



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 040 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 2 décembre 2014

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 2 décembre 2014

•(1100)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte. Je crois que tout le monde est présent et prêt. Nous allons donc commencer même si nous sommes en avance de quelques minutes.

Nous avons dans la salle Wendy Zatylny — j'espère que j'ai prononcé correctement; si ce n'est pas le cas, je m'en excuse —, de l'Association des administrations portuaires canadiennes. Nous avons également M. Yoss Leclerc, de l'Administration portuaire de Québec.

Nous entendons également, par vidéoconférence de Vancouver, M. Michael Lowry, de la Western Canada Marine Response Corporation, ainsi que M. Jonathan Whitworth, de Seaspan.

Comme nous craignons toujours les difficultés techniques, je vais commencer par donner la parole à M. Lowry et M. Whitworth. M'entendez-vous, messieurs?

M. Michael Lowry (Relations extérieures, Western Canada Marine Response Corporation): Je vous entends bien.

M. Jonathan Whitworth (chef de la direction, Seaspan ULC, Seaspan): Ici Jonathan. Je vous entends bien.

Le président: Monsieur Lowry, vous avez 10 minutes pour présenter votre exposé. Vous pouvez commencer.

M. Michael Lowry: Merci, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs. Je vous remercie d'avoir invité la Western Canada Marine Response Corporation à présenter un exposé au comité.

La WCMRC est l'un des quatre organismes d'intervention en cas de déversements accidentels de pétrole certifiés par Transports Canada. Nous sommes le seul organisme d'intervention de la côte Ouest. Nous avons commencé nos activités en 1976, à titre de coopérative industrielle, sous le nom de Burrard Clean. À l'époque, notre rôle consistait à intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures dans les eaux du port de Vancouver. Après l'incident de l'*Exxon Valdez* en 1989, le gouvernement du Canada avait établi le Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin. Le rapport final du comité formulait 107 recommandations qui ont abouti aux modifications apportées en 1995 à la Loi sur la marine marchande du Canada.

Ces modifications ont entraîné la création d'un régime d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures financé par le secteur privé, réglementé par le gouvernement fédéral et s'appliquant à l'ensemble des eaux côtières du Canada. Depuis, la WCMRC est le seul organisme d'intervention de la côte Ouest. Trois autres organismes d'intervention s'occupent de la côte Est. Nos activités de préparation sont financées par les cotisations que versent les entreprises de navigation et de manutention des hydrocarbures qui

exercent leurs activités le long de la côte Ouest et par les droits prélevés sur les chargements de produits pétroliers en vrac.

Tout navire de plus de 400 tonneaux qui entre dans un port de la Colombie-Britannique est tenu d'être membre de la WCMRC. Tout navire de plus de 150 tonneaux qui transporte du pétrole est également tenu de verser des cotisations à notre société. Cela comprend les navires-citernes, les chalands et les navires de ravitaillement en carburant. Au total, nous avons près de 2 200 membres. Toutefois, si un navire passe par les eaux canadiennes sans s'arrêter dans un port canadien, il n'est pas tenu d'être membre d'un organisme d'intervention. En cas de déversement, la partie responsable est tenue par la loi d'acquitter 100 % des frais de nettoyage jusqu'à concurrence de la limite de responsabilité.

Pour prouver à Transports Canada qu'ils se conforment à la loi, les navires doivent avoir un plan d'urgence de bord à mettre en oeuvre en cas de déversement. Les installations de manutention d'hydrocarbures doivent également avoir un tel plan d'urgence. Les deux groupes doivent en outre détenir un certificat établissant qu'ils ont une entente avec un organisme d'intervention et une preuve de solvabilité et désigner une personne autorisée à mettre en oeuvre le plan.

En vertu des modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada, les organismes d'intervention doivent être certifiés par Transports Canada. Les normes relatives aux délais de réaction, à la capacité et à la planification sont également précisées dans la loi. Les normes de planification ne donnent pas d'indications sur le temps de réaction parce qu'elles ont pour objet de définir les critères de rendement. Ordinairement, les temps de réaction sont moindres.

À titre d'organisme d'intervention certifié par Transports Canada, nous devons démontrer à intervalles réguliers que nous avons la capacité d'intervenir en cas de déversement afin de maintenir notre certification. Des employés de Transports Canada assistent aux exercices de certification à titre de vérificateurs, tandis que d'autres membres du personnel participent aux activités d'intervention. De plus, la WCMRC participe à des exercices organisés par ses membres, aux exercices annuels conjoints organisés dans le cadre du Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis en cas de pollution des eaux, ainsi qu'à des exercices transfrontaliers avec des partenaires d'entraide de Washington et de l'Alaska.

Les organismes d'intervention du Canada sont tenus d'avoir suffisamment d'équipement pour combattre un déversement de 10 000 tonnes ou 70 000 barils. L'équipement actuel de la WCMRC lui permettrait de combattre un déversement 2,6 fois supérieur. Des temps de réaction échelonnés sont également établis dans la Loi sur la marine marchande du Canada, qui définit des normes de planification pour les déversements qui se produisent dans les limites d'un port désigné, des secteurs primaires d'intervention et des secteurs d'intervention renforcée. À l'heure actuelle, Port Metro Vancouver est le seul port désigné de la côte Ouest. Les organismes d'intervention sont également tenus de présenter à Transports Canada, tous les trois ans, un plan d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Pour satisfaire à ces exigences, nous avons des entrepôts à Burnaby, à Duncan, dans l'île de Vancouver, et à Prince Rupert. Nous avons aussi 11 dépôts d'équipement stratégiquement placés le long de la côte de la Colombie-Britannique. Nous possédons une flotte de 31 navires d'intervention et sommes en mesure de poser 32 000 mètres d'estacades flottantes, ce qui représente deux fois et demie la capacité exigée. Nous formons tous les ans un nombre d'intervenants d'urgence pouvant atteindre 200, qui comprennent des pêcheurs des Premières Nations et des agents d'affrètement.

En cas de déversement, la WCMRC s'occupe du nettoyage à contrat pour le compte de la partie responsable et conformément à ses ordres. La Garde côtière canadienne surveille les opérations d'intervention et prend le commandement si la partie responsable de la pollution ne peut ou ne veut pas intervenir. Le travail prend fin lorsque nous estimons qu'il ne reste plus de produits à recouvrer et qu'Environnement Canada et la province confirment notre évaluation.

La WCMRC a réagi avec succès à des déversements d'huiles tant légères que lourdes. Nous avons tout un assortiment de récupérateurs pouvant prendre les deux genres de produits. D'après les normes de planification prévues dans la Loi sur la marine marchande du Canada, les opérations de récupération en mer ne devraient pas durer plus de 10 jours et les opérations de nettoyage du littoral devraient être terminées dans les 50 jours.

Si un déversement se produit dans un secteur transfrontalier ou à proximité, les organismes des deux pays doivent intervenir. Les interventions conjointes canado-américaines sont régies par le Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis en cas de pollution des eaux. Les gardes côtières du Canada et des États-Unis gèrent la mise en oeuvre et l'application de ce traité et procèdent tous les deux ans à des exercices destinés à mettre à l'épreuve les stratégies d'intervention.

•(1105)

La WCMRC a également conclu des accords d'entraide avec des organismes d'intervention du Canada et des États-Unis. Il s'agit de contrats officiels entre organismes d'intervention en vertu desquels chacun s'engage à prêter son concours à l'autre au besoin. Nous avons actuellement des accords d'entraide avec la NRC, la Southeast Alaska Petroleum Response Organization, ou SEAPRO, et l'Association of Petroleum Industry Cooperative Managers, ou APICOM, ainsi qu'avec la Société d'intervention maritime, Est du Canada, ou SIMEC.

Comme vous le savez sans doute, le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes a publié, vers la fin de l'année dernière, un rapport intitulé *Un examen du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires — Mettre le cap sur l'avenir*. Le comité a formulé

45 recommandations que la WCMRC appuie, surtout en ce qui concerne la transition vers un régime axé sur le risque. Nous sommes en faveur de l'idée de répartir les ressources de planification et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en fonction des risques propres à chaque région géographique.

En mai dernier, le gouvernement fédéral a annoncé de nouvelles mesures fondées sur les recommandations du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes. Elles comprennent la création de nouveaux partenariats de planification d'intervention par secteur en cas de déversement pour quatre régions, dont le sud de la Colombie-Britannique. La prévention des déversements, la préparation et l'intervention dans les quatre régions tiendront compte de la géographie régionale, de la fragilité écologique et du trafic de pétroliers. Les mesures prévoient aussi de modifier la loi pour autoriser le recours à d'autres moyens d'intervention tels que la pulvérisation d'agents dispersants chimiques et la combustion des hydrocarbures en cas d'urgence, et pour préciser que la Garde côtière canadienne a le pouvoir d'utiliser ou d'autoriser ces moyens si elle juge qu'ils assurent un avantage environnemental net.

Enfin, les mesures proposées prévoient un renforcement du régime du pollueur payeur grâce à des modifications législatives et réglementaires destinées à consolider la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Les modifications supprimeraient la limite de responsabilité par incident de la caisse, qui s'élève actuellement à 161 millions de dollars, de façon à rendre disponible dans chaque cas le plein montant d'environ 400 millions de dollars. Cela permettra de dédommager les parties admissibles et d'imposer un droit pour recouvrer ces coûts auprès de l'industrie.

Dans le cadre de la transition vers un régime axé sur le risque, la WCMRC met actuellement au point un outil numérique de planification géographique afin de coordonner les activités d'intervention. Cette application primée sera mise à la disposition de tous les intervenants de la WCMRC, qui peuvent ainsi connaître l'emplacement des navires, de l'équipement et du personnel disponibles. Elle affiche les données en temps réel, ce qui nous permet de reconnaître rapidement les secteurs prioritaires pouvant nécessiter une stratégie de protection basée sur les conditions possibles de fragilité, la topographie, l'infrastructure environnante et les menaces et dangers connus. L'application comprend aussi une base de données des plans d'intervention propres à chaque site, ce qui renseignera les intervenants sur les stratégies à adopter pour poser des barrages flottants et sur les points d'intervention.

Cela met fin à mon exposé.

Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie.

C'est maintenant au tour de M. Whitworth, pour 10 minutes ou moins.

M. Jonathan Whitworth: Bonjour. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser au comité aujourd'hui.

Comme la WCMRC, Seaspan est depuis longtemps présente sur la côte de la Colombie-Britannique. En fait, nos racines remontent à 1886 et nos chantiers navals, à 1902. Pour ceux d'entre vous qui ne connaissent pas Seaspan, je dirai que nous sommes une entreprise maritime polyvalente et diversifiée qui s'occupe d'activités aussi bien en mer que sur terre.

En mer, nous exploitons actuellement quelque 111 chalands qui vont et viennent le long des côtes, transportant surtout des produits forestiers, des matériaux granulaires ainsi qu'une certaine quantité d'hydrocarbures et de produits chimiques. Nous exploitons aussi 35 remorqueurs, dont 20 conduisent nos chalands à leur destination tandis que les 15 restants se chargent de l'entrée, de la sortie et de l'escorte de tous les navires au port de Vancouver, à Roberts Bank, dans le Fraser et à Victoria. Sauf dans le Nord, à Prince Rupert et à Kitimat, nous nous occupons de l'essentiel des opérations d'entrée et de sortie des navires. Pour mettre les choses en perspective, je préciserai qu'il y a environ 3 200 entrées et sorties dans le seul port de Vancouver. Nous en faisons aussi plus d'un millier à Roberts Bank, qui est le plus important terminal d'exportation de charbon de l'Amérique du Nord. Nous nous sommes occupés en outre, ces 30 dernières années, de quelque 20 000 opérations distinctes d'escorte au sud du secteur du pont Second Narrows.

La sécurité du transport et de la navigation le long des côtes de la Colombie-Britannique est un très important sujet de discussion dont vous entendrez évidemment parler dans le contexte de sujets tels que le jumelage du pipeline Kinder Morgan. Beaucoup de gens, même d'ici, à Vancouver, ne se rendent pas compte du fait que des pétroliers naviguent en toute sécurité dans ce secteur depuis 1952, et que Seaspans a joué un rôle de premier plan dans ce régime de sécurité. Je répète que nous nous sommes occupés de 20 000 opérations d'escorte à travers le port de Vancouver. Toute cette navigation passe dans un corridor de 450 pieds de largeur, sous la travée centrale du pont ferroviaire Second Narrows. Cela signifie que nous avons un dossier exceptionnel de sécurité exempt de tout incident pendant toute cette période. C'est une chose dont Seaspans et ses marins sont très fiers.

À part les activités de nos remorqueurs et de nos chalands, nous exploitons aussi des services de traversier qui sont les plus importants de l'Ouest canadien, après ceux de B.C. Ferries.

Enfin, comme certains membres du comité le savent peut-être, Seaspans est aussi l'un des plus importants propriétaires de navires du Canada. Le 19 octobre 2011, nous avons eu la grande chance d'être choisis comme constructeurs de navires non destinés au combat dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale. Par conséquent, nous commencerons très bientôt à construire notre premier bâtiment de la Garde côtière canadienne. Nous espérons pouvoir nous occuper ainsi de construire des navires pour la Marine royale canadienne et la Garde côtière pendant les 20 à 30 prochaines années.

Voilà, je vous ai présenté quelques renseignements pour vous expliquer ce que fait Seaspans et qui nous sommes. Évidemment, c'est une longue histoire. Nous avons un effectif d'environ 2 500 employés, qui atteindra près de 3 500 dans les trois prochaines années. Tout ce que nous faisons tourne autour de l'océan, de la mer et de la protection des eaux.

