère des Transports): Merci, madame la présidente.

J'aimerais simplement dire encore une fois que dans sa version actuelle, le projet de loi offre un niveau sans précédent de protection environnementale et qu'il est unique; c'est le premier du genre dans le monde. Il s'agit d'une approche préventive ciblant le pétrole brut et les hydrocarbures persistants, et des définitions internationales et fondées sur des données probantes sont utilisées pour ces produits. Le champ d'application du projet de loi est conforme à ces définitions.

La présidente: Y a-t-il d'autres observations sur l'amendement NDP-1?

Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen: Madame la présidente, je serai bref. Si je comprends bien ce qu'a dit Mme Rascanin, pour faire en sorte que la promesse faite dans la première partie des observations des fonctionnaires et dans les déclarations publiques du gouvernement et du premier ministre se réalise, nous croyons que l'ajout des produits pétroliers raffinés à l'interdiction dans le projet de loi est un moyen en ce sens.

De plus, pour ceux qui sont inquiets, nous avons entendu des témoignages à ce sujet concernant les projets de gaz naturel liquéfié et d'autres projets sur la côte nord et ailleurs, et de toute évidence, cet amendement n'aurait aucune répercussion sur ces projets et les promoteurs en ont été informés. Je crois que les fonctionnaires pourraient confirmer que l'amendement NDP-1 n'aurait aucune répercussion sur les projets de gaz naturel liquéfié et d'autres projets qui sont envisagés avec la collaboration des Premières Nations.

● (1625)

La présidente: Puisqu'il n'y a pas d'autres interventions, je vais mettre l'amendement NDP-1 aux voix.

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

(L'article 2 est adopté.)

La présidente: Amendement NDP-2. On propose un nouvel article. Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen: Cet amendement est également tout à fait pertinent compte tenu des récents incidents auxquels la nation Heiltsuk a été confrontée la fin de semaine dernière. L'article vise à améliorer l'intervention en ce qui a trait aux déversements d'hydrocarbures le long de la côte nord-ouest.

Mes collègues se souviendront que pas plus tard qu'hier, à la Chambre, j'ai interrogé le ministre Garneau au sujet de la proposition des membres de la nation Heiltsuk, la même collectivité qui fait face à la menace que représente le *Nathan E. Stewart* et qui a été touchée par l'incident de dimanche passé: la capacité d'imposer un moratoire et la capacité d'intervenir de façon adéquate lorsque se produisent des incidents majeurs, mais aussi certains incidents mineurs, sont directement liées à la capacité du gouvernement de mettre des produits dans l'environnement. Ce sont des barrages, des remorqueurs. Ce sont les différentes choses que demandent les membres des nations Heiltsuk et Haïda, et les gens de la côte en général.

Il y a environ un an, le gouvernement a annoncé sa stratégie côtière. Un an a passé depuis et peu d'activités se sont déroulées sur le terrain et dans les eaux contrairement à ce que les gens auraient souhaité. Il s'agit simplement d'apporter une amélioration au projet de loi pour renforcer la capacité d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures sur la côte nord-ouest de la Colombie-Britannique.

La présidente: Est-ce que les représentants du ministère veulent intervenir?

Mme Natasha Rascanin: J'ajouterai seulement que l'objectif du projet de loi est énoncé dans le titre du projet de loi, et l'amendement proposé ne reflète pas l'objectif du moratoire. Les éléments de sécurité maritime et la capacité de prévention et d'intervention en cas de déversement sont prévus dans le plan de protection des océans.

La présidente: Monsieur Cullen

M. Nathan Cullen: Voici ce que je crois comprendre. Si un article comme le nouvel article 2.1 qui est proposé stipule que « la présente loi a pour objet de favoriser et d'améliorer la prévention et l'intervention en ce qui a trait aux déversements d'hydrocarbures le long de la côte nord de la Colombie-Britannique », est-ce que cela va à l'encontre de l'objectif du projet de loi C-48? Cela va-t-il à l'encontre d'un moratoire relatif à l'utilisation et au passage de grands navires?

Pour l'essentiel, madame la présidente, je me demande si c'est nuisible. Nous avons parfois des amendements qui ajoutent quelque chose, et puisqu'il est considéré comme étant recevable, il ne dépasse pas la portée du projet de loi. Je comprends l'objectif du projet de loi, mais si le nouvel article 2.1 ne va pas à l'encontre de cet objectif, je me demande alors ce qui inquiète nos fonctionnaires ou les membres du Comité qui représentent le gouvernement s'ils prévoient, comme je le crains, s'y opposer.

Mme Natasha Rascanin: Je crois qu'il y a un élément lié à la portée, et l'objectif du projet de loi est très clairement défini dans le titre.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Madame la présidente, ce qui me dérange au sujet de cet amendement, c'est qu'il n'est pas question de la protection des océans dans le projet de loi dans sa forme actuelle. Aucune disposition ne dit en quelque sorte qu'en raison de ce moratoire, telle chose se produira sur le plan de la protection des océans.

Puisque cet élément est plus ou moins absent, cela me semble injustifié, et particulièrement, comme on l'a mentionné, si l'on veut, compte tenu des activités complémentaires liées au plan de protection des océans.

La présidente: Je cède la parole M. Fraser, qui sera suivi de M. Cullen.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Je remercie M. Cullen d'avoir soulevé ce point.

Pour ajouter à ce qu'a dit M. Hardie, je crains entre autres que si nous commençons à décrire l'objectif... Je pense que cela s'inscrit dans un contexte plus global pour ce qui est d'essayer d'améliorer la prévention et l'intervention en ce qui a trait aux déversements. Or, si nous disons que l'intention du projet de loi est d'atteindre cet objectif, il y a un certain nombre d'autres mesures qui ne sont pas incluses dans le projet de loi, précisément en ce qui a trait au nettoyage, qui je crois ne seraient pas bien reflétées si nous disions que l'objectif est d'améliorer — les termes précis que vous avez utilisés m'échappent —, la prévention et l'intervention en ce qui a trait aux déversements d'hydrocarbures.

À mon avis, si nous disions que c'est l'objectif, les Canadiens pourraient alors croire qu'en fait, le projet de loi n'atteint pas son objectif, car ce qui, à votre avis, devrait peut-être constituer l'objectif ne peut pas être atteint dans le cadre de ce projet de loi, à mon sens, même si je l'appuie toujours.

• (1630)

La présidente: Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen: Bien que je comprenne le point que soulève mon collègue, le projet de loi vise explicitement à protéger les eaux côtières de la Colombie-Britannique. Voilà l'idée. On n'appliquerait pas un moratoire sur un certain type de transport de marchandises... Eh bien, on pourrait le faire, pour d'autres raisons, mais ce que je dis depuis le début, c'est que si nous imposons une interdiction et voulons imposer un moratoire sur le transport de ces produits sur la côte, c'est en raison du risque qu'il pose. C'est ce qu'a déclaré le premier ministre. Je reprends ce qu'il a dit.

