



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des pêches et des océans

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 014

Le jeudi 31 mars 2022

Président : M. Ken McDonald



Comité permanent des pêches et des océans

Le jeudi 31 mars 2022

• (1100)

[Traduction]

Le président (M. Ken McDonald (Avalon, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 14^e réunion du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes. Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée le 20 janvier 2022, le Comité reprend son étude sur les déversements de conteneurs de cargaison maritimes.

Je ne vais pas passer en revue tout ce qui concerne la formule hybride, la nécessité de toujours passer par la présidence et la distanciation sociale. Nous l'avons entendu assez souvent. J'aimerais également rappeler à tous les participants qu'il est interdit de faire des captures d'écran ou de prendre des photos de votre écran.

Je voudrais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins.

Pour notre premier groupe de témoins, nous accueillons M. Satinder Singh, vice-président aux Opérations maritimes et capitaine de port de l'Administration portuaire de Nanaimo. De l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, nous accueillons M. Madiwal, directeur des Opérations maritimes et capitaine de port.

J'aimerais saluer le retour au Comité de Mme Gaudreau ainsi que de M. Paul-Hus. J'ai bien prononcé, j'espère. Bon retour parmi nous, monsieur. C'est un plaisir de vous revoir.

Nous allons maintenant commencer par la déclaration liminaire du capitaine Singh pour cinq minutes ou moins.

Allez-y, je vous en prie.

M. Satinder Singh (vice-président, Opérations maritimes et capitaine de port, Administration portuaire de Nanaimo): Merci, monsieur le président, de me donner l'occasion de parler du MV *Zim Kingston*.

J'aimerais dire d'abord que la sûreté, la sécurité et la durabilité étaient les piliers sur lesquels l'Administration portuaire de Nanaimo a entrepris l'opération de sauvetage du *Zim Kingston*. J'ai eu le privilège de représenter le port lors des discussions préliminaires du commandement unifié concernant la sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement. Le navire a été soumis à un niveau très élevé d'examen et de protocoles de sécurité, qui comportaient des exigences réglementaires. Une fois que la NPA a été satisfaite des protocoles qui seraient mis en place, le navire a été autorisé à mener des opérations de sauvetage au terminal Duke Point de DP World.

Pendant l'opération de sauvetage, le port a joué un rôle essentiel en ce qui concerne les protocoles de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement auxquels l'Autorité portuaire de Nanaimo a adhéré, par exemple lorsqu'un incendie s'est déclaré à bord du navire.

Au nom de l'Administration portuaire de Nanaimo, j'ai annulé tous les permis de travaux à chaud sur le navire jusqu'à ce que mon enquête soit terminée et que je sois convaincu que les protocoles de sûreté appropriés soient respectés.

Je me suis également rendu sur le navire à différentes occasions pour m'assurer du respect des processus. J'ai enquêté sur l'incendie en particulier en interrogeant à bord du *Zim Kingston* l'équipe de sauvetage et l'équipage du navire. L'évaluation pratique du processus de travaux à chaud a aussi été observée physiquement et le permis de travaux à chaud a été rétabli pour permettre la poursuite des activités du navire.

Il convient de souligner que le *Zim Kingston* a réussi à mener à bien l'opération. Le processus d'élimination a été géré avec une très grande diligence en ce qui concerne les protocoles de sûreté, y compris les exigences réglementaires, en coopération avec l'exploitant du terminal, DP World dans notre cas.

Un exemple concret: des armateurs du *Zim Kingston* ont fait des commentaires sur l'accueil que le port de Nanaimo leur a réservé. Voici un commentaire que j'ai reçu: « D'après notre expérience pendant le séjour du navire au port de Nanaimo, nous aimerions souligner votre réponse rapide à nos demandes de renseignements et la disponibilité d'un mouillage au moment où il a été nécessaire pour notre navire ». Le deuxième commentaire allait comme suit: « Les protocoles de protection de l'environnement ont été suivis à la lettre, conformément au plan de déchargement de la cargaison soumis: votre réponse rapide aux problèmes de sûreté soulevés pendant nos opérations et en vue de l'évaluation des risques et de la mise en oeuvre de mesures d'atténuation a été remarquable ».

Voici d'autres points saillants qui méritent d'être soulignés: aucune autre installation n'était en mesure d'accueillir l'opération de sauvetage du *Zim Kingston* dans la région de l'Ouest en raison de variables comme la congestion et le temps qu'il faudrait pour décharger les conteneurs endommagés. Nous n'avons pas permis au navire de décharger à l'ancre, ce qui aurait constitué une opération de navire à barge, car le port était considéré comme non sécurisé et dangereux selon les commentaires de la Première nation Snuneymuxw, qui est partenaire et qui a un accord de relation avec l'Administration portuaire de Nanaimo. Nous avons respecté les réponses de la Première nation et cherché d'autres options pour mener à bien l'opération, ce qui a conduit à la solution de DP World.

La NPA fait remarquer que si DP World avait été une installation de conteneurs active, la perte de revenus aurait été un facteur décisionnel. Des variables pourraient rendre le terminal moins souple dans la gestion de cette opération. Quoi qu'il en soit, la NPA aurait envisagé des opérations de gestion active des navires en collaboration avec le terminal pour faciliter l'opération.

J'ai une chronologie du processus qui commence le 24 octobre 2021 et se termine le 2 février 2022, au moment où le *Zim Kingston* a quitté l'Administration portuaire de Nanaimo pour son prochain port d'escale.

Le processus s'est amorcé lorsque l'Administration portuaire de Nanaimo a été informée de la situation par les bulletins d'information du Centre des SCTM de Victoria — région de l'Ouest de la GCC et les médias d'information. Le 29, le Conseil consultatif maritime canadien de Transports Canada a communiqué avec différentes parties prenantes. Le 4 novembre, le mandataire a entamé une conversation avec l'Administration portuaire de Nanaimo.

Mon temps est écoulé, monsieur le président.

Je vous remercie.

• (1105)

Le président: Je vous remercie.

Nous allons maintenant passer au capitaine Madiwal pour ses cinq minutes ou moins.

Allez-y, je vous en prie.

M. Shri Madiwal (directeur, Opérations maritimes et capitaine de port, Administration portuaire Vancouver-Fraser): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous et merci de me donner l'occasion de m'adresser à vous.

Je suis Shri Madiwal, directeur des Opérations maritimes et capitaine de port à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Permettez-moi d'abord de reconnaître que le bureau de l'Administration portuaire à Canada Place se trouve sur les terres ancestrales des peuples Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh et je les en remercie.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser est un organisme fédéral responsable de l'intendance des terres et des eaux qui font du port de Vancouver le plus grand port du Canada. À titre d'autorité portuaire canadienne, notre mandat consiste à faciliter le commerce du Canada par l'entremise du port de Vancouver en protégeant l'environnement et en tenant compte des communautés locales.

Notre rôle à titre d'administration portuaire est de veiller à ce que les marchandises soient transportées de manière sûre, efficace et durable. Pour ce faire, nous fournissons l'infrastructure et les services maritimes qui assurent un niveau élevé de sûreté et de protection de l'environnement.

La sûreté des navires est une responsabilité partagée et l'Administration portuaire travaille en étroite collaboration avec d'autres organismes fédéraux, soit Transports Canada, la Garde côtière canadienne et l'Administration de pilotage du Pacifique, pour garantir que les navires qui font escale au port de Vancouver naviguent et fonctionnent en toute sécurité.

Le port de Vancouver a un dossier de sûreté qui le classe aux premiers rangs de l'industrie en ce qui concerne la navigation des navires. En 2020, l'Administration de pilotage du Pacifique a signalé des affectations sans incident à 99,9 %. Ce chiffre est constant depuis quelques années.

En cas d'incident ou d'urgence relevant de notre compétence, l'Administration portuaire n'est pas le premier intervenant. Nous nous appuyons sur d'autres services d'urgence fédéraux et locaux.

Nous collaborons avec d'autres organisations, comme la Garde côtière canadienne, l'Agence des services frontaliers du Canada, la GRC ainsi que la police locale et les municipalités pour superviser la sûreté et la sécurité et intervenir en cas d'incident dans le port. Nous travaillons avec eux à la planification des interventions d'urgence afin de promouvoir la sûreté et la préparation aux situations d'urgence. Habituellement, cela prend la forme d'une collaboration avec les premiers intervenants et d'autres organismes et de la communication de renseignements sur la situation par l'entremise de notre centre des opérations 24-7, de nos caméras de sécurité, de nos bateaux de patrouille et de notre drone.

J'aimerais profiter de cette occasion pour exprimer ma profonde reconnaissance à l'équipe de la Garde côtière canadienne. Leurs services, tels que l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, la recherche et le sauvetage et le contrôle du trafic maritime, assurent la sécurité des eaux canadiennes et de notre côte.

Je m'en voudrais de ne pas mentionner l'investissement du gouvernement du Canada dans les deux remorqueurs d'urgence sur la côte sud de la Colombie-Britannique. Les deux navires loués se sont révélés utiles depuis leur déploiement en 2018. Ils sont des actifs d'intervention d'urgence essentiels sur la côte et jouent un rôle important lors des interventions en cas d'incident.

Pour conclure, je tiens à réitérer que, bien que nous ayons un excellent dossier de sûreté dans le port et sur la côte sud de la Colombie-Britannique, des accidents maritimes peuvent survenir en tout temps. Nous devons être prêts à intervenir et à protéger les marins et l'environnement marin, y compris les communautés locales autochtones et les eaux environnantes.

Je vous remercie, monsieur le président. J'ai hâte de répondre à vos questions.

• (1110)

Le président: Je vous remercie. Vous avez tous les deux pris un peu moins que le temps imparti et nous vous en sommes vraiment reconnaissants.

Avant de passer aux séries de questions, j'informe les membres que je vais surveiller le chronomètre d'un peu plus près. J'ai de petits cartons d'avertissement pour vous faire savoir où vous en êtes rendus, car il semble que nous perdons du temps au fur et à mesure que nous passons au travers de chaque liste de questions. À la fin, quelqu'un en souffre, alors je vais essayer d'être un peu plus strict.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Nous donnons la parole à M. Perkins pour six minutes ou moins, s'il vous plaît.

M. Rick Perkins (South Shore—St. Margarets, PCC): Merci, monsieur le président et merci d'essayer de nous faire respecter le minutage. Vous avez été très aimable de laisser un peu de latitude à tout le monde et nous ne voulons pas que nos autres membres y perdent au change et ne puissent pas obtenir de réponses.

Je tiens à remercier chaleureusement les deux témoins de participer à cette importante étude.

En particulier, monsieur Singh, je vous remercie de votre gentillesse et de votre volonté d'être ici alors que vous vous remettez encore de la COVID qui, heureusement, je touche du bois, ne m'a pas encore touchée. Je suis heureux de voir que vous êtes sur la voie de la guérison.

Je vais m'abstenir de demander aux deux témoins ce qu'ils pensent de la nouvelle réglementation du travail qui est entrée en vigueur le 1^{er} février et qui nuit à nos ports du Canada atlantique. Je vais m'abstenir de le faire pour l'instant.

Monsieur Singh, je crois que vous avez manqué de temps lors de votre déclaration. Je me demande si vous pourriez commencer par le début et faire une chronologie de la façon dont vous avez eu vent de l'incident en ce qui concerne le *Zim Kingston*. Puis, lorsque M. Singh aura terminé, monsieur Madiwal, vous pourriez peut-être faire de même. Quelles ont été les différentes étapes de votre réponse et de votre participation, s'il vous plaît?

M. Satinder Singh: Je vous remercie de votre question.

En fait, j'ai transmis la chronologie de la participation de l'Administration de Nanaimo.

Je dirai d'abord qu'au départ, mon bureau était au courant des mises à jour concernant *Zim Kingston* à mesure qu'elles étaient diffusées par la région Ouest de la Garde côtière canadienne, les SCTM de Victoria et d'autres médias d'information. La dernière mise à jour que j'ai pu trouver dans mon courriel datait du 24 octobre.

Le 29 octobre, Transports Canada a communiqué avec mon bureau par l'entremise du Comité consultatif maritime canadien et nous a informés que des évaluations de l'état de navigabilité du navire étaient en cours. Les représentants de Transports Canada travaillaient activement avec le commandement des interventions pour examiner les plans relatifs au déplacement éventuel du *Zim Kingston* de son emplacement actuel vers un poste d'amarrage ou un mouillage approprié qui restait à déterminer.

Le 4 novembre, la Navitrans Shipping Agency a contacté l'Autorité portuaire de Nanaimo pour se présenter, disant avoir déjà reçu des directives de l'Autorité portuaire de Vancouver-Fraser quant à la nécessité de se rendre au mouillage de Vancouver. Cependant, il semblait que les conditions météorologiques dans la baie English étaient trop difficiles pour permettre un déchargement en toute sécurité et ils y pensaient que la meilleure option était d'envisager un mouillage à Nanaimo.

La Navitrans Shipping Agency m'a demandé mon avis en tant que capitaine de port et les critères pour envisager l'option de se rendre à un mouillage de Nanaimo afin de décharger les conteneurs endommagés qui avaient été arrimés à bord. Le déchargement à cet endroit était prévu au moyen d'une grue flottante et d'une barge, avec un plan complet qui serait fourni à l'Administration portuaire de Nanaimo.

Le 6 novembre, j'ai demandé un complément d'information, à savoir les personnes-ressources de l'ASFC, de TC et de la GCC pour cette initiative, ainsi que le représentant de l'affrèteur du navire, le conseiller juridique et le représentant de l'armateur. Le 7 novembre, la Garde côtière canadienne a convoqué un commandement unifié qui comprenait les commandants d'intervention suivants: moi-même, le représentant de la Première nation de Nanaimo, l'armateur du *Zim Kingston*, le représentant provincial ainsi que les proprié-

taires, les entrepreneurs et les responsables de l'environnement d'Environnement et Changement climatique Canada.