Je suis moi-même un ancien marin. J'ai boulingué pendant des années sur le marché international. Je détiens un brevet de capitaine de navire de 1 600 tonnes, ce qui signifie que je peux commander n'importe lequel des navires de la flotte Seaspans. J'ai également navigué dans les eaux internationales à bord de pétroliers. Par conséquent, le transport de marchandises dangereuses est une chose que je connais très bien personnellement. J'ai grimpé jusqu'au niveau de premier officier d'un navire sans limite de tonnage et sans limite d'océan.

Voilà ce qu'il en est du domaine maritime. Je ne pourrais pas vous dire grand-chose du secteur minier ou des autres activités

extraordinaires qui se déroulent ici, en Colombie-Britannique, mais nous connaissons vraiment bien le domaine maritime.

Quand je pense à la sécurité et à l'étude menée par le comité, il y a un sujet que je veux vraiment aborder, celui de la réglementation. Nous constatons, à titre d'exploitant en Colombie-Britannique, que nous sommes surtout assujettis à la réglementation fédérale. Nous devons aussi respecter quelques règlements provinciaux, mais l'essentiel se situe au niveau fédéral. Nous en sommes au point où nous devons tout d'abord assurer la sécurité de nos employés et de nos équipages ainsi que celle de nos clients et de nos produits. Pour le faire, nous devons nous conformer à une multitude de règlements adoptés, je dirais, beaucoup plus dans les 20 dernières années que dans les 100 années précédentes. Ils ont tous été spécialement mis en place par Transports Canada afin d'établir un régime plus sûr pour les marins et les produits.

● (1110)

Je crois fermement à la réglementation. Il est probable que vous imaginez mal le chef de la direction d'une entreprise maritime dire cela, mais je le dis quand même parce que la réglementation permet d'établir des distinctions et que c'est elle, en fin de compte, qui assure la sécurité des gens. La raison pour laquelle j'estime qu'elle est importante, c'est que Seaspans respecte les règles. Comme vous le savez, il y a quelques excellentes sociétés, par exemple Fednav dans l'Est. Beaucoup d'exploitants canadiens se conforment aux règles. Malheureusement, il y en a aussi qui ne les respectent pas, surtout dans la catégorie des petits bâtiments.

En 2011, le directeur général régional de Transports Canada à Vancouver a donné une conférence sur les activités du ministère devant nos gens. Quelque 300 de nos officiers de marine ont participé à la conférence et ont parlé de sujets tels que les opérations de sécurité et les activités de Seaspans.

À la fin de la conférence, les marins — pas moi, mais les vrais marins — ont dit aux représentants de Transports Canada à quel point ils trouvaient frustrante l'existence de deux poids, deux mesures. Il y a des sociétés comme Seaspans qui respectent les normes en matière de sécurité, de systèmes de gestion de la sécurité, de systèmes de gestion de la qualité, puis il y a tous les autres, que personne ne songe à soumettre à des vérifications. Le directeur général régional, touché par la frustration de nos gens, a dit : « Cela ne me paraît pas juste. Nous allons faire quelque chose à ce sujet. »

Au cours de l'automne 2011, peu après cette conférence... Malheureusement, Transports Canada ne possède pas de navires permettant à ses agents d'aller faire des enquêtes, des vérifications et des contrôles à bord des navires. Par conséquent, les agents ont procédé à deux tournées d'inspection de quatre jours en compagnie de responsables de la GRC qui, heureusement, disposaient de navires. Ils ont concentré leurs efforts sur les remorqueurs et les chalands, et particulièrement sur ceux qui transportaient des marchandises dangereuses et du pétrole. Ils sont montés à bord de 33 navires pendant ces deux patrouilles et ont pu constater que 64 % — c'est-à-dire 21 des 33 navires — étaient d'une façon ou d'une autre en violation de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001. J'ai bien dit 64 %. Les navires en violation ont tous reçu des avis et ont écopé, dans certains cas, de sanctions pécuniaires administratives.

Les problèmes constatés comprenaient des équipements de sauvetage désuets et des certificats de compétence périmés. Croyez-le ou non, ils ont trouvé un capitaine qui n'avait pas son brevet sur lui parce qu'il avait expiré 10 ans plus tôt. Il y avait des certificats médicaux désuets ou inexistantes, des violations des règlements sur le personnel maritime ainsi que des défaillances structurelles. Dans la plupart des cas, les capitaines n'étaient même pas parfaitement au courant des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001.

Ils ont noté que la plupart des problèmes avaient été relevés sur de petits bâtiments, mais que, dans l'ensemble, 64 % des navires vérifiés dans une très courte période ne respectaient pas la réglementation. Quand je parle de réglementation, je suis toujours très sérieux parce que chaque règlement a sa raison d'être.

Nous venons d'entendre les représentants de la WCMRC parler des nombreux changements survenus dans le domaine de l'intervention d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures à la suite de l'incident de l'*Exxon Valdez* au printemps 1989. Nous ne voulons pas d'un autre incident de ce genre, qui entraînerait l'adoption de beaucoup d'autres règlements. Ceux qui sont actuellement en vigueur en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada sont excellents. J'estime cependant qu'il faut les faire respecter.

Les gens de Transports Canada que nous connaissons et avec qui nous collaborons étroitement font un travail extraordinaire. Ils ont la tête sur les épaules. Malheureusement, ils ne disposent ni d'un budget suffisant ni du nombre voulu d'employés et de navires dont ils ont besoin pour faire des vérifications et des inspections et veiller à l'application de la réglementation.

Enfin — et ce n'est pas le moins important —, nous avons entendu le témoin précédent parler du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes. L'étude réalisée par le comité en 2013 est un excellent exemple de la façon dont le gouvernement fédéral écoute tous les intéressés, tant de la côte Est que de la côte Ouest, pour déterminer que les navires-citernes peuvent et doivent transporter les marchandises dangereuses en toute sécurité tout le long de la côte de la Colombie-Britannique. Je m'intéresse beaucoup aux trois aspects sur lesquels le comité a concentré son attention, à savoir la prévention, la préparation et l'intervention ainsi que la responsabilité et le dédommagement, c'est-à-dire la politique du pollueur payeur. Je crois que le comité a vraiment mis le doigt sur les questions les plus importantes. J'attends avec intérêt de voir le gouvernement fédéral passer aux actes.

• (1115)

Merci encore de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole ce matin. Cela met fin à mes observations.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre Mme Zatylny pendant 10 minutes ou moins.

Mme Wendy Zatylny (présidente, Association des administrations portuaires canadiennes): Merci, monsieur le président. Bonjour, tout le monde.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous parler d'importantes questions liées au transport de marchandises dangereuses et aux systèmes de gestion de la sécurité des différents modes de transport du Canada.

Je voudrais également remercier le comité de la patience et de la tolérance dont il a fait preuve en nous accordant une période de temps pour nous adresser à vous aujourd'hui.

À titre de présidente de l'Association des administrations portuaires canadiennes, je vous parle au nom des 18 administrations qui forment le système des ports nationaux du Canada. Ce matin, je partagerai mon temps de parole avec le capitaine de vaisseau Yoss Leclerc, qui est vice-président et chef des opérations maritimes de l'Administration portuaire de Québec, comme vous l'avez précisé, monsieur le président. Il représente également les 18 administrations portuaires canadiennes au sein de l'AAPC.

Je tiens à dire que le capitaine Leclerc nous fait profiter d'une expérience de plus de 15 ans acquise à titre de capitaine de la marine marchande spécialisé dans le commandement de méthaniers et de pétroliers. Il a ensuite passé 15 autres années à terre, dirigeant les opérations aux ports de Montréal et de Vancouver, avant de prendre la direction de l'Administration portuaire de Québec.

Nous souhaitons parler des systèmes de gestion de la sécurité utilisés par nos membres, des terminaux privés et des autres utilisateurs de nos ports. Ensuite, nous serons bien sûr heureux de répondre aux questions des membres du comité.

Permettez-moi de dire, d'entrée de jeu, que le secteur maritime et portuaire est en faveur d'un régime énergétique et robuste de sécurité associé à des réalisations également fortes.

Je voudrais aussi souligner le fait que les ports canadiens appuient sans cesse la croissance économique de notre pays et assurent un acheminement fiable de nos produits d'exportation.

Toutefois, comme je l'ai souvent dit, les accords commerciaux élargis conclus entre le Canada et ses partenaires internationaux ont rapetissé notre monde. Les schémas commerciaux traditionnels évoluent. La concurrence qui s'exerce dans le domaine du transport et de la réception des marchandises s'intensifie, de sorte qu'il est devenu essentiel pour notre économie et notre niveau de vie de savoir naviguer dans ce nouvel environnement.

C'est pour cette raison que toute mesure législative ou réglementaire envisagée par le gouvernement dans le domaine du transport des marchandises dangereuses doit être proportionnée au risque et intégrée dans l'ensemble déjà rigoureux des exigences internationales.

Nous croyons que le système actuel est avantageux pour la sécurité des Canadiens et de l'environnement, qui demeure notre principal sujet de préoccupation, et appuie adéquatement la compétitivité de notre industrie. C'est parce que les administrations portuaires canadiennes évoluent dans l'environnement complexe des grandes chaînes d'approvisionnement nationales et internationales. À titre de participant à une industrie mondiale, le secteur maritime canadien, avec ses administrations portuaires, est assujéti à un vaste ensemble de normes de sécurité et de règlements internationaux. Bref, les ports et le secteur maritime sont déjà fortement réglementés à l'échelle aussi bien intérieure qu'internationale.

Les ports canadiens jouent un rôle essentiel dans le transport des importations et des exportations partout dans le monde, tout en créant des emplois dans tous les coins du Canada.

Comme 90 % de tout ce que nous achetons et vendons est transporté par des navires, le commerce maritime est à la base de l'économie mondiale. Je parle de marchandises dont nous dépendons tous les jours: articles électroniques, ressources naturelles, produits alimentaires et médicaments.

Dans l'ensemble, des marchandises d'une valeur de 162 milliards de dollars sont expédiées ou reçues chaque année par les administrations portuaires canadiennes.

Nos ports manutentionnent près des deux tiers des cargaisons transportées par navire du pays, contribuant à la croissance économique et créant directement et indirectement plus d'un quart de million d'emplois dont la rémunération est supérieure à la moyenne.

Nous sommes également fiers du fait que les administrations portuaires du Canada croient fermement à une gestion responsable de l'environnement. Au-delà du respect des règlements établis en vertu de la loi, il y a énormément d'activités personnelles indépendantes qui sont entreprises par les administrations portuaires soucieuses d'un développement écologiquement responsable et durable. Ainsi, la quasi-totalité des administrations portuaires sont fièrement membres de l'Alliance verte, programme de certification écologique de réputation internationale lancé au Canada à l'intention des sociétés maritimes qui souhaitent réduire leur empreinte environnementale et garantir la sécurité des collectivités et des écosystèmes voisins.

L'AAPC et l'Alliance verte ont récemment signé un protocole d'entente visant une expansion conjointe de leurs efforts destinés à réduire l'empreinte environnementale du secteur maritime et à encourager l'industrie à améliorer constamment son rendement dans les domaines de l'environnement et de la sécurité.

Enfin, les administrations portuaires canadiennes sont déterminées à contribuer positivement à leurs collectivités dans de nombreux domaines, dont l'éducation, la santé et le bien-être social et, encore une fois, l'environnement.

Je voudrais maintenant céder la parole à mon collègue, le capitaine Leclerc, qui vous donnera davantage de détails sur l'énergique réglementation de sécurité qui existe déjà dans le secteur de la navigation maritime.

Je vous remercie.

• (1120)

Capitaine de vaisseau Yoss Leclerc (vice-président et chef des opérations maritimes, Administration portuaire de Québec, Association des administrations portuaires canadiennes): Merci, Wendy.

Je vous remercie, monsieur le président et membres du comité, de m'avoir donné l'occasion de vous parler de notre excellent dossier de sécurité et de notre détermination à collaborer avec nos principaux partenaires en vue du maintien et du renforcement de ce dossier.

Je vous dirai tout d'abord que les administrations portuaires canadiennes sont très conscientes de la responsabilité qu'elles ont de protéger la sécurité des collectivités environnantes et celle de tous les employés et utilisateurs des ports, y compris nos locataires du secteur privé. Nous savons aussi qu'il est nécessaire de veiller à ce que nos opérations soient aussi respectueuses de l'environnement que possible.

Il y a évidemment une bonne raison à cela. Certains des biens manutentionnés par les ports canadiens s'inscrivent dans la catégorie des marchandises dangereuses selon le Code maritime international des marchandises dangereuses ou code IMDG.

Tandis que le Canada continue à négocier des accords de libre-échange avec des pays du monde entier, nous nous attendons à ce que le trafic de marchandises — dangereuses ou non — passant par nos ports continue à croître. Compte tenu de ce potentiel de croissance, il y a de notre intérêt de veiller à ce que votre comité et d'autres décideurs soient conscients des régimes et des pratiques de sécurité actuellement appliqués dans nos ports.

Dans notre secteur, Transports Canada a mis en oeuvre en 1998 le Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Ce règlement est appliqué afin de nous permettre de satisfaire à nos obligations internationales conformément au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, ou code ISM, de l'Organisation maritime internationale. C'est le code qui est utilisé.

Au Canada, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses régit le transport ferroviaire et routier de ces marchandises, tandis que leur transport par voie maritime relève du code IMDG. Ce code est mis en oeuvre dans le cadre de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001 et de ses règlements d'application ainsi que de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

De plus, d'autres exigences de l'Organisation maritime internationale influent aussi sur le régime de sécurité des ports canadiens. Ces exigences comprennent différents traités internationaux de l'OMI, dont la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ou Convention SOLAS, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, ou Convention MARPOL, ainsi que la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, ou Convention STCW. Le chapitre V de la Convention STCW traite de la formation spéciale requise pour les équipages des navires-citernes transportant du pétrole, des produits chimiques et du gaz naturel liquéfié.