Nous avons des amendements qui réduiraient le maximum quant à la taille des navires qui seront autorisés dans certains cas dans le cadre du projet de loi. Cela va dans le sens de la raison pour laquelle nous faisons ceci en premier lieu. Il y aura d'autres déversements d'hydrocarbures même si le projet de loi C-48 est adopté. J'en suis persuadé, car peu importe la taille du navire qui sera... Nous l'avons vu la fin de semaine dernière. Nous l'avons vu il y a près d'un an. Il y aura d'autres déversements.

Même si le projet de loi C-48 est adopté, ces navires-citernes — petits navires-citernes, barges — qui circulent dans la région continueront d'y circuler. Encore une fois, il me semble qu'inclure l'intervention en cas de déversement ne nuit pas au projet de loi. Puisque cela ne peut nuire, pourquoi voterait-on contre l'amendement? Voilà essentiellement ce que je soutiens.

La présidente: Merci, monsieur Cullen.

Y a-t-il d'autres questions ou observations?

M. Nathan Cullen: Je demanderais bien un vote par appel nominal pour cet amendement, madame la présidente.

(L'amendement est rejeté par 8 voix contre 2.)

(L'article 3 est adopté.)

(Article 4)

La présidente: L'amendement NDP-3 est irrecevable puisque dans la deuxième édition de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, il est écrit ce qui suit:

Un amendement à un projet de loi renvoyé à un comité après la deuxième lecture est irrecevable s'il en dépasse la portée et le principe.

En tant que présidente, je crois que la portée du projet de loi tel qu'adopté en deuxième lecture se limite aux produits lourds qui se brisent et se déversent lentement lorsqu'il y a un déversement. Je déclare donc l'amendement irrecevable.

M. Nathan Cullen: Puis-je avoir une précision, madame la présidente? J'aimerais seulement comprendre pourquoi l'amendement NDP-1 était recevable, mais que l'amendement NDP-3 ne l'est pas. Les deux portent sur la notion de produits pétroliers raffinés, qui n'est pas incluse dans le projet de loi C-48. Nous avons jugé que les deux amendements étaient recevables simplement parce qu'ils ajoutaient une catégorie de produits qui était envisagée, mais qui ne figurait simplement pas dans le projet de loi.

La présidente: La portée du projet de loi... « le pétrole sous toutes ses formes », dont « les produits raffinés »...

M. Nathan Cullen: D'accord.

La présidente: ... l'amendement élargit la portée du projet de loi de façon considérable.

M. Nathan Cullen: Je veux seulement m'assurer de bien comprendre, madame la présidente. Je ne veux pas m'éterniser là-dessus, mais l'amendement NDP-1 élargissait la portée du projet de loi, mais pas au point de soulever des préoccupations. Pour ce qui est de l'amendement NDP-3, vous jugez qu'il en élargit trop la portée?

La présidente: Oui.

M. Nathan Cullen: C'est intéressant. D'accord.

La présidente: D'accord.

Nous passons à l'amendement PV-1.

Madame May, voulez-vous prendre la parole à ce sujet?

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Merci, madame la présidente.

Vous m'excuserez, mais je dois m'opposer publiquement au mode de fonctionnement que l'on m'impose. Le fait est que le Comité a adopté une motion qui me prive du droit que j'aurais normalement de présenter ces amendements à l'étape du rapport. Je sais bien que vous n'aviez pas individuellement l'intention de me priver ainsi de mes droits et d'accroître ma charge de travail en adoptant une motion qui exige essentiellement que je me présente ici, plutôt que de simplement me permettre de le faire. Maintenant que mon objection a été officiellement consignée, je vais traiter de l'amendement que je suis simplement réputée avoir présenté, car je ne dispose d'aucun droit ici, si ce n'est celui d'être présente en vertu de la motion adoptée. Je vous prie d'excuser mes plaintes, mais ce genre de manoeuvres ne doit pas passer sous silence.

Mon amendement concerne le volume des cargaisons. Vous avez entendu les témoignages des représentants de la West Coast Environmental Law Association, de la Pacific Wild Alliance, du Club Sierra de la Colombie-Britannique, de l'Union of British Columbia Indian Chiefs ainsi que des Premières Nations Haida et Heiltsuk qui ont remis en question ce maximum de 12 500 tonnes métriques.

Comme mon collègue, Nathan Cullen, vient de vous l'indiquer, ce volume maximal est nettement supérieur à celui de la cargaison du *Nathan E. Stewart* dont le déversement a causé d'importants

dommages l'an dernier, mettant en péril le territoire de la nation Heiltsuk. Il y a aussi un rapport de Transports Canada qui indique qu'une limite de 3 200 tonnes métriques est appropriée pour les navires qui assurent le réapprovisionnement le long de la côte nord de la province.

Je tiens à ce que vous sachiez par ailleurs que je vois le projet de loi C 48 d'un bon oeil. Si l'on fait un bref retour dans l'histoire, ce projet de loi officialise pour ainsi dire les mesures en place depuis 1972 en vertu d'un moratoire volontaire sur les cargaisons transportées le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. Ce moratoire a été accepté et respecté par le fédéral et la province jusqu'à l'arrivée au pouvoir du dernier gouvernement conservateur.

Je suis ravie que l'on interdise ainsi la circulation de pétroliers le long de la côte nord. Je suis heureuse que ce projet de loi soit présenté, mais ce ne sera pas ma dernière tentative pour l'améliorer. Je préférerais nettement, un avis que partagent d'ailleurs les localités côtières, que l'on limite les cargaisons à 3 200 tonnes métriques. Mon amendement vise donc à remplacer le maximum de 12 500 tonnes métriques par 3 200 toutes les fois qu'il apparaît dans le libellé.

Merci.

• (1635)

La présidente: Est-ce que les gens du ministère ont des observations au sujet de l'amendement PV-1?

Mme Natasha Rascanin: Je suis heureuse de pouvoir vous dire que le moratoire sur les pétroliers a été élaboré de manière à ne pas nuire au réapprovisionnement des collectivités et des industries locales du Nord de la Colombie-Britannique. Pour minimiser les impacts économiques pour ces localités et ces industries, il faut qu'un certain niveau de réapprovisionnement soit accessible. À la lumière des vastes consultations tenues et de l'étude à laquelle on vient de faire référence, il a été convenu de fixer le maximum à 12 500 tonnes métriques pour ne pas entraver le réapprovisionnement des collectivités et des industries.

La présidente: Merci.

Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen: Je ne prétends pas être un expert quant aux différentes tailles des navires, mais nous avons vérifié certaines choses, car il est surtout question ici des besoins en réapprovisionnement de collectivités des Premières Nations et des localités côtières. Certaines d'entre elles produisent encore leur électricité à partir de diesel. Nous n'avons pu trouver aucune collectivité qui était réapprovisionnée au moyen de cargaisons de plus de 3 200 tonnes métriques; les navires utilisés sont beaucoup plus petits que cela.

Je vous présenterai tout à l'heure un amendement encore plus restrictif, mais pouvez-vous me dire si vous avez des éléments indiquant que des collectivités sont réapprovisionnées au moyen de navires dont la cargaison atteint 12 500 tonnes métriques? Dans bien des cas, ce sont des localités de quelques centaines d'habitants à peine. Je n'ai jamais entendu parler d'un navire de cette taille qui servirait à réapprovisionner une localité côtière comme Hartley Bay. Ce serait nettement exagéré.

Mme Natasha Rascanin: Vous avez raison. Pour ces petites localités, les volumes des cargaisons sont réduits. Il en faut toutefois davantage pour le réapprovisionnement des industries.

M. Nathan Cullen: D'accord. Madame la présidente, est-ce que les représentantes du ministère pourraient nous indiquer — car je sais également quelles sont les principales industries de la côte nord de la province — lesquelles de ces industries font appel à des navires pouvant transporter plus de 3 200 tonnes métriques pour leur réapprovisionnement?

Mme Jennifer Saxe (directrice, Politiques maritimes internationales, ministère des Transports): Ce n'est pas une industrie en particulier. Comme vous le savez, il y a plusieurs secteurs industriels: l'aluminium, les forêts, les pâtes et papier et la pêche. La taille peut varier, mais ce sont généralement de petits pétroliers qui transportent une combinaison d'hydrocarbures persistants et non persistants. À la suite d'une étude menée à ce sujet et d'une consultation auprès des industries concernées, il a été convenu qu'une limite de 12 500 tonnes métriques était appropriée.

M. Nathan Cullen: Puis-je vous demander si c'est l'étude à laquelle Mme May et Mme Rascanin...

Mme Natasha Rascanin: C'est l'étude rendue publique sur le site Web de Transports Canada.

M. Nathan Cullen: Oui, c'est intéressant parce que encore là, nous avons essayé de trouver...

Est-ce la même étude, madame Saxe? Oui.

Il n'y a plus d'usines de pâtes et papier, mais nous avons cherché les industries qui pouvaient avoir des besoins semblables. Nous avons regardé du côté de Rio Tinto. Nous avons sondé les grandes entreprises pour lesquelles cela pourrait être envisageable, mais nous n'avons trouvé personne qui faisait venir des cargaisons de cette taille.

Est-ce que ce sont ces combinaisons d'hydrocarbures persistants et non persistants qui posent problème? Nous nous intéressons seulement à l'une de ces catégories pour imposer des limites.

● (1640)

Mme Jennifer Saxe: C'est exact, vous pouvez avoir un pétrolier avec des cales séparées. Il peut transporter des hydrocarbures non persistants dans certaines de ses cales et des hydrocarbures persistants dans les autres.

Ainsi, un pétrolier qui peut transporter par exemple jusqu'à 23 000 tonnes métriques d'hydrocarbures ne pourra pas dépasser 11 000 tonnes métriques en hydrocarbures persistants. Nous sommes arrivés au maximum de 12 500 tonnes à la lumière des recherches existantes, de discussions avec l'industrie et de l'étude approfondie que nous avons réalisée.

M. Nathan Cullen: L'étude la plus approfondie, c'est également celle, madame Rascanin...

Mme Jennifer Saxe: C'est celle dont nous avons communiqué les résultats, et il y a eu bien sûr également des rencontres et des discussions avec l'industrie pour tenir compte des cargaisons effectivement transportées au cours des cinq dernières années.

M. Nathan Cullen: C'est celle dont les résultats ont été rendus publics...

Ms. Jennifer Saxe: Tout à fait.

Mr. Nathan Cullen: ... cette étude plus approfondie. D'accord. Merci, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci.

Je n'accuserai certes pas Mme May de faire montre d'un optimisme béat, car nous sommes tous ici après tout dans le but

de protéger l'environnement, mais il faut tout de même éviter de nuire aux activités commerciales.

Est-il raisonnable de présumer que le volume maximum permis pourrait être augmenté une fois que les collectivités seront devenues davantage autonomes, peut-être à la faveur des avancées technologiques?

Une voix: Réduit ou augmenté?

M. Gagan Sikand: Augmenté.

Pour l'instant, je ne peux pas voir comment...

On nous a dit pour quelle raison il avait été fixé à 12 500 tonnes. Mme May a demandé à ce qu'il soit porté à 3 200 tonnes métriques...

Une voix: Réduit.

M. Gagan Sikand: Réduit. Désolé. Vous avez raison; je vois ce que vous voulez dire.

Peut-on raisonnablement s'attendre à ce que le maximum soit éventuellement réduit à moins de 12 500 tonnes?

Mme Natasha Rascanin: Je crois que si des changements étaient envisagés à ce chapitre, il faudrait apporter des modifications à la loi en fonction du volume véritable des cargaisons à ce moment-là. Il faudrait alors procéder à d'autres études pour déterminer si le nouveau maximum proposé est raisonnable.

La présidente: Y a-t-il d'autres observations?

Monsieur Lobb.

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): J'aimerais que les gens du ministère nous fournissent une précision. Est-ce qu'un poids de 12 500 tonnes métriques correspond à un volume d'environ 5 millions de litres? Est-ce à peu près l'ordre de grandeur?

Mme Natasha Rascanin: Je ne crois pas pouvoir vous répondre directement.

Peut-être que ma collègue peut faire le calcul.

L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Le pétrole est plus léger que l'eau, mais on parle ici d'eau à 4 °C.

● (1645)

La présidente: Je pense que nous allons avoir une réponse à titre indicatif.

Nous vous écoutons.

Mme Jennifer Saxe: D'après ce que nous avons pu calculer rapidement, il devrait s'agir d'environ 13 à 14 millions de litres. Tous les produits n'ont pas la même densité, mais c'est à peu près l'ordre de grandeur.

La présidente: Merci beaucoup pour ce calcul rapide.

Poursuivez, monsieur Lobb.

M. Ben Lobb: Nous nous doutions bien que ce serait un nombre élevé. Je serais donc curieux de savoir une chose. D'après l'étude que vous citez, est-ce que l'on croit qu'un navire de cette taille pourrait approvisionner plusieurs collectivités dans un même voyage, ou s'agit-il plutôt de livraisons sans escale? Autrement dit, y a-t-il des collectivités qui ont besoin d'être réapprovisionnées à hauteur de 14 ou 15 millions de litres en une seule fois?

