



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

## Comité permanent des pêches et des océans

---

FOPO • NUMÉRO 069 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 26 septembre 2017**

**Président**

**M. Scott Simms**



## Comité permanent des pêches et des océans

Le mardi 26 septembre 2017

•(1000)

[Traduction]

**Le président (M. Scott Simms (Coast of Bays—Central—Notre Dame, Lib.)):** Bonjour à tous.

Premièrement, je tiens à présenter mes excuses à nos invités pour le retard. Nous avons dû nous occuper d'un problème relatif aux travaux du Comité.

Nous en sommes à la 69<sup>e</sup> séance du Comité permanent des pêches et des océans. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions les zones de protection marines, au titre de la Loi sur les océans.

Avant de commencer, je vais présenter nos témoins. Ils sont tous les deux avec nous par vidéoconférence, de la côte Ouest, alors c'est très tôt le matin, pour eux.

Je vous salue, en ce début de journée très hâtif, et je vous remercie de vous joindre à nous de si bon matin.

Kevin Obermeyer est le premier dirigeant de l'Administration de pilotage du Pacifique, et Donna Spalding est la directrice de l'administration de la Cruise Lines International Association.

Normalement, nous demandons à nos témoins de nous présenter une déclaration liminaire ne dépassant pas 10 minutes. Vous n'avez pas à utiliser les 10 minutes au complet, mais vous pouvez parler de l'enjeu en question et de la raison pour laquelle nous vous avons invités. Nous allons vous laisser du temps à chacun, puis nous allons passer aux questions des députés représentant les trois partis.

Je vais demander à M. Obermeyer de commencer.

**Capitaine Kevin Obermeyer (premier dirigeant, Administration de pilotage du Pacifique):** Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité. Je suis ravi d'avoir été invité à venir discuter avec vous du recours aux zones de protection marines dans la gestion et la protection de la côte Ouest du Canada.

Je vais brièvement vous décrire qui nous sommes. L'Administration de pilotage du Pacifique est une société d'État fédérale chargée d'offrir un service de pilotage sécuritaire, fiable et efficace dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique. Nous fournissons des pilotes maritimes pour tous les navires de plus de 350 tonnes brutes. La tâche principale du pilote est d'assurer le pilotage des navires lorsqu'ils naviguent dans les eaux où le pilotage est obligatoire afin de les mener des eaux libres à quai de façon sûre et efficace. Les pilotes se voient comme des gardiens de l'environnement et se soucient d'abord et avant tout de la sécurité du navire et de la protection de l'environnement.

La zone de pilotage obligatoire des eaux côtières de la Colombie-Britannique s'étend de l'État de Washington à la frontière de l'Alaska au nord, et inclut toutes les eaux de la mer des Salish et du Passage

de l'Intérieur. En gros, règle générale, si vous ajoutez deux kilomètres à chacune des pointes de terre majeures de la côte Ouest et que vous reliez le tout ensemble, vous obtenez notre secteur de compétence. Vous avez une annexe graphique avec ma déclaration liminaire. J'espère que vous pouvez la voir.

L'avantage d'un secteur de compétence aussi vaste, c'est que nous devons être consultés pour tous les nouveaux projets ou tous les changements opérationnels importants. Cela nous permet de mener des évaluations des risques ou des simulations — premièrement, pour veiller à la faisabilité de tout projet particulier dans l'optique de la sécurité de la navigation, et deuxièmement, pour mettre en place des mesures d'atténuation si le degré de sécurité ne suffit pas dans certains secteurs.

Au cours des quelques dernières années, l'Administration a participé directement ou indirectement à la Zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique, ou ZGICNP, comme tout le monde le sait; à diverses initiatives de partenariat maritime, qu'on appelle aussi MaPP; à la réserve nationale de faune des îles Scott; et à la zone de protection marine des récifs d'éponges siliceuses, pour n'en nommer que quelques-uns. De plus, il y a récemment eu à Parcs Canada une initiative visant la création d'une aire marine nationale de conservation dans le secteur sud des Îles-Gulf et du détroit de Haro. Nous n'avons pas du tout été consultés à ce sujet.

On a de plus en plus besoin d'un système de gestion côtière global qui soit ouvert et transparent, et qui réponde aussi bien aux besoins environnementaux qu'aux objectifs du commerce international et local. Depuis plusieurs années, nous voyons une multitude d'initiatives présentées par divers groupes et ministères sans qu'il y ait d'interaction et de synergie entre ces groupes et ministères. Nous avons donc été heureux de constater que les lettres de mandat des ministres comportaient la directive de travailler ensemble à diverses initiatives.

La Loi sur les océans indique que le Canada est déterminé à « promouvoir la gestion intégrée des océans et des ressources marines ». Pour nous, le mot clé est « intégrée ». C'est vraiment la seule manière de gérer les intérêts divergents et de protéger les écosystèmes. D'après nous, la gestion intégrée, c'est la gestion des écosystèmes ainsi que des diverses activités humaines du secteur, ce qui doit nécessairement comprendre la navigation commerciale.

La protection de l'environnement côtier est extrêmement importante et ne se réalisera qu'avec une approche équilibrée de tous les aspects, notamment le besoin du Canada de faire du commerce et de garder ouverts les points d'accès vers les marchés étrangers. Les ports de Vancouver et de Prince Rupert sont les points d'accès pour le commerce au Canada sur la côte Ouest, et c'est par là que passe 50 % du commerce total du pays. C'est la raison pour laquelle il faut les protéger tout autant que la partie vierge de la côte Ouest. Il est moins facile qu'on le pense de déplacer un réseau de transport.

La gestion intégrée devrait entre autres signifier qu'on mène des évaluations des risques dans les corridors de trafic maritime, en particulier si des pressions sont exercées pour qu'ils soient déplacés pour la protection d'un écosystème en particulier. L'évaluation devrait englober la planification d'un tracé tenant compte des caractéristiques de manoeuvre des navires, de la nature du secteur géographique et de la capacité des navires d'une taille en particulier de se déplacer en toute sécurité dans le nouveau secteur. Elle devrait aussi couvrir le plan d'intervention en cas de déversement ainsi que les temps de réaction.