Entre le 7 novembre et le 2 décembre, l'Administration portuaire de Nanaimo a travaillé avec les mandataires en tant que contact principal et avec les commandements unifiés en tant que contact secondaire pour faciliter la faisabilité de l'opération de sauvetage à l'Administration.

Nous avons notamment dû composer avec le fait que l'ASFC ne pouvait initialement pas décharger les conteneurs à Nanaimo, car il n'y a pas d'installation approuvée à Nanaimo pour cette opération. Par conséquent, en vertu des règles et règlements douaniers, elle ne pouvait techniquement pas autoriser le déchargement du navire à Nanaimo.

L'Administration portuaire de Nanaimo et le commandement unifié ont favorisé la mobilisation et l'intervention de la Première nation. Nous avons travaillé ensemble pour trouver une solution par rapport à leur première option, qui était de décharger à l'ancre.

Le plan de transit a été examiné et on a demandé confirmation de l'adhésion de TC. TC n'avait aucune préoccupation, ce qui a été transmis à l'Administration portuaire de Nanaimo. Le plan de déchargement des conteneurs a été examiné et on a demandé confirmation de l'adhésion de Transports Canada, d'Environnement Canada et de la Garde côtière canadienne. Celle-ci et TC n'avaient aucune préoccupation concernant le plan de déchargement. Le plan d'incendie et de sauvetage a été examiné. L'examen des risques environnementaux a été examiné et on a demandé confirmation de l'adhésion de TC, d'EC et de la GCC. TC et la GCC n'ont exprimé aucune préoccupation.

Les procédures de travail sécuritaires ont été examinées en mettant l'accent sur les opérations de l'Administration portuaire de Nanaimo et on a demandé conformation de l'adhésion de TC à la visibilité opérationnelle. On a fait savoir que TC n'avait aucun rôle en matière d'approbation des procédures de travail sécuritaire pour cette opération. L'Administration portuaire de Nanaimo dépendait de l'exploitant du navire pour fournir tous ces renseignements. Nous avons examiné cette information et nous l'avons approuvée.

Le concept d'exploitation et la surveillance de la qualité de l'air ont été examinés et nous avons obtenu confirmation de l'adhésion d'Environnement Canada et de l'ASFC à cette initiative. Le concept d'opération du plan de surveillance de la qualité de l'eau de référence a été examiné et les approbations ont été confirmées. La GCC n'avait aucune préoccupation concernant ce concept. L'aperçu du plan de gestion des déchets a été examiné et on a demandé à TC de confirmer qu'il était approprié. TC n'avait aucun rôle dans l'approbation de ce plan, car il a été transmis à l'Administration portuaire de Nanaimo.

• (1115)

Le président: Merci, monsieur Singh. Nous avons légèrement dépassé les six minutes allouées à M. Perkins.

Nous allons maintenant passer à M. Hardie pour six minutes ou moins, s'il vous plaît.

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

Merci à nos témoins.

Capitaine Singh, je suis désolé que nous vous posions beaucoup de questions et que vous soyez aux prises avec le virus. J'espère que cela n'a pas été trop grave pour vous.

L'incendie à bord du *Zim Kingston* a pris naissance dans un groupe frigorifique, si j'ai bien compris.

M. Satinder Singh: C'est exact. L'incendie a été provoqué par un conteneur adjacent sur lequel on travaillait et une étincelle a touché l'isolation du conteneur frigorifique.

M. Ken Hardie: Pour les personnes qui nous écoutent, un groupe frigorifique est un groupe réfrigéré pour les marchandises qui doivent être conservées au froid, évidemment.

Qu'utilise-t-on pour alimenter les groupes de réfrigération de ces conteneurs?

M. Satinder Singh: Je ne peux pas répondre à cette question parce que je n'ai pas d'information factuelle sur ce qu'ils utilisent pour alimenter le groupe frigorifique.

• (1120)

M. Ken Hardie: Il serait intéressant de le savoir, car il faudrait savoir s'il y a du carburant, etc.

En ce qui concerne l'emplacement du groupe frigorifique, était-il sur le pont? Je suppose qu'il était sur le pont, n'est-ce pas?

M. Satinder Singh: Il était voisin des travaux à chaud en cours et...

M. Ken Hardie: Ce n'était pas sous le pont, c'était à l'air libre.

M. Satinder Singh: C'est exact. C'était à l'air libre.

L'étincelle s'est échappée et a pénétré dans le groupe frigorifique parce que la couverture anti-feu ne couvrait pas entièrement le groupe frigorifique.

M. Ken Hardie: D'accord.

Maintenant, la sécurisation des conteneurs est évidemment très importante, car ils sont empilés très haut. Avait-on l'impression que les systèmes utilisés pour arrimer les conteneurs ont failli, ou est-ce simplement que le temps était trop mauvais pour que les systèmes fonctionnent correctement?

M. Satinder Singh: D'après ce que j'ai compris, et parce que j'ai aussi visité le navire... Je n'ai pas l'impression que les conteneurs étaient empilés trop haut ou au-delà de la limite d'empilement. Je pense que le mauvais temps est à l'origine de l'incident malheureux que le navire a subi.

M. Ken Hardie: Capitaine Madiwal, nous sommes évidemment inquiets lorsque des conteneurs tombent à la mer, mais observez-vous des incidents évités de justesse? Observez-vous des navires qui arrivent au port et qui n'ont peut-être rien perdu, mais où les choses ont bougé de façon assez importante, surtout sur le pont?

M. Shri Madiwal: Oui, monsieur Hardie, c'est une excellente question. Merci de me donner l'occasion d'y répondre.

Pour ce qui est de l'arrimage des conteneurs et de leur emplacement, l'Organisation maritime internationale a établi des lignes directrices très strictes sur les mesures à prendre et dans toutes les inspections de classe effectuées pour les navires, la construction, on s'assure que ces lignes directrices sont respectées.

Pour ce qui est de la question concernant explicitement le port de Vancouver, je ne suis pas en mesure de faire des commentaires à ce

sujet, car nous n'avons reçu aucune information indiquant que des conteneurs se sont déplacés ou ont été perdus en transit.

En cas d'incident, le rapport est assurément transmis par le système d'incident maritime à Transports Canada et au Bureau de la sécurité des transports et ce ne sont malheureusement pas des éléments que nous suivons, mais nous n'avons pas eu d'incident qui pourrait être pris en compte dans le même scénario.

M. Ken Hardie: N'en auriez-vous pas des échos de la part des travailleurs portuaires, cependant, si un navire entrait au port avec une cargaison qui se serait déplacée et qui rendrait le déchargement de ces conteneurs plus dangereux pour les travailleurs?

M. Shri Madiwal: Je pense que l'ILWU ou la BCMEA serait plus apte à répondre à cette question. Comme je ne dispose pas de cette information, je ne peux pas faire de commentaires.

M. Ken Hardie: D'accord.

Cette question s'adresse au capitaine Singh ou à vous, capitaine Madiwal.

Notre comité a examiné à la loupe les opérations des SCTM il y a six ans lors de la fermeture de la base de Comox et le déplacement de tous les éléments vers Victoria, ou Sidney, je suppose.

Avez-vous des réflexions, des rapports ou un suivi de ces systèmes et leur fiabilité? Je suis particulièrement préoccupé par les pannes, lorsque la communication avec les navires est interrompue simplement parce qu'un système est hors service à l'emplacement des SCTM.

M. Shri Madiwal: J'aimerais parler d'abord des SCTM et du service de la Garde côtière canadienne. C'est un service de calibre mondial que nous avons au Canada. Je pense que nous devons être vraiment fiers du service assuré par la Garde côtière canadienne.

En ce qui concerne la redondance des systèmes et le système de secours, je pense que nous en avons un à la station de Victoria et un autre à Prince Rupert. Ils prennent toujours la relève l'un de l'autre. Toute la couverture disponible sur la côte sud de la Colombie-Britannique, et même au nord, est assurée par les SCTM. Je crois que même au sein du centre de contrôle régional, il y a une redondance de l'équipement, alors même s'il y a...

M. Ken Hardie: Puis-je obtenir une réponse brève du capitaine Singh à ce sujet?

Partagez-vous les sentiments du capitaine Madiwal en ce qui concerne les SCTM, monsieur?

M. Satinder Singh: Oui, je les partage.

J'ajouterai que nous avons eu des pannes de courant et oui, nous avons travaillé avec les SCTM pour assurer cette redondance ici à l'Administration portuaire de Nanaimo, puisque le système de connaissance du domaine maritime a été utilisé pendant cette période.

Je pense que c'est un partenariat, si vous voulez, qui fonctionne vraiment bien dans la région de l'Ouest du Canada. Tout le monde travaille bien ensemble.

• (1125)

Le président: Je vous remercie, votre temps est écoulé.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Gaudreau pour six minutes ou moins, s'il vous plaît.

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau (Laurentides—Labelle, BQ): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je vous remercie, messieurs, d'être parmi nous.

D'entrée de jeu, monsieur Singh, je vous souhaite de vous rétablir rapidement.

J'ai bien pris note de tous les détails dont vous nous avez fait part. Selon vous, la collaboration, le suivi, les protocoles, la réception des avis, et ainsi de suite, ont été respectés.

Monsieur Madiwal, j'aimerais que vous nous expliquiez ce que vous voulez dire lorsque vous affirmez que, lors d'un incident, il y a une forme de collaboration d'urgence.

[Traduction]

M. Shri Madiwal: En ce qui concerne la collaboration, la Garde côtière canadienne est l'organisme responsable d'un tel accident maritime. Celle-ci gère le système de commandement des interventions qui comprend également tous les autres organismes compétents responsables d'épauler le commandement des interventions au sein du poste de commandement. C'est ce que j'entends par « collaboration ».

Par exemple, s'il y avait un incident relevant de la compétence du port de Vancouver, nous ferions partie de l'équipe d'intervention. Nous ferions également partie du commandement des interventions, en collaboration avec les organismes d'intervention fédéraux, provinciaux, locaux et municipaux ainsi qu'avec Transports Canada et d'autres organismes fédéraux. Nous collaborons effectivement sur ces questions.

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Je vous remercie beaucoup.

Ma prochaine question concerne le processus d'enquête, et elle s'adresse à vous deux, messieurs Singh et Madiwal.

J'aimerais que vous nous fassiez part de votre expertise dans ce domaine. Un déversement peut avoir une incidence écologique. Ma préoccupation la plus importante est évidemment de trouver des solutions pour que ce genre de situation ne se produise plus. Je pense ici aux générations futures. C'est exactement ce que je disais cette semaine.

Y a-t-il un mécanisme d'enquête permettant d'établir la culpabilité ou d'attribuer la faute à quelqu'un?

À votre connaissance, existe-t-il des amendes ou des sanctions suffisamment importantes pour que, en amont, une approche plus préventive soit adoptée?

[Traduction]

M. Satinder Singh: Je peux répondre en premier.

Le Bureau de la sécurité des transports fait enquête sur tous les incidents et fournit des renseignements factuels sur la façon dont le risque de tels incidents pourrait être atténué au moyen de pratiques exemplaires. Il s'agit d'un organisme indépendant qui fournit ces renseignements, lesquels pourraient être mis à profit par le Comité dans le cadre de son examen des options.

Pour ce qui est du blâme, je ne pense pas que le fait de trouver des coupables ou de jeter le blâme permette d'améliorer les choses. Je trouve que le fait de travailler en collaboration et d'inclure tout le

monde dès le début, en réunissant à la table des gens qui possèdent un savoir-faire et qui sont des experts en la matière, peut accélérer les choses et atténuer les risques pour l'industrie maritime.

Dans le cas du *Zim Kingston*, l'Administration portuaire de Nanaimo a été mobilisée plus tard, après que des discussions aient déjà eu lieu avec d'autres entités. Je crois que si l'Administration portuaire de Nanaimo avait été incluse dès le début, lorsque l'incident s'est produit et que les discussions ont commencé, le délai aurait été plus court pour gérer l'opération de sauvetage et pour élaborer un plan d'atténuation des risques.

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Monsieur Madiwal, pensez-vous aussi que l'administration portuaire aurait dû être...

[Traduction]

M. Shri Madiwal: J'ai un point de vue un peu différent pour répondre à votre question...

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Je voulais savoir si vous étiez d'accord sur les propos de M. Singh.

• (1130)

[Traduction]

M. Shri Madiwal: Je ne suis pas tout à fait d'accord. J'ai une opinion un peu différente à ce sujet.

En ce qui concerne la prévention et la préparation en ce qui concerne les déversements d'hydrocarbures, je pense que nous avons fait beaucoup dans notre pays. Au Canada, la Loi sur la marine marchande du Canada impose des règles strictes pour les navires, mais aussi pour la préparation à la détection et à l'intervention précoces. Nous disposons d'une installation d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures de classe mondiale sur la côte Ouest de la Colombie-Britannique.

En ce qui concerne la responsabilité de l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, nous avons la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, à laquelle tout le monde contribue. Si la responsabilité dépasse l'assurance de l'armateur, cette caisse entre en jeu. De même, dans le contexte du *Zim Kingston* où il s'agit de marchandises emballées et non d'un déversement d'hydrocarbures, ces choses sont également couvertes par la Convention, des substances nocives et potentiellement dangereuses, que le Canada a été le premier à adopter et à ratifier, de même que les conventions de l'OMI.

En résumé, l'armateur du navire est toujours le premier responsable de tous les enjeux environnementaux, de la récupération et de la réparation. Lorsque la responsabilité du propriétaire du navire est dépassée, la Caisse entre en jeu et fournit des prestations supplémentaires aux communautés locales afin qu'il n'y ait pas de coût lié aux dommages causés à l'environnement, et c'est accessible à tout le monde.

Le président: Je vous remercie.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Barron pour six minutes ou moins.

Mme Lisa Marie Barron (Nanaimo—Ladysmith, NDP): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins de leur présence.

C'est un plaisir de vous voir, capitaine Singh. Je tiens à vous remercier de m'avoir fait visiter les travaux que vous faisiez dans le port de Nanaimo en ce qui concerne le *Zim Kingston*. C'est un plaisir de vous accueillir.