Mme Natasha Rascanin: Non, le maximum pour un navire serait de 12 500 tonnes métriques de produits interdits. Ainsi, la quantité totale de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants figurant à l'annexe ne pourrait pas dépasser 12 500 tonnes métriques pour un navire.

Il y a des cas où des collectivités sont desservies les unes après les autres, ce qui fait que la quantité totale de produits diminue au fur et à mesure, mais c'est la quantité transportée au moment de la première escale qui compte; elle ne peut pas dépasser le maximum établi par la loi.

M. Ben Lobb: Alors, selon les études que vous avez menées, quel serait le volume moyen des cargaisons pour un voyage du point A jusqu'à destination? Quelle serait donc la moyenne, pas uniquement pour une seule escale, mais pour l'ensemble du voyage?

Mme Natasha Rascanin: Cela dépend du navire, car il y en a différents types qui sont utilisés pour réapprovisionner les collectivités et les industries. Tout dépend également du nombre d'escales. Le navire pourrait être plus petit, mais le maximum reste de 12 500 tonnes métriques.

M. Ben Lobb: Avez-vous recensé lors de votre étude des cas où une cargaison de 12 500 tonnes métriques a été livrée?

Mme Natasha Rascanin: On s'en est approché dans certains cas.

La présidente: Avez-vous d'autres questions, monsieur Lobb?

M. Ben Lobb: Pas pour l'instant.

La présidente: Il ne semble pas y avoir d'autres questions ou commentaires.

Je signale aux membres du comité que si nous adoptons l'amendement PV-1, l'amendement NDP-4 ne pourra pas être présenté car il porte sur les mêmes lignes du projet de loi.

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

La présidente: Nous passons à l'amendement NDP-4. À vous la parole, monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen: Il faudra que je reparle à quelques-uns de mes dirigeants locaux pour savoir s'ils ont déjà reçu une cargaison de 13 millions de litres de quoi que ce soit. Je n'ai jamais entendu une chose pareille. J'essaie seulement de m'imaginer le scénario.

L'amendement NDP-4 est pour ainsi dire identique à celui que Mme May vient de proposer, si ce n'est qu'il prévoit un maximum légèrement moins élevé.

Pour situer les choses dans leur contexte au bénéfice de ceux qui l'ignoraient encore, le maximum que nous proposons autoriserait tout de même des navires dont la dimension serait quatre fois supérieure à celle du *Nathan E. Stewart* qui a coulé au large de Bella Bella. Je dirais donc à ceux qui s'inquiètent pour les activités commerciales qu'il sera encore possible d'utiliser des navires quatre fois plus grands que le *Nathan E. Stewart*, qui s'est échoué et a causé des dommages à Bella Bella, en demeurant toujours sous le maximum que nous préconisons. La limite proposée par le gouvernement est six fois plus élevée que la nôtre, ce qui est énorme.

Je peux voir la tendance qui semble vouloir se dégager, madame la présidente. L'espérance de vie de nos amendements m'apparaît plutôt faible aujourd'hui, mais je vais tout de même le proposer tel quel.

• (1650)

La présidente: Les gens du ministère ont-ils des observations concernant l'amendement NDP-4?

Mme Natasha Rascanin: Je crois que ce que nous avons dit au sujet du précédent s'applique également à celui-ci.

La présidente: C'est bien.

Y a-t-il d'autres questions ou commentaires?

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Il y a une question qui est ressortie lors de nos échanges avec les témoins aux fins de l'élaboration de ce projet de loi. On s'est demandé s'il n'était pas préférable qu'un seul navire puisse desservir plusieurs collectivités au cours d'un même voyage, plutôt que de devoir multiplier les allers-retours et augmenter d'autant les risques d'incident. C'était d'ailleurs l'un des éléments qui justifiaient l'imposition d'un maximum, qu'il soit de 3 200 tonnes métriques ou encore plus élevé. Je présume donc qu'en réduisant ce maximum encore davantage, on entraînerait une augmentation du nombre de voyages à longue distance avec ces produits en cargaison, ce qui ne ferait qu'accroître les risques d'une catastrophe.

La présidente: Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen: Si vous me permettez de réagir brièvement, je vous dirais que c'est exactement ce dont je discute avec les gens de ces collectivités, et notamment ceux qui exploitent les centrales électriques. Ces gens-là ont approuvé notre proposition. On ne croit donc pas, même avec un maximum fixé à 3 200 ou 2 000 tonnes métriques, qu'il serait nécessaire de faire des allers-retours depuis le port d'attache pour desservir les collectivités du milieu de la côte jusqu'au nord. Nous avons vérifié. Les gens qui prennent en charge ces navires depuis de nombreuses années ne voient aucun problème avec les amendements que nous avons proposés. Je parle des Gitg'at à Hartley Bay, de la bande Kitasoo et des Haida. Ils sont tous en faveur de nos amendements. Je me fie aux gens qui s'occupent de ces produits. Ils ne voudraient jamais placer leur collectivité dans une situation plus périlleuse. Ils appuient le projet de loi d'une manière générale, mais souhaitent simplement que l'on resserre certaines dispositions, car les échappatoires sont encore trop béantes.

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

La présidente: Madame May, voulez-vous maintenant nous parler de l'amendement PV-2?

Mme Elizabeth May: Oui.

Je prie mes collègues de bien vouloir m'excuser. Je vais devoir rentrer et sortir pour participer au débat sur le projet de loi C-63.

Je me contenterai de vous dire que cet amendement vise à étendre le moratoire à tout le littoral de la Colombie-Britannique, plutôt qu'à la côte nord seulement. Je présume que l'on déterminera que ma proposition dépasse la portée du projet de loi, mais je tiens tout de même, question de principe, à vous la soumettre conformément à ce que recommandait vivement l'Union of British Columbia Indian Chiefs pour la protection de toutes les zones marines délicates de notre littoral. J'accepterai la décision que ne manquera pas de rendre la présidence à l'égard de cet amendement.

La présidente: Merci beaucoup, madame May. C'est toujours un plaisir de vous avoir parmi nous.

L'amendement est effectivement irrecevable, et je vais vous dire pourquoi. Comme vous venez de l'indiquer, le projet de loi C-48 vise à officialiser un moratoire sur la circulation de pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. Votre amendement a pour but d'étendre l'application du projet de loi à tout le littoral de la province. La présidence est d'avis que la portée du projet de loi tel qu'adopté en deuxième lecture se limite à la côte nord. L'amendement est donc irrecevable. L'amendement PV-6 qui en découle est également irrecevable.

(L'article 4 est adopté)

(L'article 5 est adopté)

(Article 6)

La présidente: Nous avons ici l'amendement NDP-5. Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen: Parmi les préoccupations que nous avons soulevées auprès du ministre et d'autres responsables, il y a toute la notion des exemptions. Il n'est pas ressorti de leurs réponses à nos questions qu'il existait un mécanisme clair et transparent permettant d'exempter un navire de l'application du moratoire. En l'espèce, le projet de loi accorde une très grande, et je dirais même trop grande, prérogative au ministre quant aux décisions qu'il pourrait prendre à l'avenir.