Nous nous attendons sincèrement à ce que le Plan de protection des océans comporte plusieurs nouvelles initiatives de planification qui viseront la gestion des mouvements des navires, y compris la détermination possible de corridors de navigation tenant compte des préoccupations des collectivités côtières et des collectivités autochtones.

• (1005)

Pour terminer, j'aimerais faire part des réflexions suivantes sur les aires marines protégées à l'étude.

Premièrement, toutes les décisions visant à désigner une zone particulière doivent être prises en fonction de données scientifiques factuelles, et non pas à la suite de pressions exercées par une communauté ou un groupe d'intérêt qui utilisent le processus pour faire avancer leur propre programme.

Deuxièmement, l'utilisation de la technologie devrait être accueillie en tant que moyen pour régler des préoccupations précises et protéger une espèce.

Troisièmement, nous devons nous assurer que le processus de gestion intégrée est entièrement inclusif, qu'il règle les préoccupations relatives à l'environnement et les préoccupations des Autochtones et des communautés, et qu'il tient compte de la nécessité de veiller à ce que le Canada demeure une nation commerçante internationale qui a accès au marché international par l'entremise du réseau portuaire.

Quatrièmement, tous les ministères concernés doivent travailler d'une manière intégrée dans le processus de planification dès qu'une aire est considérée en vue d'une désignation. Il y a eu des échecs dans le passé lorsque les ministères fédéraux travaillaient en vase clos. Même si je ne crois pas que cela se reproduira, en raison des diverses lettres de mandat, il ne faut pas l'oublier.

Pour terminer, je tiens à mentionner que les ports sont plus que jamais vulnérables à la concurrence américaine à l'heure actuelle. Toute détérioration de notre niveau de service attribuable à une hausse des coûts à la suite de la mise en oeuvre d'une aire marine protégée, AMP, pourrait être utilisée pour miner l'avantage concurrentiel du Canada.

Merci de l'invitation à témoigner devant vous. Je vous suis reconnaissant de m'avoir donné cette occasion.

**Le président:** Nous vous remercions infiniment, monsieur Obermeyer.

Nous allons maintenant entendre Mme Spalding, de la Cruise Lines International Association.

Madame Spalding, vous avez 10 minutes, s'il vous plaît.

**Mme Donna Spalding (directrice, Administration, cruise Lines International Association):** Merci beaucoup, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du Comité, de me permettre de comparaître devant vous ce matin.

Mes observations représentent les points de vue des compagnies de croisière membres de la Cruise Lines International Association, et plus précisément ici à Vancouver, où nous gérons, au Canada, la North West and Canada. Nous représentons les régions géographiques du Canada, de l'Alaska, de l'État de Washington et d'Hawaï. Dans ce rôle, nous avons l'occasion de tenir des consultations et la capacité de nous prononcer sur un vaste éventail de scénarios semblables dans divers secteurs. À l'heure actuelle, nous avons 13 compagnies de croisière membres, avec 28 navires qui circulent sur la côte Ouest et 27, sur la côte Est du Canada.

Collectivement, l'avantage économique de l'industrie des croisières et de ses passagers s'élevait à 3,2 milliards de dollars en dépenses directes et indirectes au Canada en 2016, créant 23 000 emplois et versant un peu plus de 1 milliard de dollars en salaires.

La protection de l'environnement, tant des côtes que des océans, est l'un des plus importants facteurs pour les compagnies membres de la CLIA. Ils appuient l'objectif axé sur la planification cohérente et les approches de gestion qui protègent d'importantes ressources. Cet aperçu va de pair avec les objectifs environnementaux de nos compagnies aériennes membres et vise à ce que leurs invités puissent profiter de la beauté des côtes canadiennes. L'importance de reconnaître la nécessité d'une approche équilibrée veille à assurer un environnement commercial prévisible et stable, ce qui est impératif à mesure que des décisions sont prises et que des plans de gestion sont élaborés.

Vu l'accent qui est actuellement porté sur l'Ouest canadien, nous avons participé à des consultations liées aux objectifs du réseau des AMP pour la biorégion du Plan nord. Nous reconnaissons l'importance des objectifs pour protéger les océans, les côtes et les voies navigables du Canada afin qu'elles demeurent en santé et en existence pour les générations futures. Par l'entremise de ces consultations, nous en sommes venus à comprendre les objectifs des principes pour l'élaboration et la mise en oeuvre d'un plan de gestion durable, même si dans le passé, le processus semblait parfois être fragilisé et sans synergie dans divers ministères connexes.

Les politiques et les pratiques de nos compagnies relativement à la réglementation et à la gérance en matière d'environnement égalent ou excèdent celles des régions où elles se rendent. Les compagnies de croisière ont participé à l'élaboration des règlements avec le gouvernement fédéral canadien sur l'utilisation de technologies de pointe dans des secteurs dont le recyclage et la gestion des déchets solides, le traitement des eaux usées et l'utilisation de systèmes de purification à faible teneur en sulfure pour assainir les émissions atmosphériques. Ce ne sont là que quelques initiatives auxquelles ont recouru les compagnies de croisière pour protéger les importants écosystèmes où leurs navires circulent. Nous croyons qu'il est essentiel que les décisions ou les plans soient fondés sur des données scientifiques factuelles, sur la disponibilité de la technologie et sur la prise en compte des défis que le manque de planification entraînerait dans les opérations de nos compagnies membres.