Les ports du Canada appuient également le rôle de Transports Canada en matière de contrôle des ports par l'État lorsque les inspecteurs du ministère montent à bord de navires étrangers pour vérifier qu'ils se conforment aux principales conventions internationales adoptées par le Canada. Les navires qui ne satisfont pas aux rigoureuses normes de sécurité canadiennes sont détenus jusqu'à ce que les défauts notés soient corrigés.

De nombreux ports canadiens sont également désignés comme zones de pilotage obligatoire, ce qui impose à tous les navires dépassant un certain tonnage de faire monter à bord un pilote connaissant la région afin de les guider à leur entrée au port et à leur sortie. Tous les pétroliers sont assujettis à cette exigence.

Lorsque des urgences surviennent dans nos ports, différentes agences et organisations fédérales, provinciales, municipales et privées travaillent de concert pour affronter les problèmes. Les ports mettent régulièrement à l'épreuve l'efficacité de leurs plans d'intervention d'urgence, notamment en procédant à des exercices de simulation.

Les systèmes de gestion de la sécurité s'ajoutent aux rigoureux régimes réglementaires intérieurs et internationaux. La Loi maritime du Canada impose aux administrations portuaires de mettre en place un cadre assurant l'ordre et la sécurité. Chacun des membres du système des ports nationaux a son propre système de gestion de la sécurité.

• (1125)

Avec des régimes de sécurité forts à l'échelle intérieure et internationale et au niveau de chaque port, on ne s'étonnera pas de voir la sécurité maritime continuer de s'améliorer, surtout au cours de la dernière décennie.

Pour le secteur du transport maritime, les données de Transports Canada montrent qu'entre 2006 et 2011, il n'y a eu aucun incident mettant en cause des marchandises dangereuses en transit. Au chapitre des blessures et des décès causés par des collisions par tonne et par kilomètre, le transport maritime s'est classé en tête entre 2002 et 2011. De plus, les taux d'accidents maritimes ont baissé d'environ 10 % dans la dernière décennie. Les données et les analyses du Bureau de la sécurité des transports du Canada confirment cette situation.

Au nom des 18 administrations portuaires du système des ports nationaux, je dirai en conclusion que les régimes de sécurité et les systèmes de gestion de la sécurité actuellement appliqués sont proportionnés aux risques qui existent. Nous ne croyons pas avoir besoin d'autres règlements.

Nous sommes déterminés à maintenir notre excellent dossier de sécurité et, bien sûr, à nous efforcer constamment de faire mieux. Nous sommes également désireux d'aider le comité dans son examen du système robuste qui est actuellement en place.

Nous souhaitons en outre collaborer avec le comité et nos autres partenaires pour nous assurer que le Canada demeure un chef de file dans le secteur du transport maritime.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup pour tous ces exposés. Nous allons maintenant passer aux questions. Monsieur Sullivan, vous avez la parole pour sept minutes.

• (1130)

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président. Je remercie également les témoins.

Port Metro Vancouver a eu un déversement d'hydrocarbures il y a environ trois semaines. Un yacht avait vidé ses réservoirs de carburant diesel. Apparemment, le nettoyage a été efficace.

Monsieur Lowry, pouvez-vous nous dire à quelle fréquence ces incidents se produisent et quels en sont les effets?

M. Michael Lowry: C'est l'essentiel de notre travail annuel. On nous appelle une vingtaine de fois par année, généralement pour de petits déversements de ce genre. Dans ce cas, il s'agissait d'un bateau de plaisance qui avait du carburant diesel à bord. Lorsqu'on nous a appelés, nous avons posé un barrage flottant autour. Il avait sombré. Nous l'avons remonté, puis avons ôté le barrage. La plus grande partie du produit a été récupérée au moyen d'adsorbants. Il s'agissait d'une huile légère de sorte que les moyens mécaniques ne convenaient pas dans ce cas.

Comme je l'ai dit, c'est l'essentiel de notre travail annuel.

M. Mike Sullivan: Lorsque le *Simushir* a failli sombrer au large de Haida Gwaii, est-ce que l'incident relevait aussi de vous? Si oui, qu'auriez-vous fait face au déversement de 400 tonnes de combustible de soute et de 50 tonnes de carburant diesel?

M. Michael Lowry: Nous avons été avertis par la Garde côtière ce matin-là aux alentours de 9 heures. La Garde côtière a le droit de nous demander d'agir. Le navire en question n'était pas membre de notre organisation parce qu'il ne faisait que passer par là sans avoir l'intention de faire escale dans un port du Canada. Nous avons fini par prendre contact avec l'agent d'affrètement qui s'en occupait et avons signé avec lui une entente vers 19 heures. À part nos trois entrepôts, nous avons des dépôts d'équipement tout le long de la côte. L'un d'eux se trouve dans Haida Gwaii, près de Queen Charlotte City, et aurait donc joué un rôle en cas de déversement.

Nous avons également de nombreux navires prêts à intervenir ce jour-là, y compris à Prince Rupert.

M. Jonathan Whitworth: Seaspan avait également donné ordre à un chaland de faire route dans cette direction en compagnie d'un autre d'une capacité de 30 000 barils qui aurait aussi été prêt à intervenir le cas échéant.

M. Mike Sullivan: Vous aviez donc des capacités suffisantes pour affronter un déversement de ce genre.

M. Michael Lowry: C'est exact. Nous avons une barge de 4 000 tonnes, et Seaspan se serait servie de ses remorqueurs pour l'amener à pied d'oeuvre.

M. Mike Sullivan: Monsieur Whitworth, vous laissez entendre — et des représentants du secteur routier nous ont dit la même chose — que les grandes entreprises respectent les règles, mais pas les petites. De toute évidence, d'après l'expérience de 2011, Transports Canada n'a pas les installations, la main-d'oeuvre et les navires qu'il lui faudrait afin de faire les inspections nécessaires pour obtenir la conformité des petits intervenants.

Depuis 2011, y a-t-il eu des changements dans le budget de Transports Canada ou dans la disponibilité de navires en Colombie-Britannique?

M. Jonathan Whitworth: Je n'ai pas mentionné dans mon exposé qu'après novembre 2011 et les deux inspections de quatre jours qui avaient eu lieu, il n'y a malheureusement eu ni d'autres voyages ni d'autres ententes avec la GRC. Même si, à mon humble avis, les deux inspections ont vraiment bien réussi à prendre les intervenants non conformes la main dans le sac, j'ai été très déçu de constater qu'il n'y a pas eu de suites.

Même si Transports Canada n'a pas un bateau pouvant lui servir à faire ces inspections, j'avais pensé que sa collaboration avec la GRC était une bonne chose. Malheureusement, cette collaboration s'est arrêtée à l'automne 2011.

M. Mike Sullivan: Il n'y a donc eu aucune activité depuis. Par conséquent, à votre connaissance, Transports Canada n'a obtenu aucune augmentation de son budget pour lui permettre de faire ce genre de choses.

On nous a également dit que le ministère ne dispose pas de moyens adéquats pour procéder à des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité du secteur ferroviaire. Dans votre cas, il ne semble pas non plus disposer de moyens suffisants pour faire des vérifications auprès des petits intervenants de la côte de la Colombie-Britannique. Est-ce exact?

M. Jonathan Whitworth: Je ne parlerai pas du secteur ferroviaire car, à mon avis, il est probablement plus facile d'y faire des inspections que dans le secteur maritime.

La côte de la Colombie-Britannique est très étendue. Il arrive souvent, lorsque Transports Canada souhaite faire un certain pourcentage de ses inspections et que ses gens se trouvent ici, à Vancouver, que les inspecteurs se rendent au port et embarquent sur le premier navire qu'ils voient. Malheureusement, 75 % de ces navires sont rouges et blancs et portent l'emblème de Seaspan. Ils voient donc beaucoup de nos navires qui, soit dit en passant, obtiennent de très bons résultats. Oui, nous avons de très bonnes notes, ce qui est fort bien, mais c'est par Kitimat, Prince Rupert, Bella Bella, Port Alice, Port Hardy et Haida Gwaii que passent beaucoup de petits exploitants. À mon humble avis, c'est là que les inspecteurs devraient faire l'essentiel de leurs inspections.

•(1135)

M. Mike Sullivan: C'est un bon conseil. Je vous remercie.

Monsieur Lowry, la Vancouver Airport Fuel Facilities Corporation propose d'établir un nouveau système de livraison de carburant aviation à l'intention des compagnies aériennes qui desservent l'aéroport international de Vancouver. Je me demande si vous pouvez nous parler des effets d'un éventuel déversement découlant de ce système.

M. Michael Lowry: Bien sûr. Notre mandat couvre l'ensemble des eaux navigables. Notre responsabilité s'étend aussi loin le long du Fraser que nos membres peuvent aller. Les responsables de ce projet nous ont demandé de prévoir un plan d'intervention. Cela fait partie de leur demande. Nous avons examiné le projet et avons déterminé qu'il serait possible de se servir d'estacades dans le fleuve en cas de déversement.

M. Mike Sullivan: Pour vous, le projet ne suscite donc pas de préoccupations particulières.

M. Michael Lowry: Non. Nous avons mis en place un plan d'intervention que nous avons transmis aux responsables.

M. Mike Sullivan: Enfin, monsieur Lowry, est-ce que la fermeture d'installations de la Garde côtière a eu des effets quelconques sur vos opérations? Je parle de la fermeture de la station de Kitsilano, etc. ainsi que de la réduction des budgets.

M. Michael Lowry: On me pose souvent cette question. Nous ne comptons pas sur la Garde côtière lorsque nous déterminons les effectifs dont nous avons besoin sur le terrain. Nous nous servons exclusivement de notre propre équipement. En cas de déversement, le rôle de la Garde côtière se limite à la désignation de ce qu'on appelle un agent de surveillance fédéral. L'agent s'assure de la bonne gestion des opérations. S'il n'est pas satisfait, la Garde côtière intervient et s'occupe de cette gestion. Les réductions n'ont pas d'effets sur nos interventions en cas de déversement.

M. Mike Sullivan: Je vous remercie.

En ce qui concerne les administrations portuaires, vous avez dit, madame Zatylny, que tout changement apporté doit être « proportionné au risque ». Pouvez-vous nous expliquer ce que vous entendez par là? Cela signifie-t-il qu'il y a des risques que nous pouvons accepter et d'autres que nous ne pouvons pas accepter? Que voulez-vous dire exactement?

Mme Wendy Zatylny: Cela signifie que tous les régimes réglementaires qui sont en place... que l'approche adoptée, par exemple, par le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes au sujet d'un régime de sécurité de calibre mondial se fondait sur une évaluation des risques. Nous travaillons dans un environnement pratique. Il y a toujours des choses qui peuvent se produire et nuire à l'environnement ou aux collectivités. Ce que nous disons, ce que nous recommandons, c'est que tout régime réglementaire visant à affronter ces incidents possibles doit avant tout se baser sur une évaluation de la probabilité du risque et sur les moyens d'atténuation et d'intervention qui existent.

La réalité, c'est que dans l'environnement marin, il n'y a jamais un plan A permettant d'affronter une situation. Il y a toujours un plan B, un plan C et un plan D qui offrent de multiples niveaux d'élasticité, si vous voulez. C'est donc ce que nous recommandons. Nous disons qu'une approche axée sur le risque est la plus robuste qui soit pour affronter tout danger potentiel.

Le président: Monsieur Sullivan, votre temps de parole est écoulé.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Bonjour tout le monde.

Je vais commencer par M. Whitworth.

Je voudrais vous féliciter d'avoir obtenu les contrats des navires de la Garde côtière et d'autres expansions. C'est une grande réussite. Félicitations. C'est très encourageant pour votre entreprise, pour toute la région côtière et pour le Canada. Je vous souhaite bonne chance dans vos efforts d'expansion qui vous permettront sous peu de faire passer votre effectif de 2 500 à 3 500 employés.

Je voudrais revenir à vos observations concernant votre attachement aux règlements. Vous avez dit que la réglementation permet d'établir des distinctions. Je suppose que c'est le cas à l'échelle tant intérieure qu'internationale. Je soupçonne aussi que vous l'envisagez dans une perspective concurrentielle. Est-ce exact?

M. Jonathan Whitworth: Oui, c'est exact.

Le marché a en fait le pouvoir de reconnaître et de récompenser ceux qui ont des systèmes de sécurité, qui sont respectueux de l'environnement et qui veillent à satisfaire aux critères de sécurité et même à les dépasser, surtout dans le cas des clients du secteur pétrolier, par exemple. Ces gens savent faire la distinction entre ceux qui respectent ou dépassent les normes et ceux qui les atteignent à peine ou qui — à Dieu ne plaise — ne les respectent pas.

M. David McGuinty: Dans un système où nous avons des parties réglementées et un organisme de réglementation — Transports Canada —, êtes-vous d'avis que votre société est plus compétitive quand le système réglementaire fonctionne bien et comporte tous les suivis et toutes les mesures de contrôle d'application nécessaires?

•(1140)

M. Jonathan Whitworth: Oui, c'est exact.

M. David McGuinty: Cela peut donc avantager votre société et la rendre plus compétitive. Un tel système engendre plus de richesse et crée davantage d'emplois... Est-ce exact?