Lorsqu'un gouvernement élabore une nouvelle loi, il est souvent porté à croire qu'il sera le seul à en assurer l'application. Comme nous le savons tous, ce n'est bien sûr pas le cas, car les différents gouvernements qui vont lui succéder en feront autant ou décideront du contraire. Il ne s'agit donc pas tant de discréditer notre excellent ministre des Transports qui accomplit du bon travail, mais plutôt de nous assurer de prévoir des dispositions plus rigoureuses à cet égard. Si nous voulons imposer un moratoire, eh bien, faisons-le et ne permettons pas d'exemptions.

On a soulevé la possibilité qu'il se présente une situation d'urgence qui nous obligerait à exempter un pétrolier dont la capacité dépasse les 12 500 tonnes métriques. Je n'arrive pas à m'imaginer dans quelle situation d'urgence une collectivité pourrait tout à coup faire appel à un superpétrolier pour qu'il vienne la sauver au beau milieu de la nuit. C'est tout simplement inimaginable. J'aurais plutôt tendance à m'inquiéter du contraire.

Nous voulons limiter ces pouvoirs, et ce, bien sûr pas seulement pour le ministre actuel, mais pour tous ceux qui le suivront.

• (1655)

La présidente: Est-ce que les représentantes du ministère ont des commentaires?

Mme Natasha Rascanin: Je vous dirais simplement que des exemptions sont prévues dans différentes lois, et que l'on n'en abuse certes pas à ma connaissance. Nous avons essayé de déterminer ce qu'il en était. Les exemptions possibles sont étroitement définies. Nous avons notamment pensé à un scénario envisageable que je pourrais vous citer comme exemple. Si un séisme touchait le port de Vancouver et qu'il devenait impossible pour les pétroliers d'y accoster, on pourrait leur permettre de se rendre jusqu'à Prince Rupert. Ce serait le cas, par exemple, si l'intensité du tremblement de terre est telle que les navires ne peuvent pas aller du côté de Seattle ou de Vancouver. C'est un exemple de situation d'urgence qui pourrait survenir.

M. Nathan Cullen: Je comprends à quel point il peut être difficile d'imaginer différents scénarios. Dans celui que vous suggérez, le pétrole livré à Prince Rupert ne pourrait être acheminé nulle part ailleurs, car il n'y a pas de pipeline.

On pense d'abord à la sécurité...

Mme Natasha Rascanin: Tout à fait.

M. Nathan Cullen: ... des transports, mais je suppose qu'il serait nettement préférable d'aller du côté de l'Alaska, de San Francisco ou de Los Angeles que de choisir un port qui ne peut pas accueillir un superpétrolier.

Je rappelle à mes collègues du comité qu'il y a déjà des dispositions dans la loi qui permettent des exemptions pour les fins de la défense nationale et d'autres situations d'urgence. Ce qui nous inquiète dans le libellé proposé, c'est qu'il n'y a aucune divulgation publique de ces exemptions. Elles ne sont pas inscrites dans la *Gazette du Canada* ni nulle part ailleurs.

Il pourrait se produire une situation où un pétrolier est exempté sans que les motifs ne soient annoncés ou rendus publics, car rien n'oblige le ministre à le faire. Suivant ce qui est prévu actuellement, le ministre pourrait en effet simplement accorder une exemption pour un pétrolier qui demande à pouvoir se rendre à tel ou tel port. C'est aussi simple que cela.

À mon sens, cela va tout à fait à l'encontre de l'intention visée avec un moratoire sur la circulation des superpétroliers le long de la côte nord. Pourquoi ajouter de telles exemptions alors même que d'autres dispositions de la loi permettent déjà de contourner le moratoire pour les fins de la défense nationale ou dans une situation d'urgence hypothétique qui verrait la côte Ouest être frappée par exemple par un séisme ou un tsunami?

La présidente: M. Fraser d'abord, M. Hardie ensuite.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

Je crois, Nathan, que vous venez de soulever deux questions distinctes: la première, sur la pertinence d'une exemption; la deuxième sur l'absence de mécanismes de protection contre son mauvais emploi et sur le risque de son emploi secret.

Sur la première, je conviens qu'il pourra se présenter des circonstances dans lesquelles l'exemption serait justifiée pour des motifs d'intérêt public. Je comprends votre désaccord probable ou le fait que vous considérez que le cas est prévu dans un autre article de la loi. Je ne suis pas d'accord avec le libellé actuel et j'ai l'intention de proposer un amendement qui devrait donner une réponse rassurante à votre deuxième question.

Je m'élève vraiment contre le recours à une exemption pour des motifs d'intérêt public sans transparence et sans publication de ses motifs ou des faits justificatifs. J'espère que mon amendement y remédiera. En général, je suis d'accord pour la souplesse en matière d'intérêt public dans un certain nombre de lois, dans la mesure où le public en est informé.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Dans des discussions en aparté, j'ai moi aussi exprimé des réserves à ce sujet. Mesdames et messieurs les fonctionnaires, vous avez dit qu'il existait une sorte de granularité dans l'éventuelle application des exemptions, mais je ne la constate pas dans ce projet de loi.

Je comprends que l'exemption sera accordée à un navire. Où est-ce que ça se trouve? Comment pouvons-nous, dans l'intérêt de la transparence, vraiment comprendre les paramètres des éventuelles exemptions?

• (1700)

Mme Natasha Rascanin: Dans l'article 6, précisément, il est évident que le ministre « peut, par arrêté, exempter un pétrolier donné ». Il est juridiquement évident — demandez-le à notre juriste ici présent — que ça vise un navire, que ça s'accorde à un navire. L'intention est que, d'ordinaire, les exemptions doivent s'appuyer sur de la documentation et que, en cas de contestation, ce navire particulier satisfasse au test d'exemption, lequel s'inscrirait dans l'esprit de la loi et devrait résister à l'examen minutieux du tribunal. Ainsi sont conçues et sont juridiquement employées les exemptions.

M. Ken Hardie: Le navire exempté devrait-il satisfaire à des obligations complémentaires, par exemple, que sais-je, l'inscription de son passage auprès de la Garde côtière ou son inscription, disons, dans le port de Prince Rupert, comme navire au port? Y a-t-il d'autres moyens d'augmenter la transparence?

Mme Natasha Rascanin: Ça se veut une exemption en cas de circonstances imprévues auxquelles il faut réagir assez vite pour le bien des Canadiens, et le libellé de la disposition précise que les conditions seraient déterminées selon le contexte. C'est ce qu'accorde ce pouvoir d'exemption.

La réponse à la question est donc oui, mais en fonction du contexte.