Nous sommes encouragés par les objectifs coordonnés du plan de protection des océans et nous le considérons comme étant une occasion d'élaborer des plans intégrés et globaux de gestion des côtes qui sont ouverts et transparents, regroupant un vaste éventail d'intervenants et de gouvernements pertinents pour collaborer et élaborer des plans pratiques et réalisables. Nous croyons qu'une planification intégrée de la gestion des océans et des ressources marines, dont les aires marines protégées, est une initiative importante pour gérer des activités humaines et des conditions durables afin de favoriser l'avantage économique continu de l'industrie des croisières au Canada.

J'aimerais vous remercier de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous ce matin. J'ai hâte d'entendre vos questions.

• (1010)

**Le président:** Merci, monsieur Spalding, de ces remarques. Nous vous en sommes reconnaissants.

Nous allons maintenant céder la parole aux députés, à mes collègues, pour qu'ils puissent poser des questions. Ils disposeront chacun de sept minutes à la première série de questions, puis de cinq minutes à la suivante. Nous allons commencer par le gouvernement, le Parti libéral.

Madame Jordan, on vous écoute pour sept minutes, s'il vous plaît.

**Mme Bernadette Jordan (South Shore—St. Margarets, Lib.):** En fait, monsieur le président, je vais céder la parole à M. Hardie en premier.

**Le président:** Très bien.

Monsieur Hardie, la parole est à vous pour sept minutes, s'il vous plaît.

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

Merci beaucoup, et bienvenue. J'espère que le temps restera beau sur la côte Ouest. Nous avons eu une averse torrentielle il y a quelques jours qui a permis d'alléger l'air. Je serai de retour vendredi.

Cette étude vise à examiner les critères utilisés pour désigner une aire marine protégée. C'est l'essence même de la motion que notre collègue, M. Arnold, a présentée il y a quelques mois. D'après votre perception du monde, quels devraient être les critères à utiliser, d'après vous, lorsque le gouvernement envisage de désigner une aire marine protégée?

Nous allons commencer avec vous, monsieur Obermeyer.

**Capt Kevin Obermeyer:** Merci, monsieur Hardie.

Je pense que les critères ont déjà été très bien énoncés. Je m'inquiète qu'on ne les respecte pas. Si le processus est intégré et inclusif, je pense que ce sera un très bon processus. Malheureusement, dans le passé, même si des critères étaient en place, ils n'étaient pas toujours respectés, et la majorité des projets étaient administrés en silo sans interaction avec les divers ministères.

**M. Ken Hardie:** Je vais revenir à ce point dans un instant.

Madame Spalding, pouvez-vous commenter les critères généraux, de votre point de vue, que nous devrions utiliser lorsque nous envisageons de désigner une aire marine protégée?

**Mme Donna Spalding:** Je ferai écho à ce que Kevin a dit, mais j'ajouterais qu'il est très important d'appliquer des critères pour désigner une aire marine protégée afin de veiller à utiliser des données scientifiques solides pour établir la raison pour laquelle nous voulons désigner une aire marine protégée, de même que les avantages économiques ou les défis. Il est important pour nos membres d'avoir un environnement prévisible pour les aider à poursuivre leurs activités commerciales. Ils établissent leur itinéraire de 18 mois à deux ans à l'avance. Si les choses changent soudainement, alors ces ressources peuvent être acheminées très rapidement, puis nous perdons ces marchés.

**M. Ken Hardie:** Pour revenir à l'argument que vous avez fait valoir, monsieur Obermeyer, pouvez-vous nous donner un exemple plus concret où il semble y avoir eu un effritement des divers ministères gouvernementaux et groupes d'intérêt?

**Capt Kevin Obermeyer:** Absolument.

Il y a quelques années, nous avons connu un énorme succès avec la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, mais parallèlement, la Zone de

gestion intégrée de la côte nord du Pacifique, la ZGICNP, était administrée par un ministère différent. Initialement, la ZGICNP ne faisait pas participer les fonctionnaires de Transports Canada. Par conséquent, l'industrie maritime a jugé cette administration très unilatérale. Bien que tout le monde comprenne et estime que la protection de l'environnement est primordiale, nous ne pouvons pas oublier le fait que nous sommes une nation commerçante et que les deux éléments vont de pair.

**M. Ken Hardie:** Lorsque nous étions en visite à Prince Rupert il y a quelques mois, nous avons discuté avec quelques groupes d'intérêt là-bas, et j'ai eu l'impression qu'il n'y a pas nécessairement de routes maritimes précises, à proprement parler, où la majeure partie du trafic maritime passe. Ce peut être davantage parce que les eaux sont plus navigables vers Prince Rupert, tandis que la navigation dans le Passage de l'Intérieur ou les détroits a tendance à entraver la circulation.

Monsieur Obermeyer, y a-t-il une voie de navigation bien gérée à l'heure actuelle sur la côte Sud? Quelles seront, d'après vous, les futures pressions sur cette voie si les échanges continuent d'augmenter?

• (1015)

**Capt Kevin Obermeyer:** Il y a en fait deux volets. Il y a, d'une part, les navires sous la responsabilité de pilotes maritimes et, d'autre part, les navires qui servent au commerce intérieur, dont les remorqueurs et les barges. Les navires de plus grande taille contrôlés par l'Administration ont des voies de navigation précises qu'ils ont tendance à suivre. Ce n'est pas toujours le cas pour le trafic intérieur qui a un tirant d'eau moins profond et la capacité de circuler dans de nombreuses autres aires.

Nous travaillons actuellement avec un groupe de pilotes pour officialiser les aires de circulation pour pouvoir naviguer dans les AMP. Ces aires peuvent être communiquées, et tout le monde pourra voir exactement où les navires d'une certaine taille pourront circuler ou non.

À Prince Rupert plus précisément, il y a trois voies de navigation que nous utilisons, mais elles ne sont pas officialisées. Elles ne sont pas approuvées par l'OMI comme elles le sont dans le Sud.