M. Jonathan Whitworth: C'est exact.

L'une des choses qui ressortent dans le cas de Seaspan, par exemple... D'ailleurs, je dois dire que je n'ai parlé jusqu'ici que des remorqueurs et des chalands côtiers ainsi que des opérations maritimes. Je suis tout à fait disposé à parler des pétroliers et des navires opérant dans les eaux internationales, car je n'ai parlé que de la flotte intérieure. Chez Seaspan, nous consacrons près de 1 million de dollars chaque année à la formation. La société et moi-même considérons que c'est un investissement. Pour d'autres, c'est une dépense. Nous croyons que c'est un investissement de former tous ces jeunes hommes et femmes aux emplois de demain. Encore une fois, notre objectif est de satisfaire aux règlements ou de les dépasser. Un concurrent pourrait considérer que c'est de l'argent soustrait aux bénéficiaires et se demander pourquoi diable y consacrer 1 million de dollars.

M. David McGuinty: Exact.

Cela rend votre société plus compétitive et permet d'avoir des règles du jeu plus équitables. Le fait d'avoir un système réglementaire qui fait des suivis et qui veille au contrôle d'application rend les règles du jeu plus équitables pour tout le monde. Ainsi, ceux qui traînent de l'arrière ne compromettent pas les bons efforts de Seaspan, par exemple.

M. Jonathan Whitworth: C'est exact.

M. David McGuinty: Voilà ce qui rend les choses plus difficiles pour nous. La semaine dernière, j'ai obtenu confirmation auprès du directeur parlementaire du budget du fait que le gouvernement ne lui fournit pas les renseignements dont il a besoin pour déterminer objectivement si les réductions budgétaires ont nui aux services de première ligne de Transports Canada chargés du contrôle d'application de la réglementation. Au cours des cinq dernières années, le budget de la sécurité maritime a baissé de 27 %. Nous essayons de déterminer s'il est vrai, comme l'affirme le gouvernement, que toutes les réductions ont été effectuées dans les services d'appui et n'ont pas touché les services de première ligne chargés du contrôle d'application. Le problème est que le gouvernement refuse de communiquer cette information.

Comme chef de la direction d'une entreprise dont l'effectif doit bientôt passer de 2 500 à 3 500 employés, comment réagissez-vous à cela? Croyez-vous que c'est une décision intelligente qui avantagera le Canada?

M. Jonathan Whitworth: En fait, la plus grande partie de cette croissance se situera dans le secteur de la construction navale dont nous avons parlé un peu plus tôt. Je ne veux pas comparer des pommes et des oranges. Ces 1 000 employés de plus travailleront à terre et ne seront pas assujettis à la réglementation de Transports Canada. Je ne m'inquiète donc pas trop des effets des réductions sur notre croissance. Je persiste à dire que la réglementation est une bonne chose, mais nous devons simplement veiller à ce que le contrôle d'application soit à la mesure de la réglementation elle-même.

M. David McGuinty: Votre principale conclusion, c'est donc que nous avons de bons règlements qui ne sont pas appliqués. Il n'y a pas suffisamment de capacités pour les mettre en vigueur. Est-ce exact?

M. Jonathan Whitworth: Il serait possible d'en faire davantage. Ce serait ma recommandation.

M. David McGuinty: Je vous remercie.

Madame Zatylny, je voudrais revenir à vos observations concernant la certification Alliance verte. Je vous félicite d'avoir lancé ce processus. Cela me rappelle le programme de gestion responsable qui, lancé au Canada il y a environ 25 ans, est appliqué dans près de 90 pays du monde. La plupart des gens ne savent pas qu'il s'agit d'une invention canadienne. J'ose dire aussi que la plupart des gens ne savent pas que l'Alliance verte a démarré au Canada.

Considérez-vous que la certification Alliance verte constitue, comme M. Whitworth l'a dit au sujet de la réglementation, une initiative qui permet d'établir des distinctions et aide les ports canadiens à faire la concurrence aux ports américains, par exemple? Vous accordez une grande importance à l'écologisation générale de vos opérations pour être mieux en mesure de concurrencer les autres. Est-ce exact?

Mme Wendy Zatylny: Je vous remercie de votre question.

Je crois que c'est un point de vue intéressant. En réalité, l'Alliance verte a commencé à s'étendre un peu partout dans le monde. Même si elle a commencé au Canada, comme vous l'avez dit, elle a maintenant été reprise par les membres de l'Association des administrations portuaires des États-Unis, de sorte que le programme se développe et est en train de devenir une norme de facto en Amérique du Nord.

Il y a quelques semaines, j'étais à Seattle pour assister à une rencontre de représentants d'administrations portuaires asiatiques. Ils étaient très intéressés parce qu'ils s'efforçaient de développer leur propre programme de certification. Ils envisageaient l'Alliance verte

comme un modèle ou comme un ensemble de normes à respecter. Nous assistons en fait à la propagation mondiale d'un ensemble très robuste d'activités et de normes volontaires auxquelles souscriraient toutes les administrations portuaires.

Quant à votre question relative à l'avantage concurrentiel, je constate avec intérêt que l'ensemble de la communauté maritime — certainement du côté des administrations portuaires — de tous les pays des différents continents, Europe, Asie ou Amérique du Nord, considère que l'intendance de l'environnement et le souci des collectivités et des écosystèmes locaux avantagent les ports parmi leurs collectivités. C'est en train de devenir un domaine sur lequel il est très important de concentrer ses efforts, à part l'aspect de l'avantage concurrentiel. Voilà pourquoi nous assistons à cette dissémination des normes mondiales parmi l'ensemble des administrations portuaires du monde.

• (1145)

Le président: Je vous remercie.

La parole est maintenant à M. Komarnicki pour sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Monsieur le président, si je m'en souviens bien, un fonctionnaire du ministère des Transports a dit que le budget avait augmenté de 15 ou peut-être même de 18 millions de dollars, et que ce montant devait être réservé particulièrement au transport des marchandises dangereuses. Je tiens à en faire état.

Mes questions s'adressent à vous, monsieur Lowry. J'ai noté que, dans votre témoignage, vous avez dit que vous vous occupez d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, que vous avez un plan d'urgence et que, bien sûr, vous avez des ententes avec des tiers.

Tout d'abord, en ce qui concerne le plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures et la démonstration de votre capacité à réagir à un déversement, comment procédez-vous? Devant qui devez-vous faire la démonstration? À quelle fréquence devez-vous le faire et que comporte la démonstration?

M. Michael Lowry: Je vous remercie de votre question.

Nous avons effectivement des exigences très rigoureuses en matière de certification. Transports Canada est chargé de la vérification de ce programme.

Dans le cas de Port Metro Vancouver, nous faisons chaque année un déploiement de 150 tonnes d'équipement. Nous devons également faire un exercice simulé pour 1 000 tonnes. Tous les deux ans, nous avons un déploiement de 2 500 tonnes d'équipement et, tous les trois ans, nous faisons un exercice simulé portant sur 10 000 tonnes.

Cette année, il y a trois ou quatre mois, nous avons fait une simulation d'exercice de 1 000 tonnes, de concert avec l'installation de manutention d'hydrocarbures de Suncor, dans l'inlet Burrard. Nous avons inclus des navires dans cet exercice particulier. C'était la première fois que nous le faisons. L'exercice a duré une pleine journée. Nous nous sommes occupés du système de commandement en cas d'incident tandis que des représentants de Transports Canada observaient l'exercice et formulaient des commentaires.

M. Ed Komarnicki: Les représentants des administrations portuaires ont parlé d'actions et d'interactions simulées. Est-ce la même chose que les simulations que vous faites pour déterminer l'efficacité de vos interventions dans des conditions réelles ou simulées?

M. Michael Lowry: C'est exact. Le système de commandement en cas d'incident — qui est utilisé à l'échelle mondiale pour gérer les interventions d'urgence — comprend ce qu'on appelle le commandement unifié. Celui-ci réunit des représentants d'Environnement Canada, de Transports Canada, de la Garde côtière, des Premières Nations et des municipalités, qui prennent collectivement des décisions au sujet des mesures à prendre face au déversement.

M. Ed Komarnicki: Je note que vous avez des arrangements contractuels avec des tiers. À quelle fréquence les revoyez-vous? Combien d'entre eux sont axés sur des relations contractuelles? Combien d'entre eux sont utilisés d'une manière fondée sur le savoir qui vous permet de déployer du personnel ou de signer un contrat, comme vous l'avez mentionné plus tôt, dans les heures qui suivent l'apparition d'un besoin? Que faites-vous pour vous assurer qu'à part vos arrangements contractuels, vous avez la possibilité d'obtenir du personnel pour parer à diverses situations?

M. Michael Lowry: C'est une bonne question. Notre effectif à plein temps est d'environ 50 personnes, de sorte que nous comptons dans une grande mesure sur des entrepreneurs, surtout si le déversement est important. Nous n'avons pas, à l'heure actuelle, un système d'arrangements financiers pouvant garantir leur disponibilité.

Pour compenser, nous formons des entrepreneurs chaque année. Nous donnons sur une base annuelle une formation à un nombre d'entrepreneurs pouvant atteindre 200. Ces gens, de même que l'ensemble du programme de formation, figurent dans le plan d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures que nous présentons à Transports Canada tous les trois ans. Ces arrangements sont donc documentés dans le plan.

M. Ed Komarnicki: Vous avez des entrepreneurs que vous formez, mais avez-vous accès à un bassin de gens qui ne participent pas à votre programme particulier de formation, mais auxquels vous pouvez avoir recours?

M. Michael Lowry: Non. Ils doivent tous avoir participé à notre programme de formation. Nous cherchons du personnel parmi les pêcheurs grâce à ce que nous appelons le programme FOSET et parmi les agents d'affrètement et les membres des Premières Nations. Nous les inscrivons à un programme de formation sur une base annuelle.

• (1150)

M. Ed Komarnicki: J'ai noté que vous avez des entrepôts placés à des endroits stratégiques où vous gardez différents types d'équipements. Revoyez-vous tout cela de temps en temps? Qu'advient-il des nouveaux équipements, des nouvelles technologies qu'il est possible d'utiliser?

M. Michael Lowry: Tout notre équipement est soumis à un programme d'entretien régulier. Chaque pièce d'équipement porte une carte que les responsables doivent signer après toute mesure d'entretien. Tout cela est adéquatement tenu. De même, les entrepreneurs et l'équipement sont inscrits dans le plan d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures qui est présenté à Transports Canada.

Nous avons un budget annuel d'immobilisation qui s'élevait cette année à environ 6,4 millions de dollars. Le *Current Buster* est l'une des dernières innovations dans le domaine de l'équipement d'endiguement des hydrocarbures déversés. Nous allons en acquérir quelques-uns que nous nous placerons à différents endroits.

M. Ed Komarnicki: J'ai cru comprendre que vous vous occupez chaque année d'une vingtaine de petits déversements, mais que vous

n'avez eu à affronter aucun déversement majeur. Dans quelle mesure êtes-vous prêts à faire face à un tel déversement? À quelles technologies pouvez-vous recourir face à un incident sensiblement plus important que la vingtaine que vous avez chaque année?

M. Michael Lowry: Le plus important déversement causé par un navire que nous avons dû affronter était probablement celui qu'avait occasionné le naufrage du *Queen of the North*. L'autre grand déversement s'était produit en 2007 à Inlet Drive, à Burnaby, lorsqu'une pelle rétrocaveuse avait provoqué la rupture d'un oléoduc. À cette occasion, une centaine de tonnes d'hydrocarbures avaient été répandues.

Comment nous apprêtons-nous à affronter des déversements plus importants? Cela est prévu dans les exigences de la Loi sur la marine marchande du Canada relativement à un programme de certification. Nous faisons un exercice simulé portant sur 10 000 tonnes. Nous examinons alors tout notre équipement et réfléchissons à la façon de le déployer. La simulation dure deux jours.

M. Ed Komarnicki: Je vous remercie.

Monsieur Whitworth, vous avez fait état de préoccupations relatives à la réglementation parce que certains ne font pas l'objet d'autant de vérifications ou d'inspections que vous l'auriez souhaité. Il y a des sociétés de classification qui sont officiellement chargées de la certification et de la vérification. Qu'avez-vous à dire de ces sociétés? Leurs services sont-ils insuffisants d'une façon quelconque? Ce n'est pas la même chose que lorsque des inspecteurs de Transports Canada partent, comme vous l'avez dit, à bord de navires de la GRC.

Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

M. Jonathan Whitworth: Les sociétés internationales de classification existent pour combler cette lacune d'une façon ou d'une autre et pour veiller à ce que les règlements établis dans le monde soient respectés. Elles font un travail extraordinaire. Certains de nos navires sont soumis à la classification.

Je dis bien « certains » parce que la classification ne s'applique qu'aux navires d'un certain tonnage et d'une certaine puissance. Nos navires les plus grands sont classifiés par la Lloyd's de Londres ou par ABS des États-Unis, mais la plupart de nos navires de faible tonnage ne le sont pas. Comme les petits bâtiments qui longent la côte et qui échappent à la surveillance, ces navires ne sont pas soumis à la classification. Par conséquent, Transports Canada est le seul organisme de réglementation qui s'en occupe.

M. Ed Komarnicki: Très bien. Maintenant...

Le président: Je vous remercie. Votre temps de parole est écoulé.

À vous, madame Young. Vous avez sept minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Je voudrais commencer par remercier tout le monde pour ces renseignements extrêmement intéressants. Je voudrais également saluer M. Jonathan Whitworth, de Vancouver, puisque chacun sait d'où je viens moi-même. Je vous remercie de votre présence et de toute l'information dont vous nous faites profiter.

À titre de membre du comité, je suis vraiment désolée d'apprendre, en écoutant votre exposé, que depuis 2011, les petits navires n'ont fait l'objet d'aucune surveillance. Peut-il s'agir d'une omission, d'un oubli? Est-il possible que vous ne soyez pas au courant de certaines autres activités, ou bien êtes-vous certain qu'il n'y a eu aucune activité?