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

La présidente: L'amendement PV-3 est réputé être proposé par Mme May.

Quelqu'un voudrait-il en discuter pour son compte?

M. Nathan Cullen: Je ne m'y risquerais vraiment jamais, sinon pour dire que je pense que l'amendement se range dans le même grand sujet de discussion que celui que nous venons d'avoir.

La présidente: Oui. Merci.

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

La présidente: Amendement NDP-6. Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen: L'intention est de consolider les assurances du gouvernement pour une exemption. Nous pouvons imaginer un scénario d'exemption et de droit de passage accordés à un superpétrolier. L'amendement limite la durée de l'exemption, pour l'empêcher d'être continue... Bien sûr, le transport se fait par navire, mais si c'est fait en privé, en secret, on peut simplement commencer par exempter des navires. Encore une fois, loin de nous l'idée de mettre le gouvernement actuel sur la sellette, mais on pourrait imaginer un moratoire qu'on pourrait déjouer simplement en exemptant un groupe de navires.

L'amendement exigerait aussi un examen public de l'exemption accordée, de ses motifs et de son respect des critères, ce qui éviterait de s'adresser aux tribunaux, qui ont souvent tendance à juger irrecevables les avis donnés au ministre. Si, un de ces jours, on conseille à un ministre des transports d'exempter tels et tels navires, nous n'avons plus accès à l'information sur cet avis. Il est très difficile, comme ç'a été démontré à répétition et comme la présidente le sait, de le prouver à un tribunal parce que c'est réputé être un privilège du Parlement.

La présidente: Est-ce que le ministère veut formuler des observations?

Mme Natasha Rascanin: J'ajouterais, conséquemment aux observations que je viens de faire, que la période de validité de l'exemption serait précisée, encore une fois, en fonction du contexte.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je réponds à l'observation de M. Cullen. Pour la réputation de tel ou tel ministre, il n'y a pas de mal. À long terme, la nocivité que je distingue dans le mauvais usage du pouvoir d'exemption est que, dans 30 ans, un ministre pourrait dire qu'il y va de l'intérêt public de faire arriver ou partir des cargaisons de brut, simplement à cause de questions économiques.

Quant à la durée convenable d'une exemption, je pense qu'elle pourrait dépasser amplement un mois, si elle coïncidait avec un séisme, un tsunami ou quelque chose de ce genre-là. Pensons à la catastrophe de Fukushima, au Japon. Après plusieurs années, les effets se font encore sentir. C'est sur l'échéancier que j'émet des réserves.

Je comprends l'idée d'une publication dans la *Gazette du Canada*, mais je pense qu'il est utile aux Canadiens de surveiller le dossier de très près. Ma circonscription possède deux régions côtières, et l'esprit

du projet de loi a beaucoup d'importance pour moi. Chez nous, personne ne compulse la *Gazette du Canada*, croyez-le ou non. Il serait mieux, je pense, d'essayer de publier ces renseignements à une plus grande échelle et dans une source plus accessible.

J'ignore si mes collègues ont eu l'occasion de prendre connaissance de l'amendement que j'envisage à cette fin, mais j'espère qu'il correspondra aux vœux de M. Cullen. J'espère qu'il comprend que si nous rejetons le sien, ce n'est pas pour faire les difficiles.

• (1705)

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: J'ai les mêmes craintes pour la transparence. C'est ici que, personnellement, je voudrais compter sur le grand nombre de témoins qui, dans les collectivités côtières, remarqueront le passage d'un gros navire, ses passages réguliers. Le public, le législateur, les médias, etc. viendront à le savoir. Oui, c'est peut-être plus efficace qu'une annonce dans la *Gazette du Canada*.

La présidente: La discussion semble terminée.

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

La présidente: Amendement NDP-7. Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen: Je serai bref. Mon ami me remplacera dans un moment.

Je sais que la *Gazette du Canada* n'est pas lue par tout le monde, ce qui est honteux. Sa lecture devrait être obligatoire.

Des voix: Oh, oh!

M. Nathan Cullen: C'est ce que je donne à lire à mes jumeaux de sept ans à l'heure du coucher. Incroyable! Ça les endort immédiatement.

Cet amendement est un effort de transparence. Encore une fois, quand l'exemption est accordée, elle figurera dans la Loi sur les textes réglementaires — c'est le moyen que nous avons pris cette fois-ci — simplement pour le signaler aux Canadiens. Je sais que beaucoup de témoins peuvent vivre sur la côte, mais là n'est pas la question, n'est-ce pas? Si le gouvernement est à l'aise avec une décision, il devrait l'être également pour la rendre publique. Notre véhicule, aussi terne qu'il puisse paraître, est la *Gazette du Canada*. C'est par ce moyen que le gouvernement annonce aux Canadiens des événements comme les décrets et ainsi de suite.

La présidente: Est-ce que le ministère a du neuf à faire entendre sur l'amendement NDP-7?

Mme Natasha Rascanin: Je préciserais seulement que la Loi sur les textes réglementaires est réputée ne pas s'appliquer à ce projet de loi, parce que ses exigences n'autoriseraient pas l'application rapide d'une exemption, selon les modalités actuellement prévues, pour réagir rapidement à une situation imprévue.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Mesdames et messieurs les fonctionnaires, prévoyez-vous un règlement sous le régime de ce projet de loi? Encore une fois, dans l'intérêt de la transparence et comme précaution contre le mauvais emploi, un de ces jours, du pouvoir discrétionnaire assez large du ministre, est-il possible que cet éventuel règlement soit plus prescriptif sur les conditions à respecter par le ministre dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire?

Mme Natasha Rascanin: Je tiens seulement à préciser que l'exemption par rapport à la Loi sur les textes réglementaires ne s'applique qu'à l'article 6, l'article autorisant l'exemption, mais pas à toute la loi et qu'elle autorise donc l'application d'une disposition autorisant une exemption. Nous croyons que, dans ce cas-là, c'est suffisant.

M. Ken Hardie: Mais c'est précisément de l'article 6 que je parle. Ma question ou proposition, à votre gré, est d'exiger dans le règlement un certain degré de transparence, pour que le ministre soit tenu, le cas échéant, d'informer le public et qu'il motive sa décision.

Est-ce possible ailleurs que dans ce projet de loi?

Mme Natasha Rascanin: Je suis incapable de répondre à cette question.

Je pense que la transparence est proposée par d'autres amendements à venir.

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

• (1710)

La présidente: L'amendement NDP-8.

Monsieur MacGregor, voulez-vous le proposer? Voulez-vous en parler?

M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NDP): C'est ce que je fais, madame la présidente, et je vous remercie beaucoup de m'accorder la parole. Je suis heureux que mes collègues passent voir comme ça.

Je viens de discuter rapidement avec mon collègue Cullen, et il me semble que tous nos amendements pour ce projet de loi visent à augmenter un peu le pouvoir d'examen du public.