**M. Ken Hardie:** Très bien.

Lorsque nous regardons les aires marines protégées, nous réfléchissons notamment au fait d'avoir des zones, intégralement ou en partie, où il n'y a aucune activité. Dans d'autres cas, certaines activités peuvent avoir lieu, comme la pêche à une profondeur donnée, et certainement le passage de navires de plus grande taille dont ceux que vous représentez tous les deux.

Parlez-moi des navires. Quel est l'âge de la flotte à l'heure actuelle? Quelles sont les technologies ou les avancées qui ont fait leur apparition, surtout en ce qui concerne le bruit, le sillage et quelques autres facteurs, et même l'utilisation d'équipement de mesure de la profondeur? Tous ces facteurs pourraient perturber les populations comme les épaulards résidents du Sud et d'autres groupes. Que permet de faire la technologie dans vos industries pour réduire l'empreinte?

**Capt Kevin Obermeyer:** La technologie utilisée sera adoptée dans l'ensemble de la flotte, car nous avons de très vieux navires qui sont encore sécuritaires et satisfont encore à toutes les exigences et à tous les règlements en matière de transport, mais ils ne sont techniquement pas aussi évolués que les navires de croisière de Donna.

En ce qui concerne le bruit, cela variera considérablement d'un navire à l'autre. Les navires de croisière, par exemple, sont souvent dotés de systèmes de propulsion Azipod. Ce sont des navires électriques qui ont de plus petits moteurs générateurs d'électricité qui alimente un système de propulsion. Ils sont beaucoup moins bruyants qu'un vieux vraquier équipé d'un très gros moteur à une seule hélice qui vient chercher des céréales.

Le niveau variera. À l'heure actuelle, une étude volontaire est menée dans le détroit de Haro et le détroit de Georgia où ces facteurs sont mesurés.

Toute l'industrie participe activement pour essayer de comprendre vraiment à quoi nous avons affaire.

**Le président:** Merci, monsieur Hardie.

Merci, monsieur Obermeyer, de votre intervention.

Avant de passer à l'opposition, je veux souhaiter la bienvenue à notre invité, Mark Holland.

Je sais qu'« Ajax » est dans le titre de votre circonscription, mais j'oublie le titre complet.

**M. Mark Holland (Ajax, Lib.):** C'est juste Ajax. C'est tout.

**Le président:** Mon Dieu. C'est excellent.

**M. Mark Holland:** C'est facile pour vous.

**Le président:** Oui, c'est facile pour moi. On peut toujours juger de la valeur du député par la longueur du nom de sa circonscription.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Sans vouloir vous offenser.

**M. Mark Holland:** C'est blessant.

**Le président:** Nous allons maintenant entendre l'opposition pour sept minutes.

Monsieur Doherty.

**M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à nos invités. Je suis un député de la Colombie-Britannique, alors je sais qu'il est encore tôt là-bas.

Je connais très bien les deux organisations, ayant oeuvré dans l'industrie du transport dans le passé et collaboré avec les deux organisations pour promouvoir le commerce et le tourisme au Canada.

Je vais adresser ma première question à vous, monsieur Obermeyer. Dans votre exposé, il y a quelques points que vous aimeriez que le Comité examine pour faire avancer son étude. Pour le premier point, vous avez dit que « toutes les décisions de désigner une aire donnée doivent être fondées sur des données scientifiques factuelles » et ne devraient pas être le résultat, et je pense que c'est ce que vous avez dit, de « pressions » externes « par une communauté ou un groupe d'intérêt » qui travaille à faire avancer « leur propre programme ». Je me demande si vous pourriez nous en dire plus à ce sujet.

• (1020)

**Capt Kevin Obermeyer:** Oui, absolument. Merci.

La côte Ouest semble être un peu différente des autres côtes au pays. Nous avons de nombreuses communautés qui sont en train d'être créées près des régions côtières telles que la région sud des îles Gulf. Par exemple, nous avons des mouillages dans ces régions depuis plus de 50 ans, mais à mesure que l'embourgeoisement de ces régions progresse et qu'un plus grand nombre de personnes s'y installent, les gens s'organisent — en groupes très bien structurés —

et s'opposent à certaines activités qui ont lieu dans ce qu'ils appellent leur « cour arrière ».

Je comprends leur point de vue, mais ce que nous devons faire, c'est de nous assurer que s'il y a déplacement d'un groupe ou d'activités commerciales en raison de pressions exercées par des groupes comme ceux-là, il faut fournir des données scientifiques; les gens ne peuvent pas seulement soutenir qu'ils n'aiment pas qu'un navire rouillé circule dans leur cour arrière.

**M. Todd Doherty:** Iriez-vous jusqu'à dire que vous voyez d'autres organismes ou groupes exercer des pressions externes qui ont peut-être une influence sur la communauté locale?

**Capt Kevin Obermeyer:** Je pense qu'il y a de nombreuses publications à ce sujet. Il semble y avoir un certain nombre d'ONG qui reçoivent du financement externe. Sur la côte Ouest, on se demande souvent quel est le programme de ces groupes. C'est bien documenté. Ce n'est pas un sujet que je soulève soudainement. Cette situation se produit...

**M. Todd Doherty:** Je comprends. Merci. Pardonnez-moi de couper court à votre réponse, mais j'ai plusieurs questions à poser et je n'ai que sept minutes.

Cette question s'adresse à Mme Spalding et à M. Obermeyer, qui peut-être répondre en premier.

Connaissez-vous bien le projet de loi proposé dont la Chambre sera saisie, le projet de loi C-55?

**Capt Kevin Obermeyer:** Je l'ai lu à plusieurs reprises. Cela ne fait pas partie de ma routine quotidienne, car je dois respecter un ensemble différent de lois dans le cadre de mes fonctions, mais je me tiens au courant. Je sais ce qu'il renferme.

**M. Todd Doherty:** Cela pourrait-il avoir une incidence sur vos activités?

**Capt Kevin Obermeyer:** Possiblement, selon la façon dont il est mis en oeuvre, mais nous appuyons les principes proposés.