M. Jonathan Whitworth: Il est bien possible qu'il y ait eu des activités dans les 12 derniers mois, mais je sais avec certitude — parce que ce sont les représentants du ministère qui me l'ont dit — qu'en 2012 et 2013, Transports Canada n'a pas procédé à des examens et des vérifications. Il y en a peut-être eu dans les 12 derniers mois, mais je n'ai pas eu l'occasion d'en discuter avec Transports Canada. Toutefois, les nouvelles circulent vite le long de la côte. Je peux donc vous dire que je serais très étonné que quelque chose se soit produit à mon insu. En effet, lorsque les représentants du ministère ont fait des inspections en novembre 2011, tous les gens de la côte l'ont appris dans les 48 heures. Comme je l'ai dit, les nouvelles circulent. Comme je n'ai rien entendu, j'ai tendance à croire que c'est non seulement en 2012 et 2013, mais aussi en 2014 qu'il n'y a eu aucune activité.

• (1155)

Mme Wai Young: Encore une fois, je voudrais vous remercier d'avoir mentionné ce fait devant le comité parce que nous prenons cela très au sérieux.

En 2007, Seaspan s'est engagée à mettre en oeuvre et à maintenir un système de gestion de l'environnement conforme aux normes de l'ISO pour ce qui est l'excellence en gestion environnementale. Pouvez-vous, s'il vous plaît, nous décrire les effets que cette décision a eus dans votre organisation?

M. Jonathan Whitworth: Il y a trois niveaux de ce que le groupe maritime et nos chantiers navals, car nous partageons tous cette aspiration... Je veux dire qu'il y a trois domaines soumis à une réglementation internationale. Nous avons un système de gestion de la sécurité, ou SGS, un système de gestion de l'environnement, ou SGE, et un système de gestion de la qualité, ou SGQ. C'est essentiellement un système que les entreprises peuvent tenir à jour. Nous sommes régulièrement soumis à des vérifications, chaque année ou tous les deux ans, qui sont conçues pour contrôler le fonctionnement des systèmes en place.

Au chapitre de l'environnement, une grande part du système consiste à déterminer si l'entreprise a les politiques et les procédures voulues pour assurer la sécurité de l'environnement et si ses équipages et ses employés les connaissent et les appliquent. C'est sur cette base que nous sommes vérifiés chaque année. Si l'entreprise n'a pas élaboré des politiques ou si, à Dieu ne plaise, elle a des politiques qu'elle n'applique pas, la vérification aboutit à un échec. Encore une fois, les sociétés de classification mentionnées par l'orateur précédent sont chargées du contrôle de ces systèmes: Lloyds, ABS, DNV et d'autres. Nous en sommes membres. Je suis très heureux de dire que, très régulièrement, nous satisfaisons aux normes ou les dépassons en ce qui concerne le SGS, le SGE et le SGQ.

Mme Wai Young: Venant de la côte Ouest, où on reproche parfois aux gens le simple fait que des marchandises dangereuses sont transportées, diriez-vous, à titre de dirigeant d'une entreprise, que vous êtes fier d'affirmer que vous appliquez les meilleures normes possibles en matière de transport de marchandises dangereuses?

M. Jonathan Whitworth: Absolument.

On me pose très souvent cette question à cause de l'étendue de nos opérations en Colombie-Britannique. Jusqu'ici, les lacunes que j'ai mentionnées ne concernent que les petits exploitants qui exercent surtout leurs activités dans le nord de notre province. Quand je pense à la sécurité du transport, aux réalisations que j'ai mentionnées plus tôt et aux 20 000 opérations d'escorte que nous avons effectuées au port de Vancouver en passant sous le pont Second Narrows dans un chenal de 450 pieds de largeur, je note avec intérêt qu'on nous demande constamment des renseignements à ce sujet. En effet, nous

assurons actuellement le soutien à Kitimat et dans la région du chenal marin de Douglas pour les exportations de gaz naturel liquéfié et peut-être de pétrole. On me demande si nous pouvons escorter en toute sécurité des navires à travers le chenal de Douglas qui, à son point le plus étroit, a 5 000 pieds de largeur. Nous avons réussi à escorter 20 000 navires sous la travée centrale d'un pont ferroviaire qui ne faisait que 450 pieds de large, soit un dixième de la largeur du chenal de Douglas.

Je crois très fermement à ce qu'a déclaré tout à l'heure le représentant de la WCMRC. Les gens de cette société ne sont pas seulement des voisins. Je crois vraiment qu'ils ont la capacité d'assurer la sécurité du transport dans le port de Vancouver et le long de la côte de la Colombie-Britannique.

Pouvons-nous faire plus d'efforts pour que les petits intervenants respectent les mêmes règles? Oui. Mais avons-nous un port sûr? Oui, car je crois très fort à ce qui a été dit tout à l'heure.

Mme Wai Young: Il ne me reste plus beaucoup de temps, et il me reste encore une question à poser à Michael Lowry. Je voudrais donc vous demander très rapidement si les grands exploitants comme vous représentent la plus grande partie du secteur. Quels seraient les pourcentages? Les grands exploitants qui ont les systèmes de gestion de la sécurité représentent-ils entre 70 et 80 % de votre industrie? Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

• (1200)

M. Jonathan Whitworth: Je dirais, très brièvement, que vous avez raison. Je crois que les cinq principaux transporteurs de la Colombie-Britannique détiennent probablement 85 % du marché.

Mme Wai Young: Très bien.

Monsieur Lowry, j'ai trouvé fascinant de vous entendre parler de la façon dont la WCMRC a réagi à l'incident qui s'est produit à Haida Gwaii. Vous avez réussi dans une journée, en quelques heures, à mettre sur pied un plan d'intervention. C'était vraiment impressionnant.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur votre système de commandement en cas d'incident? Je n'en ai pas souvent entendu parler. Pouvez-vous nous parler de son rôle dans la direction, le contrôle et la coordination d'une intervention d'urgence? Avez-vous des détails à nous donner à ce sujet?

M. Michael Lowry: Oui, absolument. J'ai mentionné plus tôt qu'il s'agit d'un système de gestion international. Il est facilement extensible, de sorte qu'on peut passer d'une salle de quatre ou cinq personnes à un autre réunissant 400 ou 500 personnes. Les organisateurs des Jeux olympiques de Vancouver se sont servis de ce système, qui est également appliqué dans les interventions en cas de tremblement de terre ou de toute autre catastrophe naturelle. Lorsque nous faisons nos simulations, nous sommes responsables non seulement de l'équipement et de la main-d'oeuvre en mer, mais aussi de la gestion de l'ensemble du système.

Dans le cas d'un bâtiment tel que le *Simushir*, où on pourrait manquer de gens à terre, nous serions en mesure de doter tout un système de commandement en cas d'incident, d'établir un poste de commandement et de le faire fonctionner pour le compte du propriétaire du navire. Les grands intervenants, comme certaines des installations de manutention d'hydrocarbures, sont capables de doter eux-mêmes ces systèmes de commandement.

Lorsque nous procédons à nos simulations, les gens de notre organisation assument certains rôles. Il y a différents départements: opérations, logistique, finances. Il y a un commandement unifié. Lorsque nous faisons notre formation, nous apprenons aux stagiaires non seulement à intervenir en mer, mais aussi à faire fonctionner un système de commandement en cas d'incident.

Le président: Madame Young, votre temps de parole est écoulé. Monsieur Mai, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici parmi nous aujourd'hui. Je vais commencer en posant une question à M. Lowry.

On se posait des questions par rapport à la quantité d'hydrocarbures qu'on pourrait récupérer sur le fleuve Saint-Laurent dans l'éventualité d'un déversement, sachant qu'il y a de plus en plus de pétroliers qui circulent sur le fleuve. On parlait de 5 % à 20 % seulement des hydrocarbures qui pourraient être récupérés. En ce qui vous concerne au niveau de la côte ouest, pourriez-vous nous dire quel est le pourcentage d'hydrocarbures qui pourrait être récupéré en cas de déversement?

[Traduction]

M. Michael Lowry: Les déversements ne se ressemblent pas. Je n'oserais jamais avancer un chiffre. Il y en a pourtant quelques-uns. L'International Tanker Owners Pollution Federation avance une moyenne de l'ordre de 10 à 15 % pour la récupération en mer. La situation est très différente à proximité des côtes. Dans le cas du déversement de 2000 que j'ai mentionné, nous avons atteint des taux de récupération de 95 %. Il faut voir où le déversement a eu lieu, déterminer la nature du produit déversé et calculer le temps qu'il faut pour se rendre sur place. Ces facteurs influent beaucoup sur les taux de récupération.

M. Hoang Mai: Très bien. Merci beaucoup.

Vous avez évoqué la question de la responsabilité. Nous sommes tous préoccupés. Nous voulons que le principe du pollueur payeur soit appliqué. Pouvez-vous nous décrire l'état actuel du système et nous dire de quelle façon nous pouvons l'améliorer pour avoir la certitude que les contribuables n'auront pas en définitive à payer les pots cassés?

M. Michael Lowry: Oui, bien sûr. Le système imposé dans les modifications initiales de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui ont placé le régime d'intervention en cas de déversement sous le contrôle de Transports Canada et du gouvernement fédéral, constitue le point de départ de la mise en oeuvre du programme du pollueur payeur. Avec les mesures qu'il a présentées en mai, le gouvernement cherche à renforcer ce programme.

Il y a trois niveaux de responsabilité. Les propriétaires de navires en assument une part et sont tenus de s'assurer pour couvrir leur responsabilité. Transports Canada doit vérifier que les certificats d'assurance existent effectivement. Cette responsabilité dépend de la taille du navire.

Une fois la limite atteinte dans ce domaine, il est possible de trouver de l'argent à l'échelle internationale. Le montant disponible est d'environ 1,14 milliard de dollars. Lorsque ce montant est épuisé à son tour, le fonds canadien prend la relève. Au départ, la limite de ce fonds s'élevait à 161 millions de dollars. Le gouvernement a recommandé que la totalité du fonds, qui peut atteindre 400 millions de dollars, soit mise à contribution. Si même cela ne suffit pas, le

gouvernement a proposé de mettre en vigueur un droit qui serait imposé aux membres du secteur pour recouvrer les coûts qui auraient autrement incombé aux contribuables. En ce moment, on peut dire qu'il est possible d'accéder à 1,5 milliard de dollars en cas de déversement.

● (1205)

M. Hoang Mai: Monsieur Whitworth, vous aussi avez parlé de responsabilité. Que pouvez-vous nous dire à cet égard?

M. Jonathan Whitworth: L'orateur précédent a raison. Les propriétaires de navires, surtout s'ils transportent des marchandises dangereuses, doivent souscrire une assurance d'un montant très élevé dont nous devons payer les primes, ce que je trouve normal. Dans le cas des propriétaires, surtout de pétroliers, qui naviguent le long de la côte — c'est le premier niveau que l'orateur précédent a mentionné —, il s'agit de ce qu'on appelle l'attestation de solvabilité. Ce seul niveau représente une responsabilité couverte d'environ 1 milliard de dollars. Quand on additionne les trois composantes, on arrive à un total dépassant 2,5 milliards de dollars pour les exploitants de gros pétroliers.

Je suis persuadé que nous pourrions accéder à de très importants montants si, à Dieu ne plaise, nous en avons besoin.

M. Hoang Mai: Je vous remercie.

Par souci de clarté, j'aimerais faire une mise au point ou ajouter à ce que M. Komarnicki a dit. D'après les Comptes publics, il y a eu une réduction d'environ 28 % du budget de la sécurité maritime entre 2010-2011 et 2013-2014. Par conséquent, les investissements du gouvernement dans la sécurité maritime ont baissé.

Cela m'amène à ceci, monsieur Whitworth. Vous avez dit que 64 % des enquêtes n'ont pas eu de suites. Pour moi, vous avez soulevé des questions alarmantes au sujet des inspections. C'est une chose que nous avons vue dans le domaine de la sécurité ferroviaire, une chose à laquelle le gouvernement n'a pas répondu adéquatement puisqu'il a été pris à partie par le Bureau de la sécurité des transports.

Nous est-il possible d'avoir accès aux chiffres que vous avez mentionnés relativement aux inspections de sécurité maritime effectuées par Transports Canada? Pouvons-nous avoir ces chiffres? Sont-ils publics?

M. Jonathan Whitworth: Je suppose que vous pouvez vous adresser à Transports Canada et poser des questions sur le régime d'inspection. Comme je l'ai dit, c'était en novembre 2011. Je crois qu'en mentionnant cette date et les deux inspections dont j'ai parlé, vous devriez être en mesure de trouver les données.

Mme Young a mis en lumière un point intéressant, il y a quelques instants. Les 64 % d'échecs concernaient surtout les petits exploitants du secteur nord de la côte. Je m'inquiète à leur sujet car, à titre de marin qui a navigué à bord de navires, je m'intéresse de près à la sécurité des autres. Nous parlons d'un petit nombre de navires qui exercent leurs activités dans le secteur nord et qui, à mon avis, ne respectent pas toujours la réglementation.

Cette situation n'est pas représentative de notre grand port de Vancouver. Pour moi, la situation n'est préoccupante que dans le secteur nord.

Le président: Je vous remercie.

Nous allons maintenant passer à M. Watson pour cinq minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je remercie les témoins de leur présence.