Capitaine Madiwal, j'espère que nous aurons la chance de nous rencontrer en personne sous peu.

Capitaine Singh, j'aimerais approfondir un peu un point que vous avez abordé à propos de l'opportunité des communications avec le port de Nanaimo et la capacité de réagir au *Zim Kingston*. Nous savons que le *Zim Kingston* a été ancré le long de la côte pendant environ un mois avant d'atteindre le port de Nanaimo. Je me demande si vous pouvez nous parler un peu de la raison. À votre avis, le séjour d'environ un mois à l'ancre du *Zim Kingston* posait-il un risque supplémentaire?

M. Satinder Singh: Il y a eu un retard dans la gestion de l'incident du *Zim Kingston*. Je crois que l'Administration portuaire de Nanaimo a été sollicitée une fois que toutes les autres options ont été épuisées. Si elle avait été invitée à la table dès le début pour discuter des options pour le *Zim Kingston*, le navire serait peut-être arrivé plus tôt à Nanaimo. Je ne sais pas vraiment si cela aurait été le cas, mais je l'imagine, puisque nous cherchions une solution pour aider le *Zim Kingston*.

Constance Bank n'était pas le meilleur endroit où laisser le navire. Voilà pourquoi le mandataire était très désireux d'agir très rapidement lorsqu'il a communiqué avec l'Administration portuaire de Nanaimo.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, capitaine Singh.

J'ai vu de mes yeux le nombre de personnes mobilisées et le tri des débris. C'est tout un processus qui nécessite beaucoup de personnes sur le terrain et de leadership pour que tous les éléments soient pris en charge.

Je me demande si vous pouvez nous en dire un peu plus, notamment en ce qui concerne l'élimination des débris du navire dans le port et la façon dont vous veillez à ce qu'ils soient gérés en toute sécurité pour la population et l'environnement.

M. Satinder Singh: Oui. Le *Zim Kingston* a fourni à l'Administration portuaire de Nanaimo un plan de gestion des déchets. En collaboration avec le terminal, l'Administration portuaire de Nanaimo a reçu l'assurance que l'élimination se ferait conformément à son registre pour ce qui est du type de déchets à éliminer et la façon de le faire, qui serait l'exploitant et quelle installation reconnue recevrait ces déchets. Une fois que tout cela a été établi, tout le monde a bien travaillé, comme vous l'avez vu de vos propres yeux, madame Barron. C'était une très bonne expérience, juste de voir comment les gens pouvaient vraiment s'unir et faire un excellent travail pour mettre en oeuvre faciliter une solution. Cela en dit long sur l'humanité dans son ensemble.

• (1135)

Mme Lisa Marie Barron: Merci.

Capitaine Madiwal, une préoccupation constante dont nous entendons parler est l'augmentation de la quantité de conteneurs de marchandises transportés dans nos eaux et l'augmentation de leur hauteur. Nous constatons que les cargaisons sont de plus en plus volumineuses et hautes. Il y a tous ces éléments, bien sûr, autour des modèles météorologiques extrêmes que nous voyons.

Je me demande si vous pouvez nous parler un peu de la façon dont les ports suivent le rythme de cette demande. Avec toute la complexité inhérente à l'expédition, cela semble se produire de plus en plus.

M. Shri Madiwal: Merci, madame Barron, pour cette question. J'y répondrai en deux parties.

Premièrement, en ce qui concerne la sûreté, la taille des porte-conteneurs a considérablement augmenté au cours des 10 dernières années environ. Comme vous le savez, le conteneur est censé être l'une des meilleures inventions de cette décennie. Tant d'articles ont été expédiés par conteneurs. Bien que le plus grand porte-conteneurs soit d'environ 24 000 EVP — un EVP est une unité équivalente à 20 pieds — sur la côte Ouest de l'Amérique du Nord, nous ne voyons pas de grands navires qui ont été déployés sur ce trajet transpacifique.

Par exemple, le plus grand navire qui ferait escale dans le port de Vancouver serait d'environ 13 000 à 14 000 EVP. Par rapport à ce que le monde traite et gère en termes de grands navires, je dirais que des navires de taille plutôt moyenne font escale au port de Vancouver. Dans l'ensemble, pour des raisons de sûreté, je ne pense pas que cela présente un défi pour nous. Nous avons encore beaucoup d'installations qui peuvent accueillir des navires beaucoup plus grands en toute sécurité. Tout dépend de l'offre et de la demande et des transporteurs qui déploient ces navires dans la zone.

Le deuxième point concerne la demande et les défis de la chaîne d'approvisionnement mondial. La pandémie a définitivement changé les habitudes de consommation des Canadiens, comme partout ailleurs dans le monde. Cela a certainement fait grimper la demande. L'an dernier seulement, notre nombre de conteneurs a augmenté de 6 % annuellement, ce qui représente une forte hausse. Nous traitons environ 3,7 millions de conteneurs dans le port de Vancouver. La demande continue de croître. Nous pensons que nous allons bientôt manquer de capacité à très court terme sur la côte Ouest de la Colombie-Britannique.

C'est un grand défi non seulement pour la Colombie-Britannique, mais aussi pour le Canada. C'est là que nous travaillons avec tous les partenaires pour voir quelle infrastructure nous aimerions avoir afin de répondre aux besoins croissants du port, mais aussi du Canada.

Le président: Merci, madame Barron. Vous avez un peu dépassé votre temps de parole, alors nous allons nous arrêter là.

Nous allons passer à M. Arnold pour cinq minutes ou moins, s'il vous plaît.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à MM. Singh et à Madiwal.

Je vais commencer par vous, monsieur Singh, et j'espère que vous pourrez répondre à ma question.

Qui est chargé de déterminer et de confirmer la sécurité de la cargaison à bord d'un navire lorsqu'il entre dans les eaux canadiennes ou en sort?

M. Satinder Singh: C'est l'ASFC.

M. Mel Arnold: L'ASFC en est responsable.

M. Satinder Singh: Oui, c'est bien ça.

M. Mel Arnold: Le capitaine du navire ou le capitaine du port doivent-ils transmettre cette information de certification?

M. Satinder Singh: Oui, le capitaine du port fournira tous les documents dont l'ASFC a besoin pour mettre ses règlements en application en conséquence.

M. Mel Arnold: Est-ce que cela comprend l'arrimage des conteneurs à bord du navire et l'évaluation de la stabilité du navire?

M. Satinder Singh: Négatif. Cette responsabilité incomberait au capitaine du navire. Pour les conteneurs qui entrent au Canada et qui sont déchargés ici au Canada dans les terminaux, il incombe à l'ASFC de s'assurer qu'ils sont dûment contrôlés et gérés. En ce qui concerne le terminal, l'ASFC a aussi une responsabilité à l'égard du plan de sécurité de l'installation maritime, qui traite de la sécurité globale du terminal.

M. Mel Arnold: Nous avons entendu dire que le navire a peut-être retardé son entrée dans le port à l'aller.

L'un ou l'autre d'entre vous pourrait-il confirmer si c'est le cas? S'il a tardé à entrer, pouvez-vous nous dire pourquoi?

• (1140)

M. Shri Madiwal: Je peux répondre à cette question, monsieur Arnold. Merci de cette question.

En fait, le *Zim Kingston* attendait en mer lorsque l'incident s'est produit, avec la houle du large et le mauvais temps. À ce moment-là, des mouillages relevant de la compétence du port étaient libres. Malheureusement, l'Administration portuaire n'a reçu aucune demande de mouillage du navire dans le port.

Je ne serais pas en mesure de faire des commentaires à ce sujet. L'armateur ou le mandataire serait la partie compétente pour expliquer pourquoi le navire était toujours en train d'atteindre alors qu'il y avait un refuge ou un mouillage sûr au port.

J'aimerais également souligner l'utilisation des mouillages et les conditions que nous observons dans le port. Il y a deux problèmes majeurs, l'un lié à la pandémie. De nombreux navires ont des cas de COVID et doivent être mis en quarantaine. De plus, les défis de la chaîne d'approvisionnement mondiale ont vraiment fait en sorte que l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement crée beaucoup d'activités perturbatrices.

Par ailleurs, l'an dernier en Colombie-Britannique, en 2021, nous avons vécu des événements météorologiques majeurs...

M. Mel Arnold: Je vais devoir vous demander d'être bref. Si vous souhaitez fournir des renseignements supplémentaires, nous serons heureux de les recevoir par écrit. Nous disposons d'un temps limité pour nos questions.

Vous avez mentionné les remorqueurs privés qui se trouvent maintenant sur la côte Ouest. Je pense que vous faisiez référence aux deux qui ont été retenus à forfait en 2018 pour trois ans, puis ce contrat a été renouvelé en novembre 2021, pour un an seulement.

Savez-vous s'il existe des plans à long terme pour les remorqueurs sur la côte Ouest? Cette durée de trois ans avec une prolongation d'un an est presque terminée et nous amène à nous demander quelle sera la capacité sur la côte Ouest.

M. Shri Madiwal: Malheureusement, monsieur Arnold, je n'ai pas de réponse à cette question ni d'indication sur ce que le gouvernement compte faire à propos de la prolongation ou d'une stratégie nationale sur le remorquage d'urgence.

M. Mel Arnold: Merci.

En ce qui concerne le suivi des conteneurs perdus, nous avons entendu dire que deux conteneurs remplis de matières toxiques n'ont pas été récupérés. Quelles sont les lacunes dans le suivi ou la recherche de ces deux conteneurs pour garantir que ces produits chimiques toxiques ne sont pas libérés dans l'environnement?

M. Shri Madiwal: Encore une fois, je n'ai pas d'information à ce sujet. Je suis désolé, monsieur Arnold. Je pense qu'il conviendrait d'adresser cette question à la Garde côtière canadienne, qui a participé au suivi des conteneurs.

M. Mel Arnold: Merci.

En ce qui concerne le temps de réaction aux premiers appels à l'aide, avez-vous des renseignements sur ces temps de réaction et la question de savoir s'ils étaient suffisants pour répondre aux besoins du navire?

M. Shri Madiwal: Le navire a signalé l'incendie initial vers 12 h 45 et les garde-côtes ont effectué la première opération de sauvetage vers 17 h 30 ou 18 heures. Les premiers navires arrivés sur place ont été le *Maersk Tender* et le *Maersk Trader*. C'était des navires de passage. Il était près de minuit, dont environ 18 heures plus tard. Le lendemain matin, à 6 h 30, le remorqueur d'urgence était sur place. Il y avait d'autres navires de la Garde côtière, mais ils ne seraient pas en mesure de participer aux opérations de lutte contre l'incendie.

C'est l'information dont nous disposons pour l'instant en ce qui concerne les délais d'intervention.

M. Mel Arnold: Merci beaucoup. Mon temps est écoulé.

Le président: Merci, monsieur Arnold.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Morrissey pour cinq minutes ou moins, je vous en prie.

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

L'un ou l'autre des capitaines peut répondre à la question.

Pour faire suite à ce qu'a dit Mme Barron, le trafic maritime de conteneurs a considérablement augmenté au cours des 10, voire des 20 dernières années. À mon avis, c'est le moyen le plus efficace et le plus rentable de transporter des marchandises et aussi le plus écologique, car le grand volume transporté avec une faible consommation de carburant a certainement un grand impact sur la réduction des émissions de carbone.

Pourriez-vous commenter brièvement l'impact que vous avez constaté sur la côte ouest en matière de croissance au cours des 12 derniers mois? Le Canada est un pays exportateur et importateur. Je suppose que les porte-conteneurs sont de plus en plus grands et de plus en plus efficaces, n'est-ce pas?

Capitaine Madiwal.

M. Shri Madiwal: Merci beaucoup pour cette question, Robert.

En bref, oui. À mesure que les navires deviennent plus gros, les transporteurs cherchent à réaliser des économies d'échelle afin de pouvoir répondre à la demande commerciale croissante au Canada.

On a l'impression que les porte-conteneurs ne servent qu'à l'importation. Beaucoup de gens ne savent pas qu'ils soutiennent également de nombreuses exportations de partout au Canada. Les exportations de céréales sont nombreuses. Les cultures spéciales passent également par les conteneurs.

Au cours des 10 dernières années, nous avons constaté une croissance constante du transport par conteneurs. Le pronostic et les prévisions semblent très solides. L'année dernière a été, une fois de plus, une anomalie sur le plan de la croissance par rapport à ce que nous attendions. C'est presque la croissance projetée pour les trois prochaines années qui a été réalisée en un an.

• (1145)

M. Robert Morrissey: L'énergie consommée pour un tonnage de marchandises transportées par conteneur outre-mer serait le coût de déplacement le plus bas de tous les modes de transport. Ai-je raison?

M. Shri Madiwal: C'est exact. Dans tous les modes de transport, le transport maritime est le moins élevé par rapport aux normes d'émissions.

M. Robert Morrissey: Compte tenu de la croissance spectaculaire du trafic de conteneurs et de leur taille, pouvez-vous commenter les incidents de perte de conteneurs en mer? C'est limité ou minime. Ai-je raison de penser cela?

Lorsqu'un incident se produit, il fait les manchettes des journaux internationaux, mais cela ne se produit pas souvent, n'est-ce pas?

M. Shri Madiwal: C'est exact. La plupart des incidents qui se sont produits avec les conteneurs perdus sont liés à la météo, mais de loin [*Inaudible*].

M. Robert Morrissey: La météo est la météo. On n'y peut rien.

Je veux que vous fassiez un bref commentaire, capitaine Madiwal. Quelle était la situation avant 2018? Vous avez mentionné dans votre déclaration deux navires loués, et M. Arnold a mentionné... Qu'y avait-il avant que ces deux navires ne fassent l'objet d'un contrat avec le gouvernement du Canada?