**M. Todd Doherty:** D'accord.

Madame Spalding, je vous pose la même question.

**Mme Donna Spalding:** Je n'en connais pas tous les détails. Je l'ai lu; j'ai tenté de le comprendre. Ce qui me préoccupe, c'est sa grande portée. Les résultats peuvent être imprévisibles et nous pourrions être confrontés à des changements qui nuiraient à notre industrie.

**M. Todd Doherty:** Mon collègue M. Hardie a fait valoir que l'étude portait sur les critères relatifs aux zones de protection marine. Elle porte aussi sur le processus que nous examinons. Nous étudions le processus et les critères tandis que le gouvernement et les intervenants se penchent sur les zones de protection marine. Croyez-vous qu'il est juste de dire que le processus global est quelque peu fracturé?

**Mme Donna Spalding:** Je suis tout à fait d'accord avec vous. Il y a environ cinq ans, Parcs Canada a réalisé une étude sur le sud des îles Gulf. On a lancé une initiative sur les îles Scott. Il y en a plusieurs autres. Il y a ensuite eu la ZGICNP et maintenant on se penche sur la biodiversité de la biorégion du nord. Tout au long de ce processus, on a omis de désigner la région dans son ensemble, de déterminer la relation entre les divers éléments de cette région et de trouver la voie à suivre en Colombie-Britannique.

**M. Todd Doherty:** D'accord. Je vous remercie de votre commentaire.

Ma prochaine question s'adresse aux deux représentants.

Monsieur Obermeyer, vous avez parlé — et je vous en remercie — de la situation nationale par rapport à la situation internationale, puisque nos grands navires suivent les lignes de navigation internationales, tandis qu'à l'échelle nationale, il n'y a pas vraiment... Ils suivent des voies, mais les lignes directrices sont beaucoup moins strictes.

Vous avez tous deux parlé de concurrence. Madame Spalding, vous avez dit que vos transporteurs avaient la possibilité d'aller au sud de la frontière. M. Obermeyer a dit la même chose à propos de ses clients. Le Canada doit être une nation commerçante et doit favoriser le tourisme. Diriez-vous qu'il faudra faire preuve d'une grande prudence à l'avenir et choisir nos mesures avec soin, puisque les organisations et les industries auront le choix d'aller ailleurs?

•(1025)

**Capt Kevin Obermeyer:** C'est juste.

**Mme Donna Spalding:** Je crois que c'est déjà le cas. Avant, par exemple, de nombreuses croisières vers l'Alaska partaient de Vancouver. Étant donné les changements relatifs aux navires et la capacité d'aller plus loin dans le même temps, les itinéraires ont quelque peu changé et les navires vont maintenant au sud de Seattle... vers San Francisco et Los Angeles.

Donc oui, les navires vont ailleurs, et nous sommes perdants.

**M. Todd Doherty:** Est-ce que les mesures prises jusqu'à maintenant sur la côte Est entraînent une réduction du nombre de croisières ou leur annulation?

**Mme Donna Spalding:** Est-ce que vous faites référence au ralentissement obligatoire pour protéger la baleine noire?

**M. Todd Doherty:** Oui.

**Mme Donna Spalding:** La réponse, c'est oui. De nombreux navires ont dû changer leur itinéraire et abandonner certains ports d'escale. Ils n'ont tout simplement pas le temps. C'est ce qui se produit. C'est plus difficile d'établir les itinéraires, pour lesquels les passagers ont payé et auxquels ils s'attendent.

Aussi, la situation est imprévisible. Les propriétaires de navires et les sociétés se demandent ce qui va se passer l'année prochaine, et on ne le sait pas. Il faut...

**Le président:** Merci, madame Spalding. Je suis désolé, mais vous pourrez clarifier vos propos plus tard et les compléter si vous le souhaitez. Il n'y a pas de problème.

Mesdames et messieurs, on a beaucoup utilisé l'acronyme « ZGICNP ». J'aimerais simplement préciser — pour ceux qui ne le savent pas, que ce soit les gens dans la salle ou ceux qui nous écoutent par Internet — qu'il s'agit de la Zone de gestion intégrée de la côte Nord du Pacifique, qui s'étend sur 102 000 kilomètres carrés. Elle vise la conservation de la nature et la gestion des activités humaines sur la côte Nord-Ouest de la Colombie-Britannique.

Cela étant dit, je cède la parole à M. Johns. Vous avez sept minutes, monsieur. Allez-y.

**M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD):** Merci.

Je salue mes concitoyens de la Colombie-Britannique. Je suis sur le même fuseau horaire que vous; je suis arrivé ce matin. Nous vous remercions de vous joindre à nous aujourd'hui. Nous sommes heureux de vous voir et de vous entendre. Votre opinion est importante.

Ma question porte sur les débris marins, les plastiques dans l'océan et leur impact non seulement sur les ZPM, mais aussi sur tous les habitants des régions côtières de la Colombie-Britannique et des autres régions côtières, et sur nos océans. Nous savons que l'ONU, la Commission européenne et le Forum économique mondial reconnaissent l'urgence de changer de façon radicale notre manière d'utiliser les plastiques. Évidemment, cela a une incidence sur les ZPM.

Je vais commencer par vous, Donna. Vous pourriez peut-être nous parler de l'industrie des croisières et des mesures que vous prenez pour réduire l'utilisation des plastiques non réutilisables et les déchets rejetés dans ces grands écosystèmes fragiles qui nous tiennent à coeur.

**Mme Donna Spalding:** Je travaille dans l'industrie des croisières depuis 20 ans maintenant, et la plupart des opérations ont énormément changé au fil des années. On va jusqu'aux petits détails... Prenons par exemple les canettes d'aluminium. Les paquets de six sont parfois retenus par des anneaux de plastique. Les croisiéristes n'acceptent pas ces emballages. Ils ne les achètent tout simplement pas sous cette forme.