Je voudrais, encore une fois, donner des précisions sur le financement. En fait, 80 % des baisses mentionnées par les députés d'en face représentent des hausses d'efficacité découlant de mesures telles que la réduction des déplacements bureaucratiques et du coût des services professionnels ou encore du transfert de certaines fonctions à un autre ministère. Il y a, par exemple, des évaluations environnementales qui ont été confiées à d'autres organismes fédéraux. Il ne s'agit donc pas de services de première ligne.

Nous avons entendu des fonctionnaires du ministère qui, en réponse à des questions de M. McGuinty, ont dit en fait que la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a obtenu une augmentation de son budget, qui est passé de 13 à 20 millions de dollars. Cela prouve qu'on peut à la fois augmenter l'efficacité et mieux financer les services de sécurité de première ligne.

Je vais d'abord poser quelques questions à M. Whitworth. Vous avez dit aujourd'hui qu'il n'y a plus d'inspections éclair menées conjointement par Transports Canada et la GRC. Cela ne signifie pas qu'il n'y a aucune activité d'inspection ou de vérification de Transports Canada le long de la côte Ouest. Est-ce exact?

• (1210)

M. Jonathan Whitworth: C'est tout à fait exact. Je parlais effectivement d'inspections éclair, mais, oui, les inspections ordinaires se poursuivent.

M. Jeff Watson: Exactement. Nous tenons à dire clairement, à l'intention du public qui nous écoute, qu'en fait, des inspections et des vérifications ont lieu.

Vous pensez bien entendu que c'est important. Notre comité devrait peut-être formuler une recommandation en faveur du rétablissement des inspections éclair fondées sur le risque, je suppose, pour les catégories de bâtiments, les zones de circulation ou les secteurs géographiques les plus indiqués. Est-ce une recommandation que vous appuieriez, monsieur Whitworth?

M. Jonathan Whitworth: Vous avez parfaitement raison: c'est exactement ce que j'appuierais.

M. Jeff Watson: Monsieur Whitworth, êtes-vous en faveur des délégations de pouvoirs par lesquelles Transports Canada a chargé les sociétés de classification de certaines inspections et vérifications? Combien de vos navires s'inscriraient dans les catégories confiées à ces sociétés?

M. Jonathan Whitworth: À l'heure actuelle, ces catégories comprendraient tous les bâtiments de notre flotte de traversiers et, je dirais, nos six plus grands navires. Ils seraient tous assujettis à la délégation de pouvoirs de Transports Canada. Je dirais qu'au départ, les choses ont été assez difficiles parce que le ministère et les sociétés de classification essayaient de partir du bon pied. Toutefois, les 18 derniers mois ont été un succès pour Transports Canada. Au lieu de s'occuper lui-même de toutes ces inspections, le ministère ne fait que les superviser, ce qui représente beaucoup moins de travail, laissant les sociétés de classification faire le plus gros de la tâche. Comme je l'ai dit, les débuts ont été difficiles, mais les choses se sont beaucoup améliorées dans les 18 à 24 derniers mois.

M. Jeff Watson: Vos autres navires sont-ils directement inspectés ou vérifiés par Transports Canada?

M. Jonathan Whitworth: Oui, parce qu'ils sont en deçà du tonnage prévu dans la délégation de pouvoirs.

M. Jeff Watson: Les navires dont vous vous inquiétez sont-ils limités à une zone ou à une catégorie particulière? Je crois que vous avez mentionné un secteur géographique dans lequel un certain

nombre de vos concurrents échappent peut-être à ces inspections éclair. C'est peut-être une zone dans laquelle il serait bon de rétablir ces inspections. Est-ce que ces navires... De quelles catégories parlons-nous? Quelle taille ont-ils? Combien d'entre eux s'inscrivent dans le régime d'inspection des sociétés de classification? Le pourcentage est-il semblable au vôtre?

M. Jonathan Whitworth: Les navires dont je m'inquiétais sont tous de petits bâtiments de transport. Ce sont essentiellement des remorqueurs qui tirent des barges et des billes de bois. Ils sont de faible tonnage.

M. Jeff Watson: Parlons-nous de remorqueurs de 40 pieds et de bâtiments du même genre?

M. Jonathan Whitworth: C'est cela. Ils ont un équipage de deux à quatre personnes. Je dirais qu'aucun d'entre eux ne satisfait aux critères de classification.

M. Jeff Watson: D'accord. Toutefois, conformément au régime établi, ils devraient faire l'objet d'inspections ou de vérifications régulières de Transports Canada.

M. Jonathan Whitworth: C'est exact.

M. Jeff Watson: Monsieur Lowry, cette question s'adresse tant à vous qu'à M. Whitworth.

Les navires devant faire escale dans des ports canadiens sont tenus d'avoir un contrat avec un organisme d'intervention certifié pour le cas où il y aurait un déversement ou des opérations de nettoyage. Il semble que les navires qui ne font que passer sans faire escale dans un port canadien ne sont pas tenus d'avoir un tel contrat. Est-ce exact? Si oui, faudrait-il les obliger à en avoir?

M. Michael Lowry: C'est exact. C'est ce qui s'est produit dans le cas du *Simushir*, qui ne devait pas s'arrêter dans un port canadien. Il ne faisait que passer dans nos eaux. Il n'était donc pas tenu d'avoir un...

M. Jeff Watson: Il ne passait pas dans les eaux canadiennes avant d'avoir eu cette explosion. N'est-ce pas le cas? Je parle des navires qui passent dans les eaux canadiennes dans le cadre d'un itinéraire prévu. La situation est un peu différente.

M. Michael Lowry: Si un navire ne fait pas escale dans un port canadien, il n'est pas tenu d'être membre d'un organisme d'intervention.

M. Jeff Watson: Devrait-il l'être? C'est la question que je me pose.

M. Michael Lowry: Je crois que c'est une chose que le comité devrait étudier. Je trouve qu'un nombre assez important de navires passent dans nos eaux sans être membres d'un organisme d'intervention.

• (1215)

M. Jeff Watson: Monsieur Whitworth, qu'en pensez-vous?

M. Jonathan Whitworth: Dans une perspective de commerce international, je dirais que l'aspect qui inquiète les propriétaires et les exploitants de navires, c'est que certains pays comme les États-Unis ainsi que certains États et certaines provinces du Canada ont leur propre réglementation qui s'ajoute à la réglementation internationale, ce qui peut être source de problèmes importants. L'Organisation maritime internationale doit veiller à ce que ses règlements couvrent tout cela, mais si la réglementation du Canada s'ajoute à celle d'autres pays et surtout aux normes internationales, les propriétaires de navires auraient l'obligation d'obtenir des couvertures supplémentaires qui, le plus souvent, ne leur serviraient à rien, ce qui deviendrait extrêmement coûteux. Je crois que les règlements de l'OMI relatifs à la responsabilité devraient suffire. Il serait très difficile d'imposer d'autres exigences aux navires qui ne font pas escale au Canada.

M. Jeff Watson: D'accord.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

M. Mike Sullivan: Madame Zatylny, vous avez parlé plus tôt de l'Alliance verte. Je crois savoir par ailleurs que les navires sont probablement les plus grands pollueurs de l'air parce qu'ils sont mus par la pire catégorie de moteurs diesel et utilisent le pire carburant qui soit, de sorte que vous n'avez aucun contrôle sur les navires qui sillonnent les océans. L'Alliance verte ne s'applique qu'à l'intérieur des ports. Est-ce exact? Cette initiative va-t-elle plus loin?

Mme Wendy Zatylny: Eh bien, l'Alliance verte s'applique aux ports, aux propriétaires de navires canadiens et à quiconque fait partie du secteur maritime du Canada. Toutefois, des mesures ont été prises soit par certains ports soit par l'Alliance verte elle-même ou des ports l'ayant adoptée pour affronter quelques-uns de ces problèmes. En fait, le programme cible aussi les émissions de gaz à effet de serre et d'autres émissions atmosphériques.

Le programme lui-même comporte des normes qui incitent les ports à faire ce qu'ils peuvent pour réduire leurs propres émissions de gaz à effet de serre et celles des navires. Nous en avons vu un bon exemple dans quelques grands ports, comme Port Metro Vancouver et Halifax, qui s'efforcent d'installer sur les quais des prises de courant dont les navires, et surtout les paquebots de croisière, peuvent se servir pendant qu'ils sont accostés au lieu de laisser leurs moteurs en marche. C'est l'une des initiatives que l'Alliance verte essaie de prendre.

En même temps, certains ports s'efforcent d'encourager les propriétaires de navires, et particulièrement les exploitants de bâtiments transocéaniques, à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et de soufre. Prince Rupert a, par exemple, un programme d'incitatifs à l'intention des navires qui utilisent un combustible à faible teneur de soufre. Ces navires obtiennent une réduction sur leurs droits de mouillage. C'est un incitatif financier pour les exploitants transocéaniques.

M. Mike Sullivan: Est-ce que ces navires brûlent en permanence un combustible à faible teneur de soufre ou bien en transportent-ils simplement une certaine quantité à utiliser à leur arrivée au port?

Mme Wendy Zatylny: Eh bien, je ne sais pas vraiment ce que ces navires font une fois au large. Toutefois, compte tenu des exigences internationales relatives aux émissions, il y a des règles qui s'appliquent dans la zone de 200 milles. Tous les navires qui se trouvent à 200 milles des côtes canadiennes doivent brûler un combustible à faible teneur de soufre. En fait, en 2015, la norme passera de 1 à 0,1 % de teneur en soufre.

M. Mike Sullivan: Au-delà des 200 milles, ils peuvent faire ce qu'ils veulent. Je suppose qu'aucune règle ne s'applique en haute mer.

Capt Yoss Leclerc: L'Organisation maritime internationale consacre beaucoup d'efforts et d'énergie à l'amélioration des émissions atmosphériques des navires. Wendy parlait de la zone de contrôle des émissions, c'est-à-dire de la zone limitrophe de l'Amérique du Nord et de l'Europe dans laquelle les navires sont tenus de brûler un combustible à très faible teneur de soufre. Les exigences internationales deviennent de plus en plus sévères à l'échelle internationale. Plus les normes s'appliquant dans la zone de contrôle des émissions sont resserrées, plus les critères internationaux se renforcent. La tendance actuelle est à l'utilisation de combustibles propres.

Par ailleurs, dans le secteur maritime — je crois que Jonathan connaît cela mieux que moi puisqu'il s'occupe de construction navale —, beaucoup de fonds de R-D sont consacrés à la construction de navires plus propres utilisant du gaz naturel liquéfié, de l'énergie solaire et toutes sortes d'autres technologies afin de réduire leur empreinte écologique.

• (1220)

M. Mike Sullivan: Quand ces technologies seront-elles couramment utilisées? Est-ce en général dans l'avenir prévisible? Une fois construits, les navires ont une durée de vie plutôt longue.

Capt Yoss Leclerc: Je sais qu'au Canada, différentes initiatives ont été prises dans le cas des traversiers. Je pense que Jonathan pourrait en dire davantage à ce sujet. Je sais que des projets sont mis en oeuvre dans le Saint-Laurent, sur la côte Ouest et même sur la côte atlantique pour convertir les traversiers au gaz naturel liquéfié ou à des sources d'énergie hybrides.

Le président: Je vous remercie.

La parole est maintenant M. Braid, pour cinq minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Je remercie les témoins de leur présence au comité aujourd'hui.

Madame Zatylny, pouvez-vous nous décrire brièvement le rôle que jouent les administrations portuaires dans le contrôle de la sécurité des navires qui utilisent nos ports?

Mme Wendy Zatylny: Je crois que mon collègue, le capitaine Leclerc, serait mieux en mesure de répondre à cette question.

M. Peter Braid: Très bien. Oui, il est souvent très utile de déléguer.

Capt Yoss Leclerc: Je peux vous dire que j'ai navigué pendant 15 ans. Dans un navire, en haute mer, vous ne pouvez pas appeler le 911. Vous ne pouvez compter que sur vous-même. Les gens sont formés et disposent d'équipements et de systèmes. Ils sont tellement bien formés que lorsqu'une alarme retentit, ils savent exactement ce qu'ils ont à faire. Ils savent comment agir s'ils sont réveillés à 2 ou 3 heures du matin. Les exercices... Tout le monde est bien formé.

Ensuite, je suis passé à bâbord, c'est-à-dire de l'autre côté, et c'est encore la même chose. M. Whitworth a parlé de l'initiative du périmètre de déplacement restreint de Second Narrows, qui a été reprise ailleurs dans le monde. C'est une initiative que le port a dirigée, de concert avec tous les intervenants, pour assurer la sécurité des déplacements.

Nous avons parlé tout à l'heure des plans axés sur le risque et de l'évaluation des risques. Nous avons aujourd'hui au Canada un cadre réglementaire qui nous permet de le faire. Chaque fois qu'il y a un projet ou une nouvelle activité, nous faisons une évaluation des risques aussi bien en mer qu'à terre et formulons des recommandations. Dans le cas du nouveau système de livraison de carburant aviation au port de Vancouver, il y a eu un long processus d'évaluation de l'ensemble du projet parce qu'il fallait s'assurer qu'à l'avenir, le projet fonctionnerait en toute sécurité sans nuire à l'environnement.

M. Peter Braid: Très bien.

Est-ce que certains des petits bâtiments dont M. Whitworth a parlé utilisent les ports dont vous occupez? C'est la première partie de ma question. Je voudrais également savoir si vous partagez l'inquiétude de M. Whitworth au sujet de ces petits bâtiments et de leur respect des exigences réglementaires.

Capt Yoss Leclerc: La Loi maritime du Canada confère aux administrations portuaires le pouvoir de mettre en place les procédures et les règlements nécessaires à l'administration du port. Comme vous le savez, il y a les règlements nationaux et internationaux, mais il y a aussi les règlements du port, qui sont élaborés de concert avec les intervenants, le secteur maritime et les experts afin d'assurer la sécurité des activités.