Sur une note personnelle, je suis un Britanno-Colombien de la région côtière et un fier habitant de l'île de Vancouver. Je sais que M. Cullen et son collègue M. Donnelly, tous deux de la région côtière de la Colombie-Britannique, ont à cœur les intérêts de nos collectivités. J'espère sincèrement que mes collègues s'apercevront de la sagesse de ces amendements, qu'ils les examineront sérieusement et qu'ils les appuieront.

Je propose donc l'amendement, madame la présidente.

La présidente: Mesdames et messieurs les fonctionnaires, avez-vous quelque chose à dire sur l'amendement NDP-8?

Y a-t-il des questions? Quelqu'un veut en discuter?

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

La présidente: L'amendement G-1.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Madame la présidente, je dirai, peut-être à l'intention de M. MacGregor, qui est arrivé au cours de la séance, que j'espère, par cet amendement, atteindre les objectifs visés par les quelques derniers amendements.

J'ai expliqué à M. Cullen que je partageais certaines de ses réserves sur un pouvoir d'exemption dont le public ne pourrait pas examiner l'emploi. L'enjeu est important. Nous différons d'opinion uniquement sur le mécanisme à employer. Mes réserves sur la Loi

sur les textes réglementaires ne provenaient que de l'échéancier qui empêcherait l'exercice de ce pouvoir en situation d'urgence.

L'amendement proposé ajouterait un troisième paragraphe, par lequel le ministre serait tenu de publier, dans Internet ou par d'autres moyens, le recours à l'exemption pour des motifs d'intérêt public. Tout se ferait au grand jour, et c'est vraiment le but recherché.

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

(L'article 6 modifié est adopté.)

L'hon. Michael Chong: J'invoque le Règlement, madame la présidente. Après l'examen de l'article 7, pourquoi ne pas rassembler les articles 8 à 23 pour les mettre aux voix en bloc?

La présidente: Merci de l'idée. Il faudra le consentement unanime des membres au moment voulu.

(Article 7)

La présidente: L'amendement PV-4.

Le ministère -t-il des observations?

Mme Natasha Rascanin: Je pense que nous avons déjà dit ce qu'il fallait.

La présidente: Merci.

Y a-t-il des observations, des idées?

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

La présidente: Amendement NDP-9. La parole est à M. MacGregor.

M. Alistair MacGregor: Madame la présidente, l'objet de notre amendement est assez évident. Dans l'article 7, nous remplaçons la ligne 12, à la page 4. Essentiellement, nous modifions la capacité maximale de charge.

J'ai seulement une question technique. Dans mes notes, ici, je lis qu'un premier amendement était nécessaire. C'est toujours recevable?

La présidente: Oui. On me le confirme.

M. Alistair MacGregor: Dans ce cas, je propose l'amendement, madame la présidente. Je n'en dis pas plus.

La présidente: Le ministère a-t-il des observations? Non.

Y a-t-il des questions sur l'amendement?

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

(L'article 7 est adopté.)

La présidente: Les articles 8 à 23.

Quelqu'un veut en discuter?

(Les articles 8 à 23 sont adoptés.)

(Article 24)

La présidente: L'amendement PV-5.

Vous arrivez juste à temps, madame May.

• (1715)

Mme Elizabeth May: Madame la présidente, je suis désolée d'avoir raté l'un de mes amendements.

Par cet amendement assez simple, nous cherchons à faciliter au public l'accès aux renseignements et aux documents auxquels la loi fait allusion. Nous accordons au cabinet le pouvoir de prendre des règlements pour la communication, en amont, de rapports et de renseignements sur l'application de la loi et nous prévoyons un délai suffisant pour examiner les problèmes et les corriger. Des témoins, je pense que des membres du Comité s'en souviendront, West Coast Environmental Law et la nation heiltsuk, ont soulevé cette question.

L'accès à l'information est l'objectif de mon amendement PV-5, qui modifie l'article 24, à la page 14. Je serai heureuse de répondre aux questions sur les motifs de l'amendement, mais il se fonde sur les témoignages que vous avez entendus.

La présidente: Le ministère a-t-il des observations?

Mme Natasha Rascanin: Seulement pour dire que l'article — « [l]e gouverneur en conseil peut, par règlement, modifier l'annexe » — est libellé de façon à rendre transparente et à intégrer dans ce processus cette prise d'un règlement et à prévoir la consultation. Ce processus sera donc sûrement suivi.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup, madame May. Je comprends l'amendement. J'ai seulement quelques questions.

Dans ma carrière, j'ai travaillé quelque temps pour un organisme spécialisé dans les lois sur l'accès à l'information. Je comprends mal comment la capacité de prendre des règlements sur l'accès à l'information ne serait pas redondante sous le régime de cette loi, vu que les lois en vigueur sur l'accès à l'information s'appliqueraient. Si nous modifions l'annexe, par exemple, ce sera conformément au processus réglementaire, et tout sera public et comportera une période de consultation.

Je comprends l'esprit de l'amendement, mais, tout bien considéré, il ne semble pas nécessairement ajouter quelque chose au processus de divulgation publique.

Mme Elizabeth May: Si vous me le permettez, notre nouvelle mesure législative sur l'accès à l'information, le projet de loi C-58, va de l'avant avec une divulgation proactive de certains éléments d'information mais n'aborde pas du tout ce sujet.

Je tenais à m'assurer que, puisque les pouvoirs de prise de réglementation du gouverneur en conseil en vertu de ce projet de loi à l'article 24... À l'heure actuelle, le gouverneur en conseil a seulement le pouvoir de modifier l'annexe en ajoutant ou supprimant des hydrocarbures ou des catégories d'hydrocarbures. Je pense qu'il serait très utile d'élargir ce pouvoir pour veiller à ce que le gouverneur en conseil puisse prendre des règlements afin de faciliter l'accès du public à l'information.

Je sais que nous étudions le projet de loi C-48 et non pas le projet de loi C-58, mais je partage l'avis du commissaire à l'information selon lequel le projet de loi C-58 est une mesure législative qui nous fait revenir en arrière et qui rendra plus difficile l'accès à l'information. Toute mesure que nous pouvons prendre en vertu de ce projet de loi pour faciliter l'accès du public et des collectivités des Premières Nations à l'information de façon proactive...

Cet amendement ne cause aucun tort, et je pense que vous pourriez demander à vos fonctionnaires si c'est le cas. Vous pouvez continuer de vous croiser les doigts et d'espérer que le public passera à l'action, mais je dis depuis des années — c'est un bon point, alors je

vais le répéter — que les mesures législatives sur la liberté d'accès à l'information ont tendance à être, depuis des années, des lois sur le non-accès à l'information. Je ne pense pas qu'elles vont en s'améliorant, si bien que tout ce que nous pouvons prévoir dans ce projet de loi pour renforcer l'accès à l'information que les Premières Nations voulaient obtenir en temps opportun et que les groupes chargés des lois environnementales voulaient obtenir en temps opportun...