M. Shri Madiwal: Nous n'avions rien.

M. Robert Morrissey: Nous n'avions rien du tout.

M. Shri Madiwal: Nous n'avions rien. Nous comptons sur les sociétés privées.

M. Robert Morrissey: Donc, ces deux navires ont considérablement amélioré le temps de réponse, l'infrastructure et la capacité.

M. Shri Madiwal: C'est exact.

M. Robert Morrissey: Il est donc essentiel que cela se fasse.

Merci, capitaine Madiwal.

Capitaine Singh, vous avez déclaré que le port de Nanaimo aurait dû intervenir plus tôt, que cela aurait raccourci le temps de sauvetage ou le temps d'intervention.

Pourriez-vous expliquer brièvement comment cela aurait réduit le temps et aurait pu atténuer les dommages à l'environnement?

M. Satinder Singh: Oui, certainement.

Cela aurait accéléré le processus parce que nous aurions pu nous appuyer sur toute l'information qui avait déjà été diffusée auprès des diverses parties avant l'intervention de l'Administration portuaire de Nanaimo. Le fait d'avoir cette information dès le début aurait permis de prendre des décisions et de tenir des réunions in-

ternes, et la Première nation Snuneymuxw aurait pu participer au processus dès le début.

Je pense que ce sont les choses auxquelles je faisais allusion.

M. Robert Morrissey: L'un d'entre vous a mentionné la collaboration et l'interaction entre la Garde côtière canadienne et vos sites portuaires.

Pour conclure, pourriez-vous nous parler de l'environnement de travail entre les autorités portuaires responsables de l'atténuation de ces incidents?

M. Satinder Singh: Oui. Mon commentaire est simple. Tout comme ce comité est un comité où tous les grands esprits se réunissent pour trouver une solution, de la même façon, dans la région de l'Ouest, toutes les autorités portuaires, la Garde côtière canadienne, Transports Canada, la GRC et tous les autres partenaires se réunissent également pour trouver une solution collective.

M. Robert Morrissey: Vous ne voyez aucune déficience dans l'un de ces organismes du gouvernement fédéral.

M. Satinder Singh: Je vais laisser l'Administration portuaire Vancouver-Fraser en parler.

M. Shri Madiwal: Je crois, monsieur Morrissey, qu'aucun organisme n'a l'entière capacité de faire face à lui seul à un sinistre aussi important. Nous devons travailler avec les trois échelons — fédéral, provincial et local — et avec d'autres organismes pour obtenir leur soutien. Je pense que nous avons établi un bon cadre d'intervention d'urgence. Nous avons également testé de nombreux exercices et le système fonctionne.

M. Robert Morrissey: Merci.

Le président: Merci, monsieur Morrissey.

Nous passons maintenant à Mme Gaudreau pour deux minutes et demie. Allez-y, madame, je vous en prie.

[*Français*]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Singh, quand je vous ai parlé des mécanismes d'enquêtes, vous avez parlé de documents. J'ai tenté de vérifier au cours des dernières minutes si nous avions ces documents, mais je crois que nous ne les avons pas reçus. Nous vous serions reconnaissants de nous les transmettre. Cela nous aiderait à formuler des recommandations.

Serez-vous en mesure de nous les faire parvenir?

D'autre part, d'après ce qui a été dit tantôt, il y a eu un délai de réaction entre le moment où l'incident a été signalé, à 12 h 45, et le moment où la première opération de sauvetage a été effectuée, soit à 18 h. Comme nous le savons tous, il y a vraiment eu un manque de communication. Ce qui me rassure, c'est que ce n'est pas une question d'intérêt ou d'intention.

Il va cependant falloir prendre le taureau par les cornes. Compte tenu de la technologie et des moyens dont nous disposons en matière de prévention pour sauver notre planète, pour la maintenir le plus possible en santé, cette façon de faire n'est plus acceptable.

Êtes-vous d'accord avec moi pour dire qu'il est urgent que ce comité puisse formuler des recommandations pouvant mener à la prise de mesures extrêmement importantes? Il a été mentionné plus tôt qu'il y avait eu une augmentation de plus de 6 % des importations et des exportations.

Pouvez-vous nous faire part de vos observations à ce sujet?

En complément, on sait qu'il y a un manque de communication, mais il doit y avoir autre chose qui pose des problèmes. Si vous avez des suggestions à nous proposer pour nous aider, je vous serais reconnaissante de nous les transmettre.

• (1150)

[Traduction]

M. Satinder Singh: Je vais vérifier auprès de l'avocat interne pour m'assurer que je n'enfreins aucune règle en fournissant cette information. Je suis heureux de fournir tous ces renseignements au Comité, afin que celui-ci puisse trouver une solution à l'avenir.

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Je vous remercie.

Revenons maintenant à ma question.

[Traduction]

M. Shri Madiwal: Je vais répondre à la question concernant le temps de réponse. C'est extrêmement important. Il faut concevoir un cadre de temps de réponse au Canada.

Malheureusement, nous n'avons rien sur le temps de réponse. Chez nos voisins du Sud, c'est l'une des questions qu'ils ont abordées dans le cadre de l'Oil Pollution Act de 1990, en ce qui concerne des temps de réponse et un cadre de travail, afin qu'il y ait pour tout le monde une agence responsable de cela.

Selon l'emplacement du navire, les ressources doivent être placées à des endroits stratégiques où elles peuvent intervenir dans un délai minimal. C'est une chose qui manque dans le cadre de travail canadien.

Le président: Je vous remercie.

Nous passons maintenant à Mme Barron pour deux minutes et demie ou moins, s'il vous plaît.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Je trouve ces questions et réponses très intéressantes. Je vous remercie.

À bien y penser, en réalité, même un seul conteneur qui tombe dans nos océans est un conteneur de trop. J'ai appris qu'au cours de l'hiver 2020-2021, par exemple, il y a eu environ 3 000 conteneurs qui sont tombés dans l'océan Pacifique. À la lumière de cela, il y a un impact énorme sur notre environnement marin, ainsi que sur nos communautés côtières.

Capitaine Madiwal, pouvez-vous nous parler de certaines suggestions qui ont été faites? Une des solutions consisterait à imposer un éco-droit aux conteneurs d'expédition, qui serait payée par les expéditeurs. Je me demande si vous pouvez nous faire part de vos réflexions quant à l'impact que cela pourrait avoir sur le port de Vancouver et si vous prévoyez des difficultés à mettre en oeuvre un tel éco-droit.

M. Shri Madiwal: Merci, madame Barron, pour cette question.

Tout droit que nous mettons en oeuvre sera toujours difficile pour n'importe quelle entité. Ce que nous devons examiner dans une perspective plus large, c'est la compétitivité du Canada dans son ensemble. Sommes-nous en train de créer une situation où le coût de l'importation des marchandises va augmenter? Ce coût se répercutera sur les acheteurs, les utilisateurs et les consommateurs.

En outre, l'autre aspect est de savoir si les propriétaires des marchandises dangereuses dont vous parlez, les conteneurs, doivent payer. Je reviens à la question de la responsabilité. C'est important, lorsqu'il s'agit du principe du pollueur-payeur au Canada, et nous essayons de le respecter. Je crois qu'il existe également une structure en place, notamment dans le fonds pour les substances nocives et potentiellement dangereuses, auquel tout navire contribue. En cas de dommages supplémentaires ou de responsabilité accrue, le fonds peut être utilisé.

Je recommanderais d'utiliser ce cadre plutôt que d'introduire une autre taxe, parce qu'il existe une norme acceptée à l'échelle internationale et que les transporteurs de conteneurs ou les expéditeurs des différents pays y sont habitués.

Mme Lisa Marie Barron: Merci de vos réflexions, capitaine Madiwal.

Ce qui me préoccupe, c'est qu'avec notre cadre actuel, de nombreuses collectivités côtières en supportent les coûts, malheureusement. Je cherche des moyens de mettre en place un meilleur système selon lequel les collectivités côtières n'auront pas à assumer le fardeau financier. Il y a aussi nos environnements marins.

J'aime bien examiner ce qui est en place et l'améliorer.

Je peux peut-être...

• (1155)

Le président: Merci, madame Barron. Vous avez un peu débordé.

Mme Lisa Marie Barron: Mon temps est écoulé. Je vous remercie.

Le président: Nous passons maintenant à M. Small pour cinq minutes ou moins, s'il vous plaît.

M. Clifford Small (Coast of Bays—Central—Notre Dame, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être venus ici aujourd'hui et de participer à cette étude très importante.

Mieux vaut prévenir que guérir. Je penche plutôt vers la prévention, car il est beaucoup plus facile d'empêcher ces choses de se produire que de nettoyer les dégâts après coup.

Avec la technologie d'aujourd'hui, était-il nécessaire que le *Zim Kingston* entre dans la tempête, ou aurait-il pu interrompre temporairement son voyage pour l'éviter? Quel est votre point de vue à ce sujet, capitaine Singh?

M. Satinder Singh: À mon avis, le navire disposait de l'équipement et des meilleures prévisions que le capitaine du navire a utilisés pour prendre une décision qui, à ce moment-là, lui semblait être la meilleure décision possible. Je ne voudrais surtout pas penser qu'il disposait d'autres renseignements sur lesquels s'appuyer pour prendre une meilleure décision.

M. Clifford Small: Je vous remercie de cette réponse.

Capitaine Madiwal, il est bien connu que la fréquence des déversements de conteneurs devient une menace de plus en plus grande, et c'est une grave préoccupation pour les souscripteurs et les compagnies d'assurance. La pression commerciale exercée sur les capitaines pour qu'ils respectent leur calendrier les amène souvent à naviguer dans des conditions météorologiques plus difficiles qu'ils ne le devraient.

À votre connaissance, le *Zim Kingston* a-t-il subi des pressions temporelles pour accoster et décharger à Vancouver?

M. Shri Madiwal: À ma connaissance, je ne pense pas que le *Zim Kingston* ait subi une quelconque pression pour accoster, car c'était exactement la raison... En raison de l'encombrement du port, le navire devait attendre plusieurs jours avant de pouvoir accoster, donc le temps ne manquait certainement pas.

Encore une fois, en ce qui concerne la pression exercée sur le capitaine, il existe un ouvrage-cadre, que nous appelons le Code international de gestion de la sécurité. Le capitaine a certainement une responsabilité primordiale dans la sécurité du navire, de la cargaison et de l'équipage à bord.

M. Clifford Small: Il n'était pas obligé d'entrer dans le quadrant dangereux de cette tempête. Il aurait pu l'éviter, d'après ce que j'ai entendu.

Ma prochaine question concerne l'intégrité des dispositifs d'arrimage. Savez-vous à quelle fréquence cet équipement est inspecté et testé pour s'assurer que son intégrité est adaptée aux contraintes extrêmes qu'il subit?

M. Shri Madiwal: Il existe un protocole solide à ce sujet, qui est suivi par l'armateur et également supervisé et géré dans le cadre de la certification de classe du navire. Je crois qu'il s'agit d'une inspection annuelle. Il y a aussi une inspection quinquennale. Tous les éléments qui sont brisés, tordus ou qui doivent être remplacés sont remplacés conformément à ce processus, et les dossiers sont tous disponibles sur le bateau. Le secteur de la sécurité maritime de Transports Canada est l'organisme responsable de la vérification de ces éléments lorsque le navire arrive au port.

M. Clifford Small: Quelle est l'exactitude du poids déclaré des conteneurs, pour éviter que le navire ne soit pas trop lourd, dans les plans de chargement des conteneurs à bord? Pouvons-nous être certains que le processus n'est pas précipité dans les ports étrangers afin de respecter les délais?

M. Shri Madiwal: C'est une excellente question, monsieur Small.

C'est un problème qui préoccupait tous les transporteurs de conteneurs du monde, ainsi que la sécurité des porte-conteneurs.

Il y a six ou sept ans, je crois bien, l'Organisation maritime internationale a mis en place le pesage obligatoire de tous les conteneurs. Vous savez que les porte-conteneurs sont généralement très lourds, ce qui pose des problèmes de stabilité. Pour assurer la stabilité et la sécurité du navire et de l'équipage, il était important que tous les conteneurs soient pesés avant le chargement. Tout cela est inclus dans le plan et est vérifié à terre. De plus, après le chargement, le capitaine doit vérifier que le navire est sûr pour le voyage.

● (1200)

M. Clifford Small: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Small. Il reste 10 secondes à l'horloge. Nous allons les utiliser en cours de route.

Cela nous amène à la fin de notre première heure de témoignages.

Je tiens à remercier les capitaines Madiwal et Singh d'avoir comparu devant le Comité aujourd'hui, même si c'est virtuellement au lieu d'être ici en personne. Nous vous sommes reconnaissants de votre présence, et je suis sûr que tout le monde a été éclairé par les connaissances que vous avez partagées ici aujourd'hui.

M. Shri Madiwal: Merci, monsieur le président.

M. Satinder Singh: Merci.

Le président: Nous allons maintenant faire une pause de quelques instants pour passer à notre prochain groupe de témoins avant de commencer les questions.

● (1200)

(Pause)

● (1200)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Je rappelle à tous que des services d'interprétation sont offerts pendant la séance. Si vous perdez l'interprétation, veuillez m'en informer immédiatement et nous veillerons à ce qu'elle soit rétablie avant de poursuivre.

La fonction « Lever la main », au bas de l'écran, peut être utilisée à tout moment pour manifester sa volonté d'intervenir ou attirer l'attention de la présidence.

Quand vous êtes prêt à parler, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer, et parler lentement et clairement. Lorsque vous ne parlez pas, votre micro doit être en sourdine.

Je rappelle également à tous les participants qu'il est interdit de faire des captures d'écran ou de prendre des photos de l'écran.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins.

De la Living Ocean Society, nous accueillons Karen Wristen, directrice exécutive. De la Surfrider Foundation of Canada, nous avons Lucas Harris, directeur exécutif, et Alys Hoyland, coordonnatrice des jeunes, Section Pacific Rim.

Nous entendrons pour commencer l'exposé de Mme Wristen, qui disposera d'un maximum de cinq minutes, s'il vous plaît.