Dans le cas du port de Vancouver et du transport de marchandises dangereuses, par exemple, il y avait une procédure qui permettait de commencer la surveillance des barges et des navires passant par le port — je pourrais vous donner beaucoup de détails à ce sujet — avec une avance de 24 heures. Les autorités du port savent donc exactement à quelle heure chaque bâtiment doit arriver, ce qu'il a à bord et l'itinéraire qu'il doit emprunter. Nous avons travaillé avec la Garde côtière canadienne ainsi qu'avec le service de circulation et de communication pour informer tout le secteur maritime de la présence de marchandises dangereuses dans le port. Dans le cas des pétroliers, nous suspendons la circulation dans les passages étroits pour qu'il n'y ait aucune autre activité pendant qu'ils sont là.

Le port est investi des pouvoirs nécessaires pour mettre tout cela en place.

Je crois que les petits bateaux dont Jonathan parlait naviguent surtout dans le secteur nord de la côte de la Colombie-Britannique.

•(1225)

M. Peter Braid: Excellent. Merci.

Monsieur Lowry, je voudrais vous poser une question.

Pouvez-vous nous expliquer quels contacts vous avez avec les collectivités autochtones de la côte Ouest, surtout en ce qui concerne la formation, la sécurité et la protection de l'environnement?

M. Michael Lowry: Très volontiers.

Surtout dans le secteur nord de la côte, nous avons beaucoup de contacts avec les Premières Nations. Cela fait partie de notre programme de formation des agents d'affrètement, dont je vous ai parlé plus tôt. Certains d'entre eux sont des pêcheurs, et d'autres sont agents d'affrètement. Nous formons des gens des deux groupes au nettoyage du littoral pour le cas où un produit déversé atteindrait des plages. Nous apprenons certaines techniques de nettoyage aux agents d'affrètement ainsi qu'aux pêcheurs qui ont leur propre bateau et que nous pourrions engager en cas de déversement.

De plus, dans le cadre de notre nouveau programme de cartographie, nous avons pris contact avec des collectivités. Il s'agit d'un programme pilote que nous réalisons dans l'inlet Burrard, à l'est

de Second Narrows. Nous avons approché les groupes des Premières Nations et leur avons demandé d'alimenter notre système en nous renseignant, par exemple, sur leurs réalités culturelles, l'emplacement de leurs sites archéologiques et l'emplacement d'autres sites que nous voulons connaître en cas de déversement, pour être en mesure de poser des barrages flottants.

Ce sont deux façons dont nous communiquons avec les Premières Nations.

M. Peter Braid: Très bien. Je vous remercie.

Le président: Je regrette, votre temps de parole est écoulé.

M. Peter Braid: Nous avons une discussion fascinante, monsieur le président.

Le président: À vous, monsieur Yurdiga. Vous avez cinq minutes.

M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Je voudrais remercier les témoins de leur présence aujourd'hui. Cette réunion est très importante. Nous parlons de notre environnement et de notre avenir. Merci beaucoup.

Ma première question s'adresse à M. Lowry.

Le secteur privé et le gouvernement sont actuellement très désireux d'étendre à l'Asie nos marchés traditionnels de l'énergie, qui se limitaient à l'Amérique du Nord. Compte tenu de l'augmentation possible de l'intensité de la circulation maritime, les capacités actuelles d'intervention d'urgence sont-elles suffisantes, à votre avis, pour soutenir une circulation accrue? Si non, quels plans ont été mis au point, quelles discussions ont eu lieu dans ce but?

M. Michael Lowry: C'est une bonne question.

Avant la parution du rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, le régime n'avait pas changé depuis plusieurs décennies. Nous avons besoin de changement, ce qui explique que nous sommes allés au-delà de la capacité requise de 10 000 tonnes. Nous souhaitons passer à un système axé sur le risque dans lequel, au lieu d'avoir un seul système pour couvrir toutes les éventualités, on examine les secteurs particuliers où se situent les risques les plus élevés afin de mettre au point des stratégies d'intervention conçues en fonction de chaque secteur. C'est ce qui est ressorti des recommandations formulées dans le rapport du comité d'experts, recommandations que nous appuyons fortement. Les stratégies sont adaptables au volume des expéditions de pétrole partant de la province. On est ainsi en mesure d'examiner les risques de chaque secteur particulier et d'élaborer des stratégies d'intervention en conséquence.

M. David Yurdiga: Très bien. Je vous remercie.

Monsieur Lowry, en cas de déversement, la partie chargée d'intervenir prend contact avec votre organisation pour lui demander de s'occuper des produits déversés en son nom. Qui contrôle les opérations d'intervention et qui assume le commandement si le pollueur ne peut ou ne veut pas intervenir?

M. Michael Lowry: C'est l'agent de surveillance fédéral de la Garde côtière. L'agent est sur place. S'il croit que les opérations de nettoyage ne sont pas adéquatement gérées par la partie responsable, il a le pouvoir de prendre le commandement des opérations.

M. David Yurdiga: D'accord. Je vous remercie.

Ma question suivante s'adresse à Mme Zatylny.

La semaine dernière, nous avons entendu des représentants de la Fédération maritime du Canada. Dans la réponse qu'ils nous ont fait parvenir, ils ont fait état de la croissance prévue de la circulation maritime au Canada. D'après eux, la circulation n'augmente pas vraiment parce que les armateurs se servent de navires plus grands, tandis que le tonnage est constamment en hausse.

Est-ce que la taille moyenne accrue des navires qui viennent dans les ports canadiens augmente les risques? Si oui, qu'avez-vous fait pour affronter la situation?

Mme Wendy Zatylny: Il n'y a pas de doute que les bâtiments deviennent de plus en plus grands, ce qui impose une charge beaucoup plus lourde aux administrations portuaires et à tous les partenaires associés qui s'efforcent de répondre à la demande.

Les répercussions se manifestent essentiellement du côté des infrastructures: nous avons besoin de postes de mouillage plus grands, d'un plus grand tirant d'eau et de capacités plus importantes de déchargement. À l'arrivée d'un navire d'une capacité de 6 000 EVP, les différents services sont mis à contribution pour l'accueillir. Toutefois, lorsqu'on attend un bâtiment d'une capacité de 10 000 ou 12 000 EVP, les contraintes imposées au port et à ses capacités de manutention des cargaisons sont beaucoup plus importantes. Pour les administrations portuaires, ce sont là les conséquences de l'arrivée de bâtiments plus grands.

Pour ce qui est de la sécurité, la planification faite par les administrations portuaires est censée tenir compte de ces facteurs lorsqu'elles décident si, oui ou non, elles peuvent accueillir ces navires.

• (1230)

Capt Yoss Leclerc: J'aimerais ajouter quelque chose. Comme vous le savez, les simulateurs jouent un rôle important. Chaque fois qu'un projet comprenant un élément nouveau — navires plus grands ou nouveau terminal — est mis en oeuvre, on a recours à une technologie qui est devenue très robuste et avec laquelle je me suis familiarisé lors de l'établissement du périmètre de déplacement restreint de Second Narrows. Il s'agit des simulateurs que les pilotes utilisent dans le projet. Ils permettent de simuler tout le passage d'un bâtiment de n'importe quelle taille. C'est un exercice en temps réel qui est mené de concert avec les remorqueurs. On prévoit les pires conditions possibles pour ce qui est du vent, des vagues et de tous les autres effets environnementaux. Les pilotes font la simulation et aboutissent au résultat: est-ce faisable ou non? La recommandation est faite en fonction de ce résultat.

Il y a plus. Même si la simulation permet de croire que c'est faisable, il y a aussi un processus de formation. Pour les pilotes, nous avons un projet pilote qui permet, dans le cas d'un nouveau terminal, par exemple, de faire passer un petit navire. Les pilotes font quelques voyages et présentent un rapport à chaque entrée et sortie. Petit à petit, ils atteignent leurs objectifs. En effet, ils ne sont pas prêts à travailler du jour au lendemain. C'est un processus très rigoureux. Dans le cas du périmètre de déplacement restreint de Second Narrows, la simulation, la formation et les essais ont duré deux ans avant le passage du premier navire.

M. David Yurdiga: D'accord. Je vous remercie.

À quels pouvoirs les administrations portuaires peuvent-elles recourir pour établir des règlements régissant les opérations dans le port? Quels pouvoirs de mise en vigueur avez-vous pour vous assurer que les règlements sont respectés?

Capt Yoss Leclerc: J'ai déjà dit que les règlements sur l'exploitation des administrations portuaires édictés en vertu de la

Loi maritime du Canada confèrent aux administrations le pouvoir d'établir des procédures et des normes. Chaque port est différent. Selon les circonstances locales, certains ports collaborent avec Transports Canada ou d'autres organismes, tandis que d'autres se limitent à leurs propres ressources. Port Metro Vancouver a des agents qui vont à bord des navires. Les autres ports ont la même possibilité. Ils appliquent la réglementation. Ils prennent contact avec les agents d'affrètement, tiennent la Garde côtière au courant et, par son intermédiaire, avertissent les intéressés de l'arrivée à bord du pilote. Ils connaissent les règlements. L'administration portuaire est la seule autorité habilitée à permettre à un navire d'entrer dans le port ou d'en sortir. Si, à un moment quelconque, l'administration considère qu'il y a un danger ou un manquement aux règlements, elle interdira aux navires d'entrer au port ou d'en sortir. Cela fait partie de ses pouvoirs.

Dans le cas du port de Québec — c'est une autre question qu'on m'a souvent posée —, les navires vont et viennent sans que personne le sache. En fait, 96 heures avant qu'un navire ne prenne sa cargaison dans un port étranger, des renseignements complets sont transmis aux douanes canadiennes. Cette information est communiquée à d'autres intervenants. Ensuite, 24 heures avant l'arrivée du bâtiment dans les eaux canadiennes, des renseignements de sécurité sont envoyés à d'autres organismes, comme Transports Canada et la GRC. Une fois le navire arrivé dans les eaux canadiennes, si une question quelconque se pose, s'il y a une inquiétude quelconque, le navire est conduit à un endroit sûr où il fait l'objet d'une évaluation avant d'obtenir la permission d'entrer au port.

• (1235)

M. David Yurdiga: Je vous remercie.

Le président: Merci.

Monsieur Mai, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Hoang Mai: Merci, monsieur le président.

Monsieur Leclerc, comme vous le savez sûrement, mes collègues de Beauport—Limoilou et de Québec sont très inquiets au sujet des activités du port de Québec, particulièrement celles où le nickel est en cause. Nous ne parlerons pas nécessairement de ces activités ici, mais il y a tout de même quelque chose que j'aimerais savoir à ce sujet.

Vous avez dit clairement au comité que, lorsque vous augmentiez votre capacité ou vos activités, l'aspect environnemental était pour vous un aspect important. Je crois que c'est effectivement le cas et que vous tenez compte des répercussions environnementales que peuvent avoir vos activités.

Néanmoins, serait-il possible de rendre ces activités publiques? Comme vous le savez, la population est très inquiète et se pose plusieurs questions à ce sujet. On nous dit qu'il y a un manque de transparence de la part des autorités portuaires, particulièrement celles du Québec. Pouvez-vous nous en parler davantage?

[Traduction]

Capt Yoss Leclerc: Je vais vous répondre en anglais, ou peut-être à moitié en anglais et à moitié en français. D'accord?

M. Jeff Watson: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je crois que nous abordons une question périphérique qui ne concerne pas la gestion de la sécurité, le transport de marchandises dangereuses ou le rôle des ports à cet égard. Je crois que cela est lié à certaines des autres questions qu'il a dit vouloir aborder aujourd'hui. C'est un peu à la limite, monsieur le président.

M. Hoang Mai: Au sujet de ce rappel au Règlement, monsieur le président, je ne sais pas si M. Watson a écouté ce que le témoin a dit. Je pose des questions sur des aspects qu'il a abordés.

M. Jeff Watson: Il avait parlé du transport des marchandises dangereuses.

M. Hoang Mai: Dans ce cas aussi, nous parlons du transport de marchandises dangereuses, ce qui va...

Le président: Tant que la question porte sur ce sujet, alors...

M. Hoang Mai: Oui. Cela fait partie de ce que les ports doivent faire en cas de transport de marchandises dangereuses. C'est justement la question. Les évaluations sont-elles rendues publiques?

M. Jeff Watson: Si vous le permettez, monsieur le président, je dirais que si la question porte sur le transport de marchandises dangereuses, elle est admissible. Toutefois, si elle concerne les locataires ou d'autres questions telles que les bélugas ou autre chose, elle n'est pas pertinente.

M. Hoang Mai: Je crois que le témoin, M. Leclerc, a abordé ce sujet. M. Watson n'a pas alors invoqué le Règlement. Je ne fais que poser une question portant sur ce qu'a dit le témoin.

Le président: Poursuivez, je vous prie. Je suivrai la conversation.

Capt Yoss Leclerc: Lorsque les gens me demandent ce que je fais, en quoi consistent mes fonctions, la réponse est très simple. Je m'occupe de sécurité et de protection environnementale. Je le fais 24 heures sur 24, sept jours par semaine tout le long de l'année.

L'environnement est très important. Nous en avons parlé dans le contexte de notre réputation et dans une perspective communautaire et organisationnelle. Les membres de notre équipe qui travaillent dans le domaine environnemental se soucient autant que les autres employés des activités portuaires et de leurs répercussions.

Au fil des ans — je pense à l'ensemble des administrations portuaires canadiennes —, des millions sinon des milliards de dollars ont été dépensés pour améliorer la façon dont chacun travaille. C'est ainsi depuis très longtemps. Nous adoptons des technologies et nous mettons en place des ressources pour atténuer les effets sur les collectivités voisines et rendre nos opérations plus écologiques.