Nous offrons des visites environnementales de nos navires. Nous montrons aux gens la zone de traitement des déchets solides. Il faut voir leurs yeux... lorsqu'ils réalisent ce qui se passe. Tout ce qui est recueilli sur le navire de croisière passe par la zone de traitement des déchets solides. Chaque sac, chaque canette, tout est trié. On recycle tout ce qu'on peut; on décharge tout ce qu'on peut. Nous ne rejetons aucun plastique dans l'océan.

**M. Gord Johns:** Avez-vous pensé à une interdiction complète de l'utilisation des plastiques non réutilisables dans l'industrie? Je sais que de nombreux centres de villégiature le font partout dans le monde; c'est aussi le cas des collectivités de la côte de la Colombie-Britannique.

•(1030)

**Mme Donna Spalding:** Samedi dernier, j'ai fait la visite d'un navire et j'ai eu une surprise: on m'a servi un café dans une tasse de carton. Elle n'était pas en plastique.

**M. Gord Johns:** Excellent. C'est bien.

Monsieur Obermeyer, ma prochaine question va dans le même sens. Nous venons de connaître le plus important déversement de débris des dernières décennies sur la côte Ouest. Le plan de protection des océans ne fait aucune mention des plastiques dans l'océan et des débris marins. Il n'y a aucun mécanisme visant le nettoyage après un déversement de débris. On l'a constaté récemment. On sait que le commerce entre le Canada et l'Asie a augmenté d'environ 6 % au cours des 10 ou 20 dernières années.

Y a-t-il des initiatives — je sais que vous devez faire concurrence aux ports des États-Unis — ou des mesures qu'on pourrait prendre afin de percevoir de petites redevances environnementales sur le transbordement des marchandises, dont pourraient se servir les collectivités côtières pour atténuer les répercussions des débris marins émanant de l'industrie du transport maritime?

**Capt Kevin Obermeyer:** L'industrie du transport maritime paie déjà beaucoup de frais, notamment les droits de pilotage, qui sont trop élevés de l'avis de la plupart des intervenants. Je crois que l'ajout d'un autre droit pourrait être la goutte qui fait déborder le vase. Je suis certain qu'on s'y opposera.

Je crois qu'il y a d'autres façons de faire. Il y a de très bonnes associations sur la côte. Il y a aussi la MARPOL, le règlement de l'OMI pour prévenir la pollution en mer. Tout cela est en place. Je ne sais pas si les redevances environnementales profiteraient vraiment aux collectivités. Les plastiques que l'on voit le long des plages de Haida Gwaii ne viennent pas des navires. Ils sont le résultat du tsunami au Japon.

**M. Gord Johns:** Je ne crois pas que ce soit uniquement le tsunami. Je vis dans une collectivité côtière. Je suis né et j'ai grandi sur l'île de Vancouver. On y retrouve des espadrilles, qui viennent des conteneurs renversés; on a même trouvé des réfrigérateurs sur la plage récemment. Ces articles viennent de l'industrie du transport maritime. Il y a les engins fantômes — c'est vrai — et l'usage humain, et tout plein d'autres choses qui contribuent à la présence de plastique dans l'océan, mais l'industrie du transport maritime y contribue, sans aucun doute. Il faut trouver une meilleure façon de régler le problème, parce que les collectivités côtières sont directement touchées par cette augmentation du commerce. Nous sommes tous très fiers de ce commerce et nous voulons qu'il continue de croître, mais il faut trouver une meilleure façon de protéger les zones de protection marine et les collectivités côtières de sorte qu'on puisse nettoyer les dégâts qui viennent avec ce succès.

Je reviens à vous, Donna. Nous savons que l'industrie des croisières a pris un engagement à l'égard de la durabilité. Comment pourra-t-elle s'adapter et veiller à ce que les rejets n'affectent pas l'intégrité écologique des ZPM?

**Mme Donna Spalding:** Les rejets des navires de croisière sont hautement réglementés, tant à l'échelle internationale qu'en vertu des lois canadiennes. Sur le plan technologique, l'industrie des croisières est déjà en avance sur toutes les autres, et ce depuis de nombreuses années. Nous avons adopté des technologies qui nettoient les eaux usées au point où elles deviennent potables. On broie les déchets alimentaires; on ne mélange pas les divers déchets. Les conduites d'évacuation ne sont pas mixtes. Il y a les eaux noires, les eaux grises et les déchets alimentaires. Les autres rejets sont hautement réglementés. Les normes sont élevées et les déchets bien gérés.

**M. Gord Johns:** Merci. Je crois qu'il me reste moins d'une minute.

Ma dernière question s'adresse à vous, monsieur Obermeyer. Je suis heureux que mon collègue de la Colombie-Britannique, M. Hardie, ait parlé des épaulards de la population résidente de la côte Sud. L'industrie devrait-elle songer au transport maritime à courte distance afin de réduire l'impact du bruit dans les détroits de Juan de Fuca et de Georgia? Est-ce que l'industrie songe à réduire la taille des navires qui passent par là?

**Capt Kevin Obermeyer:** Le problème, c'est qu'à l'heure actuelle, le port de Vancouver est le seul à pouvoir accueillir un si grand nombre de navires d'une si grande taille.

**M. Gord Johns:** Je crois que Port Alberni a un port en eau profonde. On y prépare un projet, le PATH. Je sais qu'on lance de nombreuses idées à cet égard, pour réduire le bruit dans le détroit.

•(1035)

**Capt Kevin Obermeyer:** Eh bien, si l'on pense à la taille des remorqueurs et au bruit du remorquage, je ne sais pas si ce serait moins bruyant que les nouveaux navires, qui sont très efficaces. Je ne sais pas si nous avons des données scientifiques à cet égard.

**Le président:** Merci, monsieur Obermeyer.

Merci, mesdames et messieurs. Comme le temps file, il semble que nous allons dépasser le temps prévu pour la réunion; j'espère que

vous me permettrez de la prolonger. Nous avons du temps pour deux autres questions: une des libéraux et l'autre des conservateurs.