Mme Karen Wristen (directrice exécutive, Living Oceans Society): Merci, monsieur le président.

Toutes mes excuses à l'interprète. J'ai constaté ce matin que mes notes sont trop longues de moitié, alors je vais accélérer certaines des remarques initiales que j'allais faire.

Aujourd'hui, j'aimerais passer en revue certains des facteurs juridiques et économiques à l'origine de l'augmentation spectaculaire des pertes de conteneurs au cours des dernières années et aborder certains des risques qu'ils ont posés pour les eaux de la Colombie-Britannique et que nous jugeons inacceptables et contrôlables, puis, enfin, proposer quelques solutions au Comité.

Très brièvement, le régime international régissant le trafic des porte-conteneurs est désuet. Il a été créé en 1924 et n'a pas été mis à jour en fonction des concepts modernes de responsabilité, des conséquences de la négligence ou des risques posés par le type de cargaison qui est maintenant transporté sur l'océan. Le Canada a été un peu à la traîne à cet égard, car il y a eu plusieurs tentatives d'amélioration et de mise à jour des règles. Nous ne sommes pas signataires de ces tentatives.

Entre le régime juridique existant qui minimise la responsabilité du transporteur du navire et les pressions économiques pour livrer davantage de marchandises plus rapidement, nous pouvons nous attendre à ce que, si rien n'est fait, le nombre de déversements de conteneurs ne fera qu'augmenter. Cela présente des risques pour l'océan, ses habitants et les collectivités côtières. Elles supportent des risques qui incombent aux expéditeurs et aux transporteurs. Lorsqu'un conteneur est perdu en mer, à moins qu'il ne présente un danger pour la navigation, il est perdu. Rien n'est fait pour le récupérer, principalement parce qu'on ne peut pas en suivre la trace. La technologie moderne pourrait résoudre ce problème.

Les risques auxquels sont exposés l'océan et les collectivités côtières sont presque impossibles à qualifier ou à quantifier, en grande partie parce que l'on sait peu de choses sur ce qui est transporté à bord du porte-conteneurs. Les manifestes ne sont pas tenus de fournir des détails sur la nature des marchandises et les risques qu'elles présentent pour l'océan, à la seule exception des marchandises répertoriées comme étant dangereuses ou nocives et dangereuses. Dans le cas de ces marchandises, il ne semble pas y avoir de limite au danger qui peut se cacher dans une cargaison plus bénigne. Les dispositions relatives à la sécurité de l'arrimage de ces marchandises sont purement volontaires.

La marée noire du *Zim Kingston* nous a fourni trois exemples de ce qui peut mal tourner dans un tel régime. Tout d'abord, le navire transportait des produits chimiques capables de s'enflammer spontanément lorsqu'ils sont exposés à l'humidité sur un pont ouvert. Rien dans les règles ou les codes de conduite ne l'empêche, mais il est incroyable qu'une approche aussi désinvolte du transport de produits chimiques hautement volatils et de la propriété d'autrui puisse faire partie d'un régime accepté à l'échelle internationale.

Il est heureux qu'il n'y ait pas eu de perte de vie à la suite de l'incendie à bord du *Zim Kingston*, et il est également heureux que le navire ne se soit pas brisé ou n'ait pas endommagé les biens d'autres expéditeurs. Cela est dû uniquement à la présence fortuite de deux remorqueurs de sauvetage dotés d'une capacité de pompage capable de maintenir le navire refroidi pendant que le feu s'éteignait.

Le premier défaut qu'a fait ressortir la marée noire du *Zim* est que nous n'avons ni les règles pour prévenir le rejet de produits chimiques toxiques, les incendies ou les explosions, ni l'équipement pour y faire face lorsqu'ils se produisent.

La deuxième lacune révélée par l'incident du *Zim Kingston* est que nous n'avons vraiment aucune idée de ce que nous pouvons attendre des conteneurs coulés disparus. Deux d'entre eux, on le sait, contenaient un produit chimique extrêmement toxique pour les organismes aquatiques, et nous n'avons aucune idée de l'endroit où ils se trouvent ni de l'état de la cargaison, et 102 des conteneurs sont tout simplement des mystères. On nous dit que le manifeste, qui n'est pas rendu public, ne décrit la cargaison que de la façon la plus générale. Nous n'avons aucun moyen d'évaluer la taille ou la nature du risque qui a été déposé dans l'océan. Comment, dès lors, commencer à tenir le pollueur pour responsable du risque ou le forcer à planifier et à payer une intervention quand ces conteneurs coulés se brisent et libèrent leur contenu?

Le troisième problème révélé par le déversement du *Zim Kingston* est que le Canada n'a pas de plan d'intervention en cas de déversement de conteneurs, pas de main-d'oeuvre formée pour intervenir et pas de politique sur les points finaux du nettoyage.

En bref, il y a un vide politique en ce qui concerne les déversements de conteneurs. Dans ce vide, le propriétaire du navire a retenu les services d'un agent n'ayant aucune expérience de la récupération sur le rivage, aucune connaissance du terrain local, des infrastructures ou des moyens d'intervention, et lui a confié le commandement de toute l'opération. Cet agent a décidé de donner la priorité à l'enlèvement des marchandises qui étaient encore contenues dans un conteneur échoué plutôt qu'à celles qui étaient éparpillées sur la plage. Ce choix est en grande partie responsable du fait que des débris sont maintenant éparpillés sur toutes les plages de Haida Gwaii à Tofino, à tout le moins.

L'état d'esprit qui a donné lieu à ce choix est au moins conforme à la nature de l'ensemble du système international régissant le transport. Ce qui a déjà été déversé est perdu à jamais. Ce qui est encore contenu peut, au mieux, être récupéré et, au pire, être retiré pour éviter d'autres pertes.

• (1205)

Ce qui fait totalement défaut dans cette approche de la lutte contre les déversements, c'est la volonté de prévenir les dommages causés à l'océan et à la vie qui en dépend le plus directement. La cargaison déversée représentait une menace réelle et immédiate de pollution généralisée par les plastiques et d'autres substances plus toxiques, de dommages aux collectivités côtières et à la faune, qui n'a même pas été prise en compte dans le processus d'établissement des priorités.

Voilà le vide politique que, je l'espère, ce comité cherchera à combler.

• (1210)

Le président: Merci, madame Wrysten. Le temps est écoulé pour votre déclaration préliminaire. Si vous l'avez fournie au Comité, nous les avons par écrit. Si ce n'est pas le cas, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir le faire.

Nous passons maintenant à M. Harris pour cinq minutes ou moins, s'il vous plaît.

M. Lucas Harris (directeur exécutif, Surfrider Foundation Canada): Merci, monsieur le président.

Bonjour, membres du Comité permanent. Je m'appelle Lucas Harris. Je suis le directeur exécutif de Surfrider Foundation Canada.

Je vis à Victoria, en Colombie-Britannique, et je reconnais avec respect le territoire des peuples de langue Lekwungen. Je me joins à vous aujourd'hui depuis San Clemente, en Californie, le territoire traditionnel des Acjachemen.

Surfrider Foundation est une organisation populaire à but non lucratif qui se consacre à la protection et à la jouissance de l'océan, des vagues et des plages du monde entier pour tous les peuples, grâce à un puissant réseau de militants. Basée en Colombie-Britannique, Surfrider Foundation Canada fait partie de la communauté mondiale de Surfrider, qui compte des affiliés internationaux en Argentine, en Australie, en Europe, au Japon, au Sénégal et aux États-Unis.

Surfrider est une société à but non lucratif et une oeuvre de bienfaisance enregistrée au Canada. Elle compte actuellement trois sections locales dirigées par des bénévoles à Tofino et Ucluelet — c'est la section Pacific Rim —, ainsi qu'à Victoria, connue sous le nom de section de l'île de Vancouver, et à Vancouver. L'organisation soutient également deux clubs scolaires de jeunes à l'Université de Victoria et à l'école secondaire d'Ucluelet.

Jusqu'à présent, nous nous sommes concentrés sur plusieurs problèmes environnementaux côtiers clés, notamment la réduction des plastiques, la protection des océans, l'accès aux plages, la préservation des zones côtières et la qualité de l'eau, mais le plus pertinent pour la question des déversements de conteneurs de cargaison maritimes est notre travail sur la protection des océans et la défense des océans contre les défis menaçant la vitalité des écosystèmes.

Notre océan est confronté aux défis croissants de la pollution, de la perte d'habitat, du développement et du changement climatique. Comme si cela ne suffisait pas, la navigation menace d'encombrer nos océans et de dégrader la santé de l'écosystème en raison de l'impact des déversements de conteneurs de cargaison et des débris qu'ils créent.

Surfrider Foundation Canada travaille à la protection de notre océan et à la lutte contre les dangers qui le menacent. Aujourd'hui et à l'avenir, notre initiative de protection des océans comprend la mobilisation de campagnes locales pour répondre aux besoins de nettoyage associés aux déversements de conteneurs de cargaison maritimes et la participation à la planification régionale des océans.

Je vais maintenant céder la parole à ma collègue, Mme Alys Hoyland.

Mme Alys Hoyland (coordonnatrice des jeunes, Section Pacific Rim, Surfrider Foundation Canada): Merci, monsieur Harris.

Je m'appelle Alys Hoyland. Je suis la coordinatrice du programme des jeunes de la section Pacific Rim de Surfrider Foundation Canada. J'ai dirigé la réponse de l'organisation aux déversements de conteneurs de cargaison maritimes. Je suis heureuse de vivre sur les territoires traditionnels et non cédés de la Première nation Tla-o-qui-aht ici, à Tofino.

L'impact total des déversements de conteneurs est difficile à déterminer. Les ramifications immédiates des déversements qui se produisent dans des environnements proches du rivage sont les plus tangibles: déchets solides polluant les rivages, enchevêtrements et blessures de la faune et risques pour la navigation des plaisanciers en raison des débris flottants.

Cependant, les déversements qui se produisent en haute mer ont également des conséquences néfastes sur les rivages et les écosystèmes côtiers. Les conteneurs et leur cargaison, notamment les plastiques, peuvent persister dans l'environnement marin pendant des décennies, voire des siècles, et circuler dans les courants océaniques, absorbant les polluants et finissant par toucher terre.

Surfrider Canada est en première ligne des efforts d'atténuation des débris marins en Colombie-Britannique depuis de nombreuses années, notamment en ce qui concerne les interventions en cas de déversement de conteneurs. En 2016, le *Hanjin Seattle* a perdu 35 conteneurs vides près de l'embouchure du détroit de Juan de Fuca. Des fragments de conteneurs et leur isolation en mousse plastique ont tapissé la côte ouest de l'île de Vancouver.

La réponse était lente et les débris se répandaient, alors Surfrider a mobilisé des bénévoles, en liaison avec diverses agences gouvernementales et des partenaires des premières nations pour exécuter les efforts d'enlèvement des débris. Sept mois plus tard, le *Hanjin Seattle* a versé finalement une certaine indemnisation, mais elle n'était en aucun cas à la hauteur de ce qu'il fallait.

L'ampleur des ressources nécessaires pour s'attaquer à ce type de déversements a fait ressortir le besoin urgent d'un soutien fédéral, et Surfrider a salué la motion 151, une stratégie nationale de lutte contre la pollution plastique marine, qui devait inclure la création d'un [*Difficultés techniques*] annuel dédié.

Dans le sillage du *Zim Kingston*, il est devenu évident qu'il y a encore beaucoup de travail à faire pour combler les lacunes législatives cernées après l'incident du *Hanjin Seattle*.

Après avoir appris la nouvelle du déversement en 2021, Surfrider a immédiatement pris contact avec la Garde côtière canadienne et le groupe de travail sur les débris marins de la Colombie-Britannique. Notre réseau a une longue histoire de collaboration, et nous avons des ressources bénévoles prêtes à être déployées dans les jours qui ont suivi le déversement initial. Malheureusement, il a fallu des semaines avant que notre groupe ne soit mobilisé, et à ce moment-là, les marées royales avaient remis à flot une grande partie des débris déversés, les répartissant sur une zone géographique de plus en plus étendue.

De plus, l'action du vent et des vagues avait déjà désagrégé certains des débris. En l'absence d'un manifeste public des cargaisons perdues, et compte tenu de l'étendue du littoral touché, nous avons de sérieuses inquiétudes quant à la manière de repérer et de surveiller avec précision la propagation des débris afin de tenir les coupables responsables du coût total du nettoyage.

Pour atténuer l'impact des déversements de conteneurs dans l'environnement côtier, il est essentiel de trouver des moyens de les prévenir, mais lorsqu'ils se produisent, Surfrider Canada a trois recommandations à présenter au Comité.

La première est d'accroître la capacité d'intervention en cas de déversement de conteneurs de cargaison maritimes, ce qui doit inclure les connaissances, les compétences et l'équipement nécessaires pour faire face au nettoyage...

● (1215)

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Je suis sincèrement désolée de vous interrompre, madame Hoyland.

Je dois féliciter l'interprète, car il fait un travail exceptionnel. Certains mots nous échappent et l'interprète peine à reprendre son souffle tellement le débit est rapide.

Madame Hoyland, mon intervention ne vous enlèvera pas de temps de parole. Votre discours est tellement précieux. J'aimerais beaucoup vous comprendre, mais, malheureusement, il y a plusieurs bouts qui m'échappent. Si vous pouviez ralentir le rythme, cela nous faciliterait la tâche.

[Traduction]

Le président: Je pense que cela vient d'être demandé, alors inutile de le répéter, mais il vous reste environ 15 secondes sur votre temps de parole de cinq minutes.

N'oubliez pas de parler lentement pour les interprètes qui essaient de suivre. Ils font de leur mieux, et ils font un travail fantastique.

Mme Alys Hoyland: Je m'excuse, je vais parler plus lentement.