Les fonctionnaires pourraient peut-être m'expliquer comment l'amendement cause des préjudices. Tout ce qu'ils ont dit jusqu'à présent, c'est que nous n'en avons pas besoin car il est redondant, et ce n'est pas ce que je pense.

Merci.

• (1720)

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je pense que nous avons l'avocat principal à la table, si je ne m'abuse.

L'amendement proposé ajoute-t-il des mesures de protection additionnelles pour l'accès du public à l'information?

Me Joseph Melaschenko (chef d'équipe et avocat principal, Loi maritime, ministère des Transports): L'amendement ne prévoit aucune mesure de protection importante. C'est un pouvoir proposé de prendre des règlements sur l'accès à l'information. Ce qui n'est pas clair à propos de cet amendement, c'est comment il diffère du schéma existant prévu dans la Loi sur l'accès à l'information et comment les nouvelles règles pourraient s'appliquer dans le cas de conflit avec cette loi, qui aurait préséance sur ces règlements.

La présidente: Personne ne semble avoir quelque chose à ajouter.

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

La présidente: Passons maintenant à l'amendement NDP-10; allez-y, monsieur MacGregor.

M. Alistair MacGregor: Madame la présidente, j'attirerais l'attention du Comité sur l'article 24, qui prévoit que « Le gouverneur en conseil peut, par règlement, modifier l'annexe par adjonction ou suppression de tout hydrocarbure ou de toute catégorie d'hydrocarbures. »

Je suis certain que mes collègues libéraux conviendront avec moi que les mots d'ordre de leur gouvernement sont l'ouverture, la reddition de comptes et la transparence. Je pense qu'il est assez essentiel, conformément à la vision du gouvernement, d'amender cet article pour que si le ministre décidait de retirer un hydrocarbure de l'interdiction, il déploierait des efforts soutenus pour autoriser n'importe quelle mesure afin d'informer le public des raisons pour lesquelles cet hydrocarbure a été retiré.

Si nous examinons les différentes catégories d'hydrocarbures que nous pouvons transporter sur nos eaux, nous savons qu'elles se comportent différemment selon leur composition chimique et selon les eaux. Je pense que le gouvernement devrait faire part de son raisonnement aux résidents des collectivités côtières. Ils devraient recevoir un avis public pour les informer des hydrocarbures que ne seront plus visés par l'interdiction, et je crois que cela cadre bien avec la tentative du gouvernement libéral d'être ouvert, transparent et responsable. J'espère que mes arguments suffiront pour convaincre mes collègues libéraux d'appuyer cet amendement.

Sur ce, madame la présidente, je propose l'amendement.

Merci.

La présidente: Merci, monsieur MacGregor.

Les fonctionnaires veulent-ils faire des observations?

Mme Natasha Rascanin: J'aimerais ajouter une explication sur ce que j'ai dit plus tôt quant à la façon dont le processus de réglementation qui est proposé est la norme qui exige beaucoup de transparence. Il y a une publication des modifications proposées dans la *Gazette du Canada* et un processus de consultation prescrit avant que des changements soient approuvés. Ils sont également assujettis à la Loi sur les textes réglementaires, et tous ces éléments sont déjà prévus dans la disposition.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je demanderais une concertation de 30 secondes. Je comprends l'esprit de la disposition. Comme on vient de l'expliquer, lorsqu'un changement est apporté à l'annexe, il est actuellement publié dans la *Gazette du Canada*. Si vous ne voyez pas d'inconvénient à nous accorder 30 secondes pour que nous puissions en discuter, ce serait utile aux membres de ce côté-ci de la table.

La présidente: Nous allons suspendre la séance un moment.

• (1725)

La présidente: Nous reprenons la séance.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je voulais notamment confirmer l'esprit de ce qui est publié dans la *Gazette du Canada*, mais le processus additionnel prévu dans la mesure existante requiert une consultation publique ouverte, ce qui pourrait accroître la transparence par opposition à la pratique où le ministre peut aviser le public comme bon lui semble. Je comprends donc la motivation derrière cette mesure, mais je pense que le processus de réglementation ordinaire pourrait offrir une plus grande protection que ce qui est prévu dans l'amendement proposé. C'est mon opinion.

La présidente: Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: J'ajouterais simplement que vous avez raté la façon joviale dont M. Cullen a décrit la situation, mais il a dit que nous informons le public par l'entremise de la *Gazette du Canada* aussi.

La présidente: Quelqu'un d'autre veut intervenir sur l'amendement NDP-10?

On vous écoute.

M. Alistair MacGregor: Nous prenons bonne note de votre argument, monsieur, concernant le ministère. M. Cullen a mentionné faire la lecture de la *Gazette* à ses enfants pour les aider à s'endormir.

J'ai été député dans le passé, si bien que j'ai une vaste expérience pour gérer la bureaucratie fédérale. Les députés sont tous des gens fantastiques, mais parfois, les députés et les organisations de la

société civile travaillent en vase clos, et l'information est communiquée aux intervenants mais pas au grand public. Je pense qu'en codifiant les exigences, nous conférons plus de certitude dans ce processus.

Je vais m'arrêter ici, madame la présidente. Merci de cette occasion.

La présidente: Merci, monsieur MacGregor.

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

(L'article 24 est rejeté.)

L'hon. Michael Chong: Madame la présidente, j'invoque le Règlement. Pouvez-vous demander le consentement unanime du Comité pour regrouper les articles 25 à 31 en un seul vote?

La présidente: Avons-nous le consentement unanime pour regrouper les articles 25 à 31?

Des députés: D'accord.

(Les articles 25 à 31 sont adoptés.)

La présidente: L'annexe est-elle adoptée?

Des députés: D'accord.

La présidente: Le titre abrégé est-il adopté?

Des députés: D'accord.

La présidente: Le titre est-il adopté?

Des députés: D'accord.

La présidente: Le projet de loi modifié est-il adopté?

Des députés: D'accord.

Un député: Avec dissidence.

La présidente: Puis-je faire rapport du projet de loi modifié à la Chambre?

Des députés: D'accord.

Un député: Avec dissidence.

La présidente: Le Comité doit-il demander la réimpression du projet de loi pour usage à l'étape du rapport?

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci beaucoup.

Avant de lever la séance, je vous rappelle que nos réunions auront lieu les lundis et les mercredis à compter de la fin janvier.

Jeudi, nous étudierons la motion sur la qualité de l'eau de M. Bratina et le projet de loi C-344 et d'autres sujets que nous voulons ajouter.

Merci aux fonctionnaires de leur présence aujourd'hui et de leur aide.

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>