Tout d'abord, est-ce que vous me donnez la permission de prolonger la séance pour qu'on entende les deux dernières questions? Nous allons dépasser le temps prévu de quelques minutes.

D'accord. Je ne vois personne s'y opposer. Nous allons entendre M. McDonald.

Vous disposez de sept minutes, monsieur. Allez-y.

**M. Ken McDonald (Avalon, Lib.):** Monsieur le président, je vais céder mon temps de parole à M. Finnigan.

**Le président:** Monsieur Finnigan, vous disposez de sept minutes.

**M. Pat Finnigan (Miramichi—Grand Lake, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence, même s'il est très tôt.

J'ai quelques questions à vous poser. Comme vous le savez, on a retrouvé plus d'une douzaine de baleines noires mortes sur la côte Est. Je sais que ces décès ont affecté votre industrie. Nous savons que ces problèmes ne disparaîtront pas, pour diverses raisons. De grands mammifères sont blessés. D'autres plus petits le sont peut-être aussi sans qu'on le sache. Je crois que nous n'avons pas encore déterminé la cause exacte de ces décès, mais nous savons que certaines baleines sont entrées en collision avec de gros navires.

Madame Spalding, votre industrie a-t-elle proposé des solutions, des technologies, quelque chose pour réduire le risque de blesser ces espèces?

**Mme Donna Spalding:** Je vous remercie de soulever la question, monsieur Finnigan.

Les technologies utilisées par les navires de croisière sont largement supérieures à celles utilisées par les autres navires. Nous avons proposé à Transports Canada et au MPO d'utiliser sur les deux côtes les technologies et procédures déjà en place sur la côte du Maine pour la baleine noire et en Alaska pour la baleine grise.

Je pense aux applications et aux quarts à la passerelle, qui permettent de surveiller les baleines. On utilise aussi les hydrophones, qui captent le son des baleines et le transmettent à un satellite, qui le transmet à son tour aux navires, qui savent ainsi où se trouvent les baleines et peuvent les éviter. Les technologies représentent la solution pour gérer ces ressources que nous voulons protéger sur les deux côtes, qu'il s'agisse de la population d'épaulards résidente du Sud ou de la baleine noire de la côte Est.

**M. Pat Finnigan:** Merci.

Monsieur Obermeyer, voudriez-vous répondre à la question?



**Capt Kevin Obermeyer:** Oui. Sur la côte Ouest, pour la population d'épaulards résidente du Sud, nous proposons d'adapter les unités de pilotage portables personnelles des pilotes. Ainsi, les nombreuses bouées acoustiques nous permettraient de savoir exactement où se trouvent les divers troupeaux. À l'heure actuelle, on oblige presque tous les navires à ralentir dans une grande zone, ce qui augmente le temps passé en mer et qui — nous l'espérons — diminue la signature sonore, mais on ne sait pas si les baleines se trouvent dans la zone lorsqu'on applique ces mesures.

Cette nouvelle technologie nous permettrait de détecter les baleines et de ralentir lorsque cela est nécessaire ou d'aller plus vite s'il n'y a pas de baleines dans la zone.

**M. Pat Finnigan:** Bien sûr, les petits et grands mammifères ne savent pas s'ils nagent dans les eaux américaines ou dans les eaux canadiennes. Les règlements varient-ils beaucoup d'une région à l'autre? À l'heure actuelle, devez-vous modifier vos pratiques commerciales d'un pays à l'autre?

**Mme Donna Spalding:** Concernant la protection de baleines, que ce soit aux États-Unis ou au Canada, les règles relatives aux exemples précis dont il est question sont très similaires. À ce chapitre, la NOAA nous précède. C'est elle qui a mis en place certaines de ces infrastructures.

Sur la côte est du Maine, dans le sanctuaire des baleines noires, un système d'hydrophones a été mis en place pour signaler la présence des baleines. Cette information est ensuite transmise par satellite, non seulement aux navires par l'entremise d'une application, mais aussi à la NOAA. Lorsque la présence des baleines est évidente, les autorités communiquent avec les navires, comme nous le faisons en Alaska pour les baleines grises, afin de leur signaler la présence des baleines et de leur demander de ralentir. C'est le système qui est en place actuellement. Ensuite, lorsque les baleines s'éloignent, les règles sont ajustées en conséquence.

• (1040)

**M. Pat Finnigan:** Merci.

Monsieur Obermeyer, auriez-vous un commentaire à formuler sur la question?

**Capt Kevin Obermeyer:** Non, je suis d'accord avec Mme Spalding.

**M. Pat Finnigan:** Concernant la collaboration avec les Premières Nations sur les deux côtes, quel genre de communications entretenez-vous? Selon vous, votre industrie peut-elle travailler tout en respectant les traditions et les territoires de pêche traditionnels des Premières Nations? J'aimerais vous entendre à ce sujet. Si je ne m'abuse, vous avez tous les deux parlé des Premières Nations.

**Capt Kevin Obermeyer:** Je vais répondre d'abord.

L'Administration de pilotage du Pacifique et les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique travaillent depuis maintenant environ 8 ou 10 ans avec des groupes des Premières Nations de la côte. Nous leur expliquons qui nous sommes, ce que nous faisons et pourquoi. Nous faisons également un peu d'éducation et de recrutement. Nous entretenons de très bonnes relations avec de nombreux groupes autochtones le long de la côte.

Ce que j'ai découvert, c'est que ces groupes appuient fortement les pilotes et ce qu'ils font. Nous agissons à titre d'intermédiaire. S'ils ont des questions ou des préoccupations au sujet d'un navire en particulier dans une région donnée, ils savent qui appeler et, d'ailleurs, ils nous appellent fréquemment. Notre relation est saine et fonctionne.