Essentiellement, j'aimerais vous laisser avec les recommandations que Surfriider Canada aimerait proposer. Il s'agit principalement d'accroître la faible capacité d'intervention en cas de déversement de conteneurs maritimes, de mettre en oeuvre un plan de surveillance et de gestion des débris marins qui tient compte de toutes les formes de débris marins ayant un impact sur le littoral, et aussi d'assurer une plus grande transparence quant au contenu des conteneurs maritimes déversés et d'accroître la responsabilité des parties responsables.

Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie. Nous allons maintenant passer aux questions.

Nous commençons avec M. Perkins, pour six minutes ou moins, s'il vous plaît.

M. Rick Perkins: Merci aux témoins. Ces deux exposés sont fascinants.

Nous comprenons certainement la nécessité d'essayer de faire tout ce que vous voulez faire quand le temps est limité. Cela étant dit, je pose ma première question à Mme Wristen.

Je ne pense pas que vous ayez eu l'occasion de parler de vos solutions dans votre exposé. J'ai vraiment hâte d'en entendre le reste, alors je me demande si vous pouvez développer cette partie de votre exposé, s'il vous plaît.

Mme Karen Wristen: Certainement. Je vous remercie de votre question.

Je reçois des réactions terribles. Le Comité les entend-il aussi? Non? Très bien.

Lorsque nous avons constaté, dans le cadre du régime international de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, que les accords internationaux ne prévoyaient probablement pas une indemnisation suffisante pour couvrir les coûts probables des déversements et du nettoyage, le Canada a entrepris de créer son propre fonds, un système supplémentaire pour soutenir les efforts de nettoyage. Il a imposé une petite taxe sur le volume de pétrole transitant par les ports canadiens et a créé le fonds de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

C'est exactement le genre d'approche que nous recommandons d'adopter ici. Il a l'avantage de répartir le risque qui est actuellement assumé par l'océan et par les collectivités côtières et de le répartir sur un grand nombre d'acteurs. Le nombre de conteneurs qui transitent par nos ports est énorme. Il suffirait que la redevance soit assez faible pour créer un fonds considérable qui pourrait ensuite être utilisé pour créer et financer un groupe de travail conjoint permanent d'intervention en cas de déversement. Quand je dis « conjoint », je veux dire de concert avec les Premières nations dont le territoire est touché par ces déversements, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial.

Toutes les administrations doivent collaborer, car toutes les administrations sont entièrement engagées dans la gestion des séquences d'un déversement. Une telle force devrait être chargée de créer des plans d'intervention géographiques, de planifier les délais d'intervention, d'établir une politique sur les objectifs d'intervention, les points finaux du nettoyage, si vous voulez. Elle doit recruter, former, équiper et entraîner une main-d'oeuvre capable d'intervenir rapidement en cas de déversement, et développer l'infrastructure nécessaire pour soutenir cette force opérationnelle, car il n'y a pratiquement aucune infrastructure dans la plupart des régions éloignées touchées par les déversements.

Il y a aussi du travail à faire à l'échelle internationale, et il s'agit de moderniser le régime de navigation. Il est inacceptable qu'il continue à ne prévoir pratiquement aucune responsabilité. Face aux moteurs économiques qui créent des navires plus grands et moins en état de naviguer, face à l'augmentation des tempêtes dans le Pacifique, il nous faut absolument intervenir ici pour actualiser ce régime. Cela prendra des années et la coopération des partenaires commerciaux, c'est certain, mais le Canada peut jouer un rôle de premier plan à cet égard, et je crois que nous devrions le faire. L'Organisation maritime internationale et le Programme des Nations Unies pour l'environnement doivent travailler à l'élimination de la mousse de polystyrène extrudé comme matériau d'emballage, certainement dans le cas de tout ce qui est expédié par conteneur maritime.

Enfin, il nous faut avoir un équipement d'intervention proportionnel à la taille des navires qui utilisent nos ports et à la nature de leur cargaison. C'est un point que nous avons fait valoir tout au long des audiences sur les pipelines qui étaient prévues à Vancouver et sur la côte centrale. Nous n'avons tout simplement pas...

• (1220)

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Madame Wristen, puis-je vous demander de lever un peu plus haut la perche de votre casque? Nous avons beaucoup de grésillements dans le système sonore.

Mme Karen Wristen: Je vous remercie.

Je voulais simplement faire valoir mon dernier point. Nous devons améliorer les moyens d'intervention que nous avons ici. Les remorqueurs qui ont été retenus par le gouvernement fédéral pour intervenir en cas de déversement n'étaient manifestement pas assez puissants pour faire face à l'incendie à bord du *Zim Kingston*. Cela aurait pu être une catastrophe d'une proportion incroyable si les remorqueurs de Maersk n'avaient pas été là pour éteindre l'incendie.

C'est un point sur lequel nous devons porter notre attention pour tous les modes de transport maritime, afin de disposer de la capacité de remorquage et de sauvetage et de la capacité de lutte contre l'incendie requises par les types de cargaisons qui transitent par nos ports.

M. Rick Perkins: Je vous remercie beaucoup.

Je crois qu'il me reste environ une minute, alors je vais passer à cette question.

Selon certains des témoignages que nous avons entendus, la responsabilité n'est que de six ans pour les déversements de conteneurs dans nos eaux. De toute évidence, nous ne suivons pas ou ne savons pas où se trouvent de nombreux conteneurs lorsqu'ils passent par-dessus bord, comme vous l'avez mentionné. Quelle technologie et quels changements apporteriez-vous à la question de la responsabilité pour qu'au fur et à mesure de l'évolution de la situation, nous soyons davantage en mesure de poursuivre les entreprises et leurs compagnies d'assurance pour ces déversements?

Le président: Veuillez donner une réponse courte.

Mme Karen Wristen: Une réponse courte...?

L'augmentation de l'assurance responsabilité est évidemment la mesure la plus facile et la première à prendre. Cependant, l'attribution de la responsabilité, créée en vertu des règles de La Haye-Visby qui régissent actuellement le transport maritime, doit changer, car les armateurs ne sont pas responsables des erreurs de matelotage, et ils devraient l'être. L'équipement dont ils disposent pour prévoir le temps est un équipement qu'ils n'avaient pas en 1924, lorsque ces règles ont été établies. Ils devraient assumer une plus grande responsabilité afin de prendre davantage soin de leur cargaison.

Le président: Je vous remercie.

Nous passons maintenant à M. Hardie pour six minutes ou moins, s'il vous plaît.

M. Ken Hardie: Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins.

Madame Wristen, je suis désolé; je regarde dans les notes, et je n'ai pas le nom de votre organisation. À qui appartenez-vous?

Mme Karen Wristen: Je vous présente mes excuses. Je suis directrice générale de la Living Oceans Society. Nous sommes une organisation à but non lucratif dont le siège est à Sointula, en Colombie-Britannique.

M. Ken Hardie: La question des règles régissant les navires, la façon dont ils sont chargés, dont ils sont exploités, etc., est internationale, bien sûr, parce qu'ils passent d'une administration à l'autre. De façon générale, si un navire entre dans le port de Vancouver, par exemple, savez-vous s'il est probable qu'il visitera d'autres ports de la côte ouest durant tout son voyage?

Mme Karen Wristen: Je ne pense pas que l'on puisse généraliser à propos des navires en général. C'est certainement possible, mais il faudrait être plus précis.

M. Ken Hardie: Nous pouvons avoir les règles les plus merveilleuses, mais il semblerait que les accords internationaux les réduiraient au plus petit dénominateur commun si nous avons affaire à des navires qui vont de port en port, le long d'une côte particulière d'un continent.

Vous avez dit que les navires mis en service sont « en moins bon état de navigabilité ». Qu'avez-vous à l'appui de cette affirmation?

• (1225)

Mme Karen Wristen: Peut-être qu'en moins bon état de navigabilité n'est pas la bonne expression. Ils sont « moins résistants » aux types de tempêtes que nous voyons plus fréquemment dans l'océan Pacifique en particulier. Les navires plus longs...

M. Ken Hardie: Y a-t-il des renseignements techniques que vous pouvez nous fournir, ou peut-être nous envoyer plus tard, pour nos délibérations sur des recommandations?

Mme Karen Wristen: Je peux certainement le faire. Oui.

M. Ken Hardie: Ce serait excellent.

Vous avez également mentionné que les remorqueurs de Maersk ont pu aider à combattre l'incendie. Est-ce que vous proposez que le gouvernement fédéral copie essentiellement la capacité qui existe déjà dans le secteur privé? Ou pensez-vous qu'il y aurait un partenariat, disons, ou une sorte d'accord de mobilisation qui nous permettrait de tirer parti du matériel et des installations qui sont déjà en place?

Mme Karen Wristen: Ces remorqueurs ne sont pas nécessairement à notre disposition sur demande en cas de déversement. C'est le problème lorsqu'on se fie aux ressources du secteur privé. Il se trouve que ces deux remorqueurs étaient à Victoria au bon moment. Nous avons besoin d'une capacité fiable d'intervention en cas de déversement, à laquelle nous pouvons faire appel lorsque nous en avons besoin.

Donc, oui, je suggère que le gouvernement fédéral investisse dans ce projet et que celui-ci soit financé, du moins en partie, par une taxe imposée aux expéditeurs.

M. Ken Hardie: Monsieur Harris, quel est le budget annuel de la Surfrider Foundation? De combien d'argent avez-vous besoin pour maintenir votre organisme à flot, si vous me permettez une question aussi directe?

M. Lucas Harris: La Surfrider Foundation Canada est un organisme communautaire. Nous venons d'engager un processus d'affiliation au réseau international Surfrider Foundation.

Actuellement, notre budget annuel est de 160 000 \$ environ. Ce budget couvre le salaire de plusieurs employés et les principales activités d'exploitation.

M. Ken Hardie: Je vous pose cette question parce que nous avons discuté de différents aspects des activités liées à l'océan... Je suis impressionné, mais je suis en même temps inquiet devant la multiplication des organismes qui viennent nous présenter leurs objectifs extraordinaires et leur immense désir de bien faire. Ils sont vraiment nombreux. Je me demande si ce fourmillement de gens bien intentionnés n'a pas pour effet de diluer l'effort global, s'il n'y a pas un risque de double emploi ou d'incoordination.

Est-ce que c'est quelque chose qui vous préoccupe? Savez-vous si des efforts sont faits pour favoriser la concertation de tous ces organismes non gouvernementaux qui veulent bien faire, mais qui risquent de se piler mutuellement sur les pieds?

M. Lucas Harris: C'est une excellente question, monsieur Hardie, et je comprends très bien pourquoi vous la posez.

Je vous répondrais que la Surfrider Foundation a été aux premières lignes quand est apparu le problème des débris marins en Colombie-Britannique. Nous avons été les premiers à mener des opérations de nettoyage dans les zones isolées en 2010, et nous avons continué de faire ce travail depuis. Nous avons aussi fait de la sensibilisation concernant l'ampleur de l'impact des débris marins sur la côte de la Colombie-Britannique.

Nous sommes bien conscients que les organismes doivent se concerter. Nous avons très rapidement pris contact avec Mme Wristen et son organisme, et nous avons collaboré avec les cofondateurs du BC Marine Debris Working Group, qui à ce moment s'appelaient le Vancouver Island Marine Debris Working Group.

Nous sommes bien d'accord qu'il y a beaucoup de groupes environnementaux et qu'il faut coordonner les efforts. Je tiens à rappeler que nous étions déjà là quand le problème est apparu, tant la Living Oceans Society que la Surfrider Foundation, et je vous assure que nous cherchons activement des solutions pour favoriser la collaboration au sein des secteurs communautaire et sans but lucratif.

Le président: Merci, monsieur Hardie. Il vous reste environ 12 secondes.

Nous passons maintenant à Mme Gaudreau. Vous avez six minutes.

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je vous remercie, chers témoins, de vos témoignages.

Je ne vais pas poser beaucoup de questions, parce que je vais profiter de mon temps de parole pour m'exprimer. La présente réunion est publique, et elle est enregistrée. Nos messages peuvent donc circuler.

Je suis vraiment heureuse d'avoir entendu vos témoignages ce matin. Depuis quelques minutes, il y a beaucoup de commentaires qui me touchent énormément. Sachez que votre travail est essentiel. Poursuivez-le, parce que nous sommes en train de faire ressortir les vrais problèmes. Nous nous disions, d'emblée, que nous devons nous dépêcher de réagir. Pourquoi? Parce que les importations et les exportations augmentent, tout comme notre capacité portuaire, autant dans l'est du pays, notamment le long du fleuve Saint-Laurent, qu'en Colombie-Britannique.

J'ai pris note de vos recommandations, que j'approuve tout à fait. D'ailleurs, j'ai bien hâte que le Comité en fasse la nomenclature. Je suis tout à fait de votre avis, entre autres, sur la difficulté de comprendre certains problèmes, comme celui des conteneurs que l'on échappe et que l'on ne retrouve jamais.

Je trouve un peu difficile d'expliquer ce genre de situation à mes enfants. Je leur dis que c'est un peu comme les réseaux de téléphonie cellulaire, qui peuvent poser des problèmes en matière de sécurité publique. Nous nous rendons sur la lune, mais nous ne sommes pas capables d'installer des réseaux de téléphonie cellulaire partout au Québec et au Canada. C'est la même chose pour les océans. En effet, nous avons toute la technologie nécessaire, mais, malheureusement, il nous manque quelque chose. Qu'est qu'il nous manque? Il nous manque la volonté politique. J'aimerais que vous sentiez en ce moment qu'il y a des gens, des parlementaires, qui vous soutiennent et vous croient. Votre voix est extrêmement importante si nous voulons aller plus loin.

Il y a à peine une minute, j'ai entendu parler de mesures d'aide adoptées ici ou là. À mon avis, si vous êtes ici aujourd'hui et que vous faites preuve d'une telle vigilance, c'est au contraire que le gouvernement n'a pas fait son travail. Votre réaction équivaut à une action collective pour sauver notre mère la Terre, et nous sommes tous concernés.

