



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 082 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 21 novembre 2017

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 21 novembre 2017

• (1535)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance n° 82 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 4 octobre 2017. Nous traitons du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique.

Je suis très heureuse d'accueillir les fonctionnaires qui vont communiquer aux membres du Comité des renseignements très précieux. Du ministère de l'Environnement, nous accueillons Heather McCready, directrice générale de l'application de la loi en environnement; Michael Enns, directeur exécutif de l'application de la loi en environnement; Marc Bernier, directeur des Laboratoires environnementaux de la science et de la technologie; et Carl Brown, gestionnaire, Section des urgences — science et technologie.

Nous entendrons également Gregory Lick, directeur général, Opérations, ministère des Pêches et des Océans. Étant donné que nous célébrons la Journée de la Marine et de la Garde côtière, je dois souligner que M. Lick a reçu un prix pour ses longs et loyaux services et pour ses réalisations à la Garde côtière. Félicitations et merci pour votre dévouement.

Nous accueillons également