Beaucoup de ports ont d'excellents rapports avec les collectivités environnantes. Vous avez entendu parler de l'initiative relative aux comités de liaison avec les quartiers et les collectivités entourant les ports de Vancouver, de Halifax, de Québec, de Montréal. Pour assurer la transparence, nous avons établi des relations, nous avons des rencontres avec les gens et les collectivités et nous nous efforçons d'améliorer la situation.

[Français]

M. Hoang Mai: Ma question portait plutôt sur l'évaluation environnementale que l'administration du port aurait faite et rendue publique. Je n'aborderai toutefois pas cet aspect parce que je présume que M. Watson va m'interrompre.

[Traduction]

Je vais passer à une autre question.

Nous avons parlé de la responsabilité. L'une des recommandations du Comité d'experts sur la sécurité des navires citernes était d'abolir la limite actuelle de responsabilité par incident de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. La responsabilité devrait-elle être illimitée?

• (1240)

M. Michael Lowry: La question m'est-elle adressée?

M. Hoang Mai: Oui.

M. Michael Lowry: Nous parlons ici de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui dispose d'environ 400 millions de dollars. Le gouvernement a recommandé de supprimer la limite de 161 millions de dollars pour qu'il soit possible d'accéder au montant total de 400 millions dont dispose la caisse. C'est la recommandation formulée.

M. Hoang Mai: Qu'en est-il de l'intervention? À l'heure actuelle, si j'ai bien compris, il y a une limite par incident pour ce qui est de la responsabilité des expéditeurs. S'agit-il d'éliminer uniquement cette limite?

M. Michael Lowry: Revenons à nos trois niveaux. Le premier comprend les propriétaires de navires eux-mêmes. Ils sont tenus de souscrire une assurance en fonction de la taille de leur bâtiment. Si ce montant est insuffisant, nous avons accès aux fonds internationaux. Et, si les fonds internationaux sont insuffisants, nous passons aux fonds canadiens. Une fois à ce niveau, le gouvernement a recommandé qu'on ait accès au montant total de 400 millions de dollars. Si ce montant aussi est épuisé, le gouvernement a proposé d'imposer un droit aux membres du secteur afin de recouvrer les coûts qui auraient autrement été assumés par les contribuables.

Le président: Nous allons maintenant passer à M. McGuinty pour cinq minutes.

M. David McGuinty: Monsieur Whitworth, puis-je revenir sur certaines observations que vous avez faites et qui ont suscité quelques questions de la part des membres conservateurs du comité? Vous avez dit certaines choses. Je vous avais demandé si c'était votre principal message aujourd'hui, et vous avez répondu oui. Il s'agissait de commentaires liés au contrôle d'application et aux capacités de Transports Canada. Vous avez dit que le ministère n'avait ni le budget ni le personnel voulu pour faire respecter les règlements existants.

Je voudrais vous demander, à titre de chef de la direction d'une grande société qui emploie un effectif de 2 500 personnes qui doit bientôt passer à 3 500, si vous voulez connaître les faits concernant ce qui se passe en matière de mise en vigueur, de capacité, d'inspecteurs et de vérification? Voulez-vous savoir ce qui se passe partout sur la côte Ouest?

M. Jonathan Whitworth: Je dois me soucier de beaucoup de choses lorsque je dirige un portefeuille aussi varié que celui de Seaspán, à un moment où un projet de construction navale de plusieurs milliards de dollars est sur le point de commencer. Ce que j'aimerais savoir, c'est si des mesures sont prises après les activités de mise en vigueur. En toute franchise, ai-je besoin de tout savoir sur ce que Transports Canada fait et sur sa façon de procéder? J'ose dire non. Je n'ai ni le temps ni la capacité d'absorber tout cela.

Ce qui est important pour nous, c'est de savoir que Transports Canada dispose d'un budget et de ressources. Je sais qu'il y a des limites au budget et aux ressources de n'importe quel ministère et que chacun doit déterminer les secteurs dans lesquels il y a des lacunes à combler. Tout ce que j'essaie de mettre en évidence aujourd'hui, c'est qu'à mon humble avis, il y a une lacune à combler. Je crois qu'un de vos collègues a parlé d'inspections éclair. Le terme convient bien. Nous devrions avoir des vérifications et des inspections éclair portant sur la sécurité, l'environnement et la qualité.

M. David McGuinty: Dans le cadre de vos fonctions de chef de la direction d'une grande société qui doit s'occuper de contrats de plusieurs milliards de dollars, vous voudrez sûrement savoir si vos concurrents sont tenus de respecter les mêmes normes que vous appliquez chez vous, sur la base des structures réglementaires existantes. Est-ce exact?

M. Jonathan Whitworth: C'est exact.

Encore une fois, on a parlé tout à l'heure de « cohérence ». Nous croyons à la cohérence. Tout le monde devrait être traité de la même façon.

M. David McGuinty: D'accord.

Le problème que nous avons ici, à Ottawa, et qui touche toute l'industrie et tout le secteur de la sécurité maritime, est que nous ne disposons pas de l'information nécessaire. Nous ne pouvons pas y accéder. J'aurais bien voulu avoir ces renseignements. Tout ce que les membres conservateurs du comité ont dit ici au sujet des niveaux de financement est inexact. Les seuls renseignements exacts que nous ayons à cet égard figurent dans les Comptes publics. Ce sont les seuls renseignements auxquels les Canadiens et vous, comme chef de la direction d'une grande entreprise, et vos actionnaires pouvez vous fier.

Le problème est que, d'après les Comptes publics, le budget de la sécurité maritime a été réduit de 27 % dans les cinq dernières années.

Le gouvernement nous dit qu'il n'a pas l'intention de préciser comment cette réaffectation a été faite ni si elle a eu des effets sur le contrôle d'application. Ce fait a des conséquences directes sur la compétitivité de votre société au Canada et à l'étranger. C'est la raison pour laquelle j'ai posé ma question. Je ne vous demande pas de deviner des choses ou de dire que vous avez besoin de savoir comment Transports Canada s'occupe de ses dossiers. Toutefois, je crois que, comme important intervenant de ce secteur, vous voudrez savoir si les données fournies par le gouvernement sont exactes.

Est-ce que je me trompe?

•(1245)

M. Jonathan Whitworth: Que je lise un journal, un bilan ou un rapport, je veux que les faits rapportés soient exacts. Je m'attends à cette exactitude dans tout ce que je vois, tout ce que je lis et tout ce que je comprends. Je ne demande à Transports Canada et au gouvernement fédéral rien d'autre que ce que je demande à nos actionnaires et à notre société.

M. David McGuinty: Exactement. C'est justement ce que le Parti libéral essaie d'établir depuis un certain temps. Il s'agit de transparence. Nous voulons savoir avec certitude ce qui se passe. Le gouvernement a le droit de faire des choix difficiles relativement au transport des marchandises dangereuses et aux systèmes de gestion de la sécurité. C'est sa prérogative. Le problème est que le directeur parlementaire du budget, qui occupe un poste créé à la demande de tous les partis, ne peut pas mettre la main sur les renseignements qui peuvent lui permettre d'évaluer les affirmations du gouvernement. J'estime que vous, vos actionnaires, vos employés et la population que vous desservez ainsi que vos clients voudrez savoir ce qui se passe. Vous voudrez savoir si les mesures prises ont des répercussions sur la sécurité et sur la mise en vigueur des règlements existants.

Je voudrais que vous sachiez, que vos clients sachent que nous avons un problème à affronter ici, à Ottawa, du fait que le gouvernement refuse d'ouvrir ses livres. Quelles que soient les déclarations des députés conservateurs, quelle que soit leur interprétation du témoignage d'un fonctionnaire qui a comparu la

semaine dernière, il est difficile de s'y fier. Comme l'aurait dit Ronald Reagan, on peut faire confiance, mais il faut quand même vérifier.

Le président: Monsieur McGuinty, votre temps de parole est écoulé sans que vous ayez posé la moindre question.

À vous, monsieur Watson.

M. David McGuinty: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je voudrais savoir à quoi rime ce commentaire gratuit selon lequel je n'ai posé aucune question.

Le président: Eh bien, je disais simplement que votre temps de parole était écoulé.

M. David McGuinty: C'est tout ce que vous avez besoin de dire, monsieur le président.

Le président: J'aurais permis aux témoins de répondre s'il y avait eu une question, mais aucune question n'a été posée.

M. David McGuinty: Oui, je comprends.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

En réalité, si je me souviens bien du vote qui avait eu lieu, le Parti libéral s'était opposé à la création du poste de directeur parlementaire du budget.

Monsieur Whitworth, c'est à vous que je poserai ma première question. J'ai écouté avec intérêt ce que vous avez dit tout à l'heure du chenal de Douglas, du pont Second Narrows et de l'excellent dossier de sécurité de la traversée du passage de Second Narrows. Je suis passé par là cet été au cours de ma visite à Vancouver. Je me suis rendu aussi à Kitimat et à Prince Rupert. J'ai pu voir le chenal de Douglas de mes propres yeux.

Ceux d'entre nous qui vivent au bord de la rivière Détroit connaissent le chenal Livingstone, qui a à peu près la même largeur — 450 pieds — que le pont Second Narrows. Des laquiers de 1 000 pieds empruntent ce passage sans incident sous la conduite d'un pilote depuis des décennies. Par conséquent, la sécurité du transport maritime, y compris celle des très gros navires, est en générale très bonne, indépendamment des cargaisons. Bref, j'ai apprécié vos observations.

Monsieur Lowry, vous avez dit dans votre témoignage que vous appuyez la transition vers une planification axée sur le risque dans les zones d'intervention. J'aimerais savoir ce que vous voulez exactement dire par là et connaître les raisons de votre appui. Est-ce parce que cela permet à votre organisation de retirer des ressources d'intervention des secteurs à faible risque qui relèvent de vous? Ou bien considérez-vous que cette approche permet de ne priver aucun secteur de ressources par suite d'une analyse des risques tout en donnant la possibilité d'affecter les meilleures ressources à certains secteurs à risque sans pour autant enlever des ressources à d'autres secteurs? Parlez-vous en fait d'un vrai déplacement, avec moins de ressources dans certains secteurs et davantage dans d'autres? Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet?

M. Michael Lowry: À l'heure actuelle, nous avons l'obligation de maintenir une capacité maximale de 10 000 tonnes tout le long de la côte, peu importe où un déversement peut se produire. Nous devons placer nos ressources de façon à pouvoir nous attaquer à un important déversement n'importe où le long de la côte. C'est un véritable défi.

Le gouvernement fédéral a commandé une évaluation pancanadienne des risques, qui est actuellement en cours. À partir de cette évaluation, les responsables subdiviseront la côte entre ce qu'on appelle des plans de secteur, qui comprendront des plans d'intervention géographique. Chaque plan de secteur sera fondé sur le risque évalué de la région et précisera les capacités et les temps de réaction à prévoir dans le secteur.

L'autre avantage — dont nous pourrions profiter avant que l'évaluation ne soit terminée —, c'est qu'il nous sera possible de tenir compte, pour chaque secteur particulier, des éléments de fragilité économique, culturelle ou environnementale et de commencer à élaborer des stratégies d'endiguement et à prévoir l'emplacement de camps de base.

La transition vers un plan axé sur le risque présente de nombreux avantages.

● (1250)

M. Jeff Watson: Je comprends la structure de la planification par secteur et l'analyse des risques. Je voudrais savoir si vous appuyez cette approche parce que vous y voyez la possibilité de retirer de précieuses ressources de certains secteurs ne présentant que peu ou pas de risques plutôt que de les laisser là à cause d'une faible probabilité d'incident. Croyez-vous plutôt que cet exercice permettra de maintenir partout des ressources d'intervention tout en concentrant davantage de ressources dans certaines zones géographiques?

M. Michael Lowry: Je ne m'attends pas à retirer des ressources de secteurs particuliers. Nous avons déjà placé nos ressources là où la circulation maritime est la plus dense, ce qui explique que la plupart de nos dépôts actuels d'équipement se trouvent à proximité des routes maritimes du sud. Nous nous attendons à pouvoir utiliser les données scientifiques pour déterminer avec précision les ressources à attribuer à chaque secteur.

M. Jeff Watson: Ainsi, il y aura une baisse de la sécurité, mais vous pensez qu'en fonction d'une analyse des risques, vous pouvez en fait renforcer cette sécurité. Est-ce exact?

M. Michael Lowry: C'est la raison pour laquelle nous appuyons cette approche.

M. Jeff Watson: D'accord.

Y a-t-il des secteurs géographiques auxquels on n'a pas attribué de ressources qui pourraient finir par en obtenir par suite de l'analyse axée sur le risque?

M. Michael Lowry: Il y a eu une analyse axée sur le risque relativement au projet de jumelage du pipeline du sud. Elle a abouti à une augmentation des bases placées le long du secteur sud de la côte. Ainsi, il était prévu de créer une capacité excédentaire le long des routes maritimes du sud par suite de ce projet particulier et de l'analyse réalisée. Par conséquent, il était effectivement question d'augmenter la capacité existante.

M. Jeff Watson: Très bien.

Le président: La première période de cinq minutes est écoulée.

Je ne sais pas si vous souhaitez prendre...

M. Jeff Watson: Non, nous avons terminé.

Le président: Je voudrais remercier aussi bien nos témoins que nous avons entendus par vidéoconférence que ceux qui sont ici en personne.

Nous vous sommes reconnaissants de votre participation à notre étude. Je voudrais vous souhaiter ainsi qu'à vos entreprises, à vos employés et à tous vos gens un très joyeux Noël et une bonne année 2015.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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 du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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 Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>