Le relâchement que nous observons est selon moi une preuve que, ce qu'il faut percevoir aujourd'hui, c'est une volonté politique. Votre travail doit se poursuivre, et il faut marteler votre message. Je vous invite d'ailleurs à ne pas nécessairement attendre que nous vous invitions pour le transmettre, car vos témoignages ont été extrêmement explicites. Je vous le dis: compte tenu de la nouvelle

structure que nous avons — vous l'avez entendu, nous avons une alliance avec un parti d'opposition —, les projets seront acceptés plus facilement au Parlement. J'ose vraiment croire que, au bout du compte, les bottines vont suivre les babines si nous arrivons à nous entendre.

Je vais tout de même vous poser une question. J'aimerais avoir vos commentaires au sujet d'une déclaration, que nous avons entendue mardi dernier et que vous avez certainement entendue. D'après la science, les matières dangereuses qui tombent dans l'océan ne causeraient pas de problèmes une fois qu'elles sont dissoutes. Je n'ai pas encore vu le rapport en question.

Compte tenu de votre expertise, que pensez-vous de cette déclaration? J'aimerais que vous nous fassiez part de vos observations à tour de rôle.

● (1230)

[Traduction]

Mme Karen Wristen: Tout d'abord, je tiens à préciser que la solution à la pollution n'a jamais été la dilution. Si les conteneurs de substances chimiques dangereuses s'étaient retrouvés dans les eaux côtières, ils auraient pu anéantir toute la vie dans une anse ou une baie.

Comme nous ne savons pas quel volume de substances se trouvait dans ces conteneurs, il est impossible de quantifier exactement le risque. Ce n'est pas acceptable. Nous devons pouvoir quantifier le risque.

Mme Alys Hoyland: Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter quelque chose.

Il y a aussi de graves problèmes liés à la surveillance à long terme. S'il est impossible de faire un suivi précis pour savoir où se trouvent ces conteneurs et où leur cargaison de substances chimiques risque d'être déversée, il est presque impossible pour nous d'effectuer une surveillance à long terme et de prévoir exactement, d'un point de vue scientifique, quelles seront les interactions de ces substances chimiques dans le milieu aquatique. Sans ces données, nous ne pouvons pas prévoir les conséquences exactes du point de vue scientifique.

Personnellement, je ne comprends vraiment pas que nous acceptions un quelconque taux de pollution chimique dans nos eaux.

M. Lucas Harris: J'ajouterais qu'on trouve au Canada des espaces naturels, des milieux et des écosystèmes extraordinaires. Il est dans l'intérêt du Comité de faire preuve de prudence et de réfléchir de manière proactive à la façon de gérer ces substances et d'intervenir en cas de déversement. Nous devons absolument trouver des moyens d'atténuer l'impact sur les milieux naturels. C'est le moment ou jamais de faire preuve du leadership dont nous avons désespérément besoin pour atténuer l'impact de ce type de déversements.

Nous nous trompons quand nous refusons de reconnaître que nous tolérons les déversements sous prétexte que les substances n'auront aucun impact. Il faut absolument réfléchir à des moyens de prévenir ces déversements.

● (1235)

Le président: Merci.

Mme Barron maintenant, pour six minutes.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président, et merci aux témoins de participer à notre réunion.

D'abord et avant tout, je tiens à vous exprimer mes plus sincères remerciements pour votre travail de protection de nos côtes, malgré vos budgets de misère. Les défis sont énormes, mais ils ne vous empêchent pas de faire un travail remarquable.

Je vous remercie également de faire des efforts pour favoriser la collaboration. Je suis impressionnée par le travail accompli par le BC Marine Debris Working Group et les efforts déployés par vos organismes pour vous concerter, mais également pour collaborer et communiquer avec la Garde côtière et toutes les parties prenantes, y compris les entrepreneurs par les expéditeurs pour faire ce travail.

Toutes les personnes avec qui j'en ai parlé ont évoqué les problèmes qui se posent quand un expéditeur engage une entreprise qui ne comprend pas le milieu qu'il faut dépolluer et qui ne parvient pas à communiquer efficacement avec ceux qui sont sur le terrain, les Premières Nations et les organismes comme les vôtres.

Je crois que Mme Wristen pourra répondre à ma question.

Des représentants de la Garde côtière nous ont parlé de leur volonté de collaborer avec les Premières Nations. Nous avons toutefois été à même de constater que les communications avec la Première Nation Quatsino, notamment, étaient loin d'être faciles les premières semaines.

Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est au juste et ce qui pose problème?

Mme Karen Wristen: Je crois que la Garde côtière n'a pas encore tout à fait à l'aise avec le système de commandement d'intervention et qu'elle n'a pas établi de liens permanents et fiables avec les communautés des Premières Nations, qui auraient dû participer aux discussions dès le début. Je sais qu'une Nation y a participé, mais ce n'était pas la Première Nation Quatsino, et c'est chez elle que les conteneurs ont abouti. C'est là qu'ont eu lieu les travaux de nettoyage.

Je le sais parce que je connais le chef Tom Nelson. Je l'ai appelé, et il m'a dit que l'entrepreneur n'avait pas signé de contrat avec lui pour les travaux de nettoyage du déversement. Dans le même temps, l'entrepreneur nous demandait à nous, le BC Marine Debris Working Group, d'envoyer des bénévoles pour faire le travail. Ce n'est pas juste. Les Premières Nations doivent passer en premier.

J'ai dit à l'entrepreneur qu'il devait s'entendre avec la Première Nation Quatsino avant de nous appeler pour nous dire combien de bénévoles il avait besoin. Il y a eu des retards additionnels, mais c'était nécessaire. C'est la manière de procéder.

C'est une des raisons pour lesquelles nous recommandons la création d'un groupe mixte d'intervention en cas de déversement. La Garde côtière a besoin d'aide pour élaborer les plans d'intervention régionaux et mettre en place les équipes et le matériel d'intervention régionale qui seront nécessaires. Il faut faire cette planification parce que nous pouvons être certains qu'il y aura un autre déversement du genre très bientôt. C'est écrit dans le ciel.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, madame Wristen.

Je m'adresse maintenant aux représentants de la Surfrider Foundation parce que j'aimerais qu'ils nous parlent un peu plus longuement des délais d'autorisation de commencer les travaux, et plus particulièrement de leur incidence sur les activités liées à l'incident du navire *Zim Kingston*.

J'inviterais peut-être Mme Hoyland à répondre à cette question.

Mme Alys Hoyland: Immédiatement après le déversement et dès que nous en avons entendu parler, notre division de la côte du Pacifique a communiqué avec les réseaux de la Garde côtière de Tofino et de la réserve de parc national du Canada Pacific Rim. Nous étions assez alarmés puisque le déversement s'est produit très près du lieu de l'incident du navire *Hanjin* cinq ans auparavant, et nous étions donc sur le qui-vive parce que nous savions que les conteneurs risquaient de se retrouver sur les plages à proximité. Nous voulions mettre nos plans à exécution et prendre contact avec les organismes fédéraux et les intervenants sur le terrain.

Quand nous avons réalisé que cela n'arriverait pas, que les conteneurs s'étaient déplacés plus au nord, nous avons communiqué avec le BC Marine Debris Working Group et le commandement régional de la Garde côtière pour dresser un bilan des ressources que nous pouvions mettre en commun. Comme nous avons aussi transmis l'information à la Garde côtière, nous savions quelles ressources étaient disponibles et nous pouvions... [*Difficultés techniques*]... l'importance de faire vite dans ce genre de situations. Plus longtemps les objets déversés restent en place, plus ils se propagent et plus la situation empire. Nous avons communiqué l'information de manière proactive et nous étions prêts à intervenir.

Malheureusement, suivant le principe du pollueur-payeur et l'obligation pour le propriétaire du navire d'engager une entreprise pour coordonner le nettoyage... Pendant des semaines, nous avons vraiment eu l'impression que tout a été mis en œuvre pour nous dissuader de commencer les travaux de nettoyage. C'est seulement quand nous avons joint l'entrepreneur pour l'informer que nous avions des ressources et que nous pouvions lui prêter main-forte que le dialogue a pu être amorcé.

Nous étions déçus parce que, comme je l'ai dit, nous disposions de ressources humaines, de moyens de navigation et de cadres mis en place au fil de notre collaboration de longue date. Nous étions prêts à intervenir rapidement, mais on ne nous l'a pas demandé.

• (1240)

Mme Lisa Marie Barron: Merci, madame Hoyland.

Vous et M. Harris avez tous les deux parlé du travail accompli par votre organisme après le déversement du navire *Hanjin Seattle* en 2016. Il est très important de tirer des leçons des déversements précédents et de ceux qui sont plus récents, comme celui du navire *Zim Kingston*, et de les appliquer aux prochaines interventions.

Pouvez-vous nous parler un peu des leçons tirées du déversement de 2016 et nous indiquer comment l'intervention s'était déroulée comparativement à ce qui a été fait plus récemment après l'épisode du *Zim Kingston*?

Le président: Merci, madame Barron, mais le temps est dépassé. Si les témoins pouvaient nous soumettre la réponse à cette question par écrit, nous leur en serions reconnaissants.

Le prochain intervenant sera M. Arnold, pour cinq minutes.

M. Mel Arnold: Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins de participer aux travaux du Comité. Il est important pour nous d'avoir le son de cloche des gens qui sont sur le terrain et sur les berges.

Je vais commencer avec Mme Wristen et, si nous avons le temps, je vais demander à Mme Hoyland de répondre à la même question.

Des fonctionnaires ont témoigné devant le Comité il y a deux jours. Un d'eux a évoqué les leçons tirées du déversement du navire *Zim Kingston*. Seulement, quand on leur a demandé de préciser quelles leçons avaient été tirées, ils sont restés vagues. Tout ce qu'ils pouvaient dire au Comité, c'est qu'un compte rendu après action était en préparation, ce qui soulève la question de savoir si les ministères et les autres organismes gouvernementaux concernés considèrent que le dossier est clos. À votre avis, l'intervention du gouvernement après l'incident du navire *Zim Kingston* comportait-elle des lacunes, et des leçons ont-elles été tirées pour éclairer et améliorer les prochaines interventions?

Madame Wristen, je vous cède la parole.

Mme Karen Wristen: Je ne le sais pas, et c'est ce qui m'inquiète. J'ai demandé de l'information sur le déversement auprès de la Garde côtière, mais je n'ai jamais eu de réponse.

Tous les Canadiens ont le droit de connaître le régime d'intervention en cas de déversement et les leçons tirées de l'épisode du navire *Zim Kingston*, mais ce n'est pas du tout le cas. C'est le silence radio, même pour ceux d'entre nous qui sont au moins indirectement concernés et qui veulent vraiment participer aux activités de nettoyage des débris, qui se poursuivront pendant encore dix ans au moins. C'est un exemple flagrant de l'absence de politiques que j'ai évoquée en introduction.

Je ne sais pas qui a établi les points terminaux pour le nettoyage, mais j'ai survolé certaines des plages touchées lundi dernier et j'y ai vu des débris qui proviennent manifestement du déversement du *Zim Kingston* sur les îles Helen, Lanz et Cox, et Scott, qui se trouvent dans une réserve nationale de faune en milieu marin. J'ai également remarqué beaucoup de débris le long de la Piste de la côte Ouest. Le nettoyage des débris est loin d'être terminé.

Je ne sais pas...

M. Mel Arnold: Merci. Nous avons peu de temps, même si j'aimerais que ce ne soit pas le cas. Si vous avez d'autre information à nous donner, nous vous serions reconnaissants de nous soumettre un document écrit.

Madame Hoyland, selon vous, avons-nous tiré des leçons qui permettront d'améliorer les prochaines interventions du gouvernement?

Mme Alys Hoyland: Comme Karen, j'ai bien peur que les politiques sur l'intervention en cas de déversement de débris marins manquent aussi cruellement maintenant qu'elles manquaient après l'épisode du navire *Hanjin*. Les débris se sont disséminés et nous savons qu'ils se retrouvent maintenant sur une grande partie de la côte de la Colombie-Britannique. Je suis estomaquée d'entendre que nous sommes rendus à la phase après action alors que le problème est loin d'être réglé. Quiconque vit sur la côte sait bien que le problème perdure. Nous voyons encore des débris partout et c'est loin d'être fini, surtout quand on sait qu'on a perdu la trace de 102 conteneurs.

À mon avis, ce que nous pouvons tirer comme enseignements de ces événements est que nous avons besoin d'un plan rigoureux pour la gestion des débris marins en général. Ou, si vous préférez, nous avons appris qu'il est impossible actuellement de procéder au nettoyage d'un déversement de conteneurs. Les débris provenant du navire *Zim Kingston* sont trop dispersés le long de la côte pour que nous puissions les récupérer tous. Nous avons besoin d'un plan stratégique qui établira comment nous allons continuer de surveiller nos côtes et de gérer le problème des débris marins avec lequel les

populations côtières de la Colombie-Britannique sont aux prises actuellement.

• (1245)

M. Mel Arnold: Merci de cette réponse.

Cette année, dans ma circonscription de North Okanagan—Shuswap, nous avons été durement éprouvés par de terribles feux de forêt. Des communautés autochtones m'ont dit que leur savoir et leurs compétences auraient dû être mis à profit.

Selon vous, serait-il possible de mieux répertorier les ressources disponibles dans les communautés et d'améliorer la collaboration? Je ne sais pas si le gouvernement pourrait s'occuper tout seul de la surveillance et du nettoyage sans l'apport des communautés autochtones et des organismes bénévoles des régions touchées. Pensez-vous que nous pourrions faire mieux?

Madame Hoyland.

Mme Alys Hoyland: Je sais surtout qu'il faut tirer profit du fait que le BC Marine Debris Working Group a déjà pris une bonne longueur d'avance. Nous avons déjà établi des liens avec les communautés de Premières Nations et les programmes de gardiens que beaucoup d'entre elles ont mis sur pied. Des ressources sont disponibles pour aider à la récupération et à la gestion des débris marins à une échelle locale. C'est ce que fait le Marine Debris Working Group en Colombie-Britannique. C'est un formidable atout, sur lequel le gouvernement devrait s'appuyer pour formuler une stratégie et renforcer ses liens avec les communautés des Premières Nations pour ce qui a trait...