La seule fois où j'ai vécu des moments angoissants a été lorsqu'il était question de passer par la porte d'entrée du Nord. Nous avons eu de très bonnes discussions sur le sujet.

**M. Pat Finnigan:** Madame Spalding, auriez-vous quelque chose à ajouter?

**Mme Donna Spalding:** Non, merci.

**M. Pat Finnigan:** D'accord.

Ce sera tout pour moi, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

Notre dernier intervenant sera M. Arnold ou M. Doherty.

D'accord. Monsieur Arnold, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Merci à nos deux témoins d'avoir accepté de se présenter à cette heure si matinale.

Vous avez dit tous les deux, certainement vous, madame Spalding, que les décisions prises devraient s'appuyer sur des données scientifiques. Je suis d'accord avec vous qu'il est nécessaire de savoir ce que nous faisons et pourquoi avant d'agir. Toutefois, j'aimerais attirer votre attention à une ligne du sommaire du projet de loi C-55 concernant la Loi sur les océans. On peut lire ceci:

Le texte modifie la Loi sur les océans afin, notamment:

d) de prévoir que le gouverneur en conseil et le ministre ne peuvent utiliser l'absence de certitude scientifique concernant les risques que peut présenter l'exercice d'activités comme prétexte pour remettre à plus tard l'exercice des attributions qui leur sont conférées par les paragraphes 35(3) ou 35.1(2) ou ne pas exercer ces attributions;

Êtes-vous inquiets à l'idée que le ministre ou le gouverneur en conseil puisse imposer des changements, des restrictions ou une AMP sans avoir à justifier cette décision sur le plan scientifique?

**Mme Donna Spalding:** Merci pour cette question, monsieur Arnold. Sans vouloir tomber dans la critique, cela s'est déjà produit sur la côte Est en ce qui a trait aux baleines noires. Transports Canada et le MPO nous ont tous les deux signalé qu'ils n'avaient pas beaucoup de données scientifiques à leur disposition. Nous savons que 12 baleines sont décédées cette année et que bon nombre d'entre elles sont mortes après avoir été coincées dans des filets de pêche, et non pas après avoir été frappées par un navire.

Ne vous y méprenez pas: nous respectons la mesure qui a été adoptée. Tout comme vous, nous devons composer avec cette mesure. C'est la suite des choses qui nous inquiètent. Si nous n'utilisons pas les données scientifiques que nous avons, aussi minces soient-elles, pour travailler avec les compagnies de transport maritime et les navires eux-mêmes... Le recours à la technologie et aux navires pour la surveillance nous permettra d'acquérir les données nécessaires afin de diminuer certaines de ces conséquences.

La situation est légèrement différente en ce qui a trait à une AMP sur la côte Ouest. Des initiatives ont été amorcées sur la côte du Pacifique avec lesquelles de nombreuses personnes ne sont pas d'accord. Elles ne sont pas d'accord en raison de leur... ce n'est pas une chose avec laquelle elles sont d'accord. Jouons franc jeu: il est question ici des navires-pétroliers.

Le transport maritime a beaucoup changé au fil des ans. Je me souviens qu'il y a une trentaine d'années, en Alaska, nous utilisions un navire à coque simple et il y a eu un déversement de pétrole épouvantable. Nous n'utilisons plus ce genre de navires. Nous n'utilisons pas de navires qui déversent des déchets non traités. Nous n'utilisons pas de navires qui déversent des ordures. Nous sommes observés. Lorsqu'une situation se produit, les passagers des navires de croisière prennent des photos et publient le tout sur les médias sociaux. On ne peut se permettre de salir les eaux.

• (1045)

**M. Mel Arnold:** Avez-vous fourni au MPO et à la Garde côtière, notamment, des informations et des données, par exemple, sur les observations de baleines et leurs emplacements, ou avez-vous été consultés sur de telles données? Avez-vous offert l'utilisation d'une autre de vos technologies?

N'importe lequel d'entre vous peut répondre.

**Mme Donna Spalding:** Oui, nous avons proposé utilisation de telles technologies. Nous le faisons déjà dans d'autres régions, notamment en Alaska, grâce à un système semblable à celui que propose M. Obermeyer pour les unités de pilotage. Nous le proposons aux équipes de surveillance sur les ponts. Ces équipes observent les baleines et transmettent l'information au service des forêts à Glacier Bay. Ce service a un blogue auquel tout le monde s'inscrit et il transmet des annonces immédiates sur les systèmes des navires et le système des pilotes.

**M. Mel Arnold:** Avez-vous offert ce genre d'information aux autorités canadiennes? Ces informations ont-elles été bien accueillies ou refusées?

**Mme Donna Spalding:** Oui, nous leur avons offert ces informations. Les autorités étaient heureuses de prendre connaissance de ces informations, mais les choses ne sont pas allées plus loin. Nous devons simplement ralentir les navires afin de réduire le bruit. À cet égard, il faudra des années avant que les navires soient équipés de la technologie nécessaire.

**Capt Kevin Obermeyer:** Je suis d'accord avec Mme Spalding. Nous avons également offert de telles informations.

**M. Mel Arnold:** Ces informations ont-elles été bien accueillies ou refusées?

**Capt Kevin Obermeyer:** Jusqu'à maintenant, elles n'ont pas été retenues.

**M. Mel Arnold:** D'accord.

**Le président:** Merci, monsieur Arnold. Je dois vous interrompre.

Nous en sommes à la fin de la séance. Je tiens à remercier nos témoins: M. Kevin Obermeyer, de l'Administration de pilotage du Pacifique, et Mme Donna Spalding, de Cruise Lines International Association.

Vous vous êtes levés tôt pour venir nous aider dans le cadre de notre étude, et nous vous en remercions.

Merci également à nos invités spéciaux — M. Holland, M. Badawey et M. Johns.

Messieurs les membres du Comité, nous nous reverrons jeudi.

La séance est levée.

---







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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