M. Mel Arnold: Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Harris, vous avez levé la main. Avez-vous quelque chose à ajouter ou voulez-vous signaler des difficultés de son?

M. Lucas Harris: Je voulais compléter la réponse de Mme Hoyland.

Le président: Pouvez-vous le faire par écrit? Ce serait très apprécié. Le temps alloué à M. Arnold est écoulé, et même un peu dépassé.

Nous passons maintenant à M. Hanley. Vous avez cinq minutes.

M. Brendan Hanley (Yukon, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je tiens à réitérer nos remerciements aux témoins. Vos témoignages sont extrêmement intéressants.

Je viens du domaine de la santé, dans lequel j'ai fait carrière dans les domaines de la médecine d'urgence et de la santé publique. Je m'intéresse particulièrement à tout ce qui concerne l'intervention, mais aussi la prévention.

Madame Wristen, vous avez parlé de l'augmentation des déversements de conteneurs en 2020. Pouvez-vous nous parler un peu plus en détail des pertes de conteneurs et nous dire s'il s'agissait d'une anomalie? Observe-t-on une tendance au fil des années? Est-ce que l'augmentation est proportionnelle à celle du volume du trafic de conteneurs ou est-elle disproportionnée?

Normalement, compte tenu de l'expérience et de l'amélioration de la technologie, même si le nombre de conteneurs par navire augmente, les pertes devraient diminuer par rapport au volume. Ne devrions-nous pas nous attendre au moins à viser une norme supérieure de pertes presque nulles?

Mme Karen Wristen: En fait, les gros navires sont plus vulnérables au fardage. Autrement dit, les piles de conteneurs sont si hautes que les navires perdent plus facilement leur centre de gravité face au vent. Ils sont aussi plus vulnérables quand la mer est agitée. Dans ces conditions, un long navire peut subir des défaillances structurelles qui risquent de compromettre son intégrité. Pour toutes ces raisons, les gros navires ne sont pas plus sûrs.

Le matériel de sécurité ajouté à bord pourrait être utile s'il y avait une volonté de faire plus attention mais, comme personne n'est tenu responsable des jugements liés aux manœuvres au titre d'une convention internationale, la prudence en mer ne semble pas de mise. Tout est dicté par les impératifs économiques qui obligent à transporter des cargaisons de plus en plus volumineuses le plus rapidement possible.

• (1250)

M. Brendan Hanley: Merci.

Vous avez parlé des interventions en cas de déversement de pétrole et vous avez donné un exemple international, je crois, dont nous pourrions nous inspirer en cas de déversement de conteneurs. J'espère que j'ai bien compris. Pouvez-vous nous donner des exemples de bonnes pratiques internationales que nous pourrions intégrer à des ententes, ou même de pratiques régionales de prévention des déversements de conteneurs de cargaison?

Mme Karen Wristen: À l'échelle internationale, on a fait beaucoup de progrès en matière de réglementation du transport maritime. Ces progrès ont abouti à la Convention de Rotterdam, à laquelle nous ne sommes pas partie. Je crois que l'Union européenne a joué un rôle de premier plan dans ces travaux. Si vous voulez un exemple de régime plus moderne et plus réaliste sur le transport multimodal — qui n'existait pas en 1924, quand les règles en vigueur ont été instaurées —, c'est vers cette convention que vous devez vous tourner.

À mon sens, pour être efficace, le mécanisme d'intervention doit tendre à répartir le risque le plus possible et au moindre coût possible entre tous les joueurs. Notamment, le prélèvement d'une taxe pour chaque conteneur est très efficace. Même une faible taxe prélevée pour chaque conteneur qui transite par nos ports nous permettrait de créer un fonds de soutien à un mécanisme permanent d'intervention en cas de déversement, qui serait appliqué en collaboration avec les populations locales et qui mettrait à contribution leur savoir et leurs capacités.

M. Brendan Hanley: Merci. C'est très intéressant.

Je crois qu'il me reste une petite minute, que je vais utiliser pour discuter des opérations d'intervention d'urgence et du rôle des bénévoles avec M. Harris ou Mme Hoyland.

Comme vous l'avez si bien dit, un déversement n'est jamais vraiment terminé. Il exige un effort continu et la mise en commun des ressources et des bénévoles. Comment pouvons-nous aider les organismes comme le vôtre à accroître leur capacité d'intervention? Où nos investissements seraient-ils les plus utiles? Comment pouvons-nous contribuer à renforcer les ressources des organismes locaux?

M. Lucas Harris: Je serai ravi de commencer, et Mme Hoyland pourra ajouter son grain de sel.

M. Brendan Hanley: Vous avez 15 secondes, je crois.

M. Lucas Harris: Le rôle des bénévoles est déterminant, mais la responsabilité doit être assumée à un échelon beaucoup plus élevé que nos organismes. Le gouvernement fédéral doit saisir l'occasion pour faire preuve de leadership et pour trouver des façons d'affecter des ressources à un échelon supérieur au nôtre. Nous sommes heureux d'apporter notre contribution, mais il y a énormément de travail à faire et nous avons besoin d'aide.

Le président: Merci, monsieur Hanley.

Nous passons maintenant à Mme Gaudreau. Vous avez deux minutes et demie.

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Chers témoins, permettez-moi de vous dire à quel point votre participation à notre étude est importante. Si vous devez réagir à l'heure actuelle pour régler des problèmes, c'est parce qu'il y a eu un manque de mesures concrètes de la part du gouvernement.

D'après ce que j'entends, il faudra amorcer une réforme, mais pas seulement dans votre domaine. Il est aussi question de le faire dans le cas du régime d'assurance-emploi ainsi qu'à l'égard de la protection des renseignements personnels. C'est donc un gros chantier.

Entretemps, je vous invite à continuer de marteler votre message, et même à faire des représentations. Je vous invite à le faire pour que vous puissiez survivre. Vous êtes importants.

Nous aurons du travail à faire de notre côté pour établir les priorités. Vous savez évidemment comme moi que, Pêches et Océans Canada, ce n'est pas une priorité, bien que l'on parle d'environnement, de la qualité de nos eaux et de la qualité de ce que nous mettons dans nos assiettes. Le Comité a donc énormément de travail qui l'attend.

Je veux aussi vous remercier d'avoir tissé des liens étroits avec les communautés autochtones.

Si vous aviez une recommandation à faire en lien avec ces communautés, qu'aimeriez-vous dire sur la relation que nous devons entretenir et bonifier avec eux?

[Traduction]

Mme Karen Wristen: Je vais essayer de donner quelques éléments de réponse.

Les communautés des Premières Nations touchées sont assez petites et assez éloignées. Actuellement, elles n'ont pas la capacité de participer au genre de groupe d'intervention mixte permanent que je suggère d'établir pour notre côte. Elles ont besoin de soutien pour renforcer leur capacité de participer, de manière continue, à des formations et à des exercices.

C'est ce que je recommande.

• (1255)

Mme Alys Hoyland: Je suis tout à fait d'accord avec Mme Wristen pour ce qui concerne le renforcement de la capacité. J'ajouterais qu'il faut mobiliser les communautés des Premières Nations dès le départ, pour tirer profit de leur savoir, de leur expérience et de toute l'information qu'elles ont acquise en matière d'intendance du milieu marin. Il est impératif que les Premières Nations aient voix au chapitre à toutes les étapes de ce type de processus d'intervention.

Le président: Merci, madame Gaudreau. Votre temps est écoulé.

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Mon temps de parole est-il vraiment écoulé?

[Traduction]

Le président: Deux minutes et demie, c'est effectivement très court.

À vous, madame Barron. Vous disposez également de deux minutes et demie.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Monsieur Harris, ma question s'adresse à vous. Vous pouvez ajouter des éléments d'information si vous le jugez nécessaire.

Je retiens des réponses de nos témoins que les problèmes ne sont pas réglés. Le déversement est terminé, mais des débris continuent de se retrouver sur les berges. C'est pourquoi, notamment, notre étude tombe à point. Nous devons comprendre comment prévenir les déversements, et nous devons aussi établir comment nous pourrions atténuer l'impact pour l'environnement et quels seront les coûts de la préservation de nos côtes.

Monsieur Harris, pouvez-vous nous dire si vous avez eu des communications suivies avec la Garde côtière concernant les débris qui continuent d'aboutir sur les berges? Quelle a été l'incidence sur votre travail? Quelle aide avez-vous reçue pour le nettoyage des débris?

M. Lucas Harris: Merci de poser cette question.

Je vais toutefois demander à Mme Hoyland d'y répondre. Elle est beaucoup plus présente sur le terrain que moi, notamment pour coordonner le travail des différents organismes mobilisés.

Mme Alys Hoyland: Merci, monsieur Harris.

Nous avons eu très peu de liens avec la Garde côtière pour ce qui est des signalements de débris. L'information que nous avons... Nous partageons de l'information entre nous et nos pairs du BC Marine Debris Working Group. Toute l'information dont nous disposons et le manifeste, si l'on peut dire, que nous avons établi proviennent des données recueillies par chacune des entités membres du BC Marine Debris Working Group.

L'information transmise à la Garde côtière ne nous est pas relayée. Soit dit en passant, nous serions très contents si les communications étaient plus ouvertes avec la Garde côtière.

Mme Lisa Marie Barron: Quand vous trouvez des débris sur les plages, quelle est l'étape suivante pour votre organisme?

Mme Alys Hoyland: Si les débris viennent d'un conteneur, nous les inscrivons dans un registre. Si c'est possible, nous relevons les coordonnées et nous prenons des photos, et nous les partageons à l'ensemble de notre réseau. C'est important pour comprendre jusqu'où les débris sont charriés, de quels types de débris il s'agit et où

ils aboutissent, mais également pour faire la preuve que le problème n'est pas réglé.

Des opérations de reconnaissance sont également menées par la Rugged Coast Research Society et la Living Oceans Society. La Surfrider Foundation a fait un peu de reconnaissance avec des hélicoptères pour avoir une vision globale de la portion du littoral qui est touchée.

Le président: Merci, madame Barron.

Monsieur Small, c'est votre tour. Il nous reste à peu près trois minutes pour les questions. Elles sont à vous.

M. Clifford Small: Je vais donner une minute à chacun des témoins pour leur permettre de nous dire ce qu'ils attendent de cette étude.

Vous pourrez prendre la parole selon l'ordre de l'avis de convocation.

Madame Wristen.

Mme Karen Wristen: Merci.

Mon plus grand espoir est qu'on crée un groupe d'intervention mixte en cas de déversement. Ce groupe comprendrait des représentants du fédéral, des provinces et des Premières Nations et il disposerait des ressources nécessaires pour assurer une intervention rapide après un déversement.

M. Clifford Small: Monsieur Harris, vous avez la parole.

M. Lucas Harris: Je crois que le moment est venu pour le gouvernement fédéral de faire preuve de leadership et de renforcer la capacité d'intervention en cas de déversement. Les bénévoles font un travail extraordinaire et ils ont toujours répondu présents quand des incidents surviennent mais, comme vous l'avez entendu aujourd'hui, le travail est énorme et ils ont besoin de renfort.

À mon avis, les organismes bénévoles ne peuvent pas être seuls à porter cette responsabilité. Nous sommes tout à fait prêts à jouer un rôle essentiel de boucle de rétroaction sur le terrain mais, si nous voulons vraiment réduire l'impact pour le milieu marin, nous avons besoin d'un régime d'intervention en cas de déversement et c'est le moment idéal pour le faire.

• (1300)

M. Clifford Small: Merci, monsieur Harris.

Madame Hoyland, allez-y.

Mme Alys Hoyland: Je loge exactement à la même enseigne que mes collègues. J'ajouterais cependant qu'il faut intégrer un mécanisme de surveillance continue au plan de gestion stratégique des débris marins. C'est essentiel si nous voulons avoir une meilleure compréhension des menaces que les débris marins représentent pour nos côtes, y compris ceux qui proviennent des déversements de conteneurs de cargaison maritimes.

Comment pouvons-nous tolérer que des articles soient fabriqués sans jamais parvenir aux consommateurs parce qu'ils sont rejetés par pleines cargaisons dans nos océans, et qu'on demande en plus aux communautés de faire le nettoyage? Nous devons assurer une surveillance continue et établir un plan stratégique auquel participeraient les Premières Nations, le BC Marine Debris Working Group et les populations côtières. C'est essentiel si nous voulons trouver une réponse au problème et mettre en œuvre des solutions en amont, y compris la responsabilité élargie des producteurs.

Mme Karen Wristen: Si vous me le permettez, j'ajouterais qu'il faudra aussi mettre en place un mécanisme de financement régulier, idéalement sur une base annuelle, pour effectuer les travaux de dépollution du littoral qui seront nécessaires en raison des activités continues sur les océans ou à la suite d'un déversement de conteneurs.

Le président: Je vous remercie d'avoir participé aux travaux du Comité et de nous avoir donné vos éclairages sur cette question.

Avant de vous laisser partir, chers collègues, je vous rappelle que vous devez soumettre à la greffière votre liste de témoins à convoquer en vue de notre étude sur les recherches scientifiques et les avis au MPO. L'échéance est le 4 avril, à 17 heures.

Je remercie tous les membres du Comité.

Merci, monsieur Ellis, d'avoir remplacé votre collègue, M. Perkins, pour les 45 dernières minutes. Je sais que vous n'avez pas eu la chance d'intervenir, mais j'ai eu l'occasion de vous voir à la Chambre et j'ai confiance que vous remplirez très bien votre rôle de député. Encore une fois, bienvenue au Comité.

M. Stephen Ellis (Cumberland—Colchester, PCC): Merci, monsieur le président.

Le président: Je remercie également les interprètes, les analystes, la greffière et l'ensemble du personnel.

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 des communes.

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 :
<https://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: <https://www.ourcommons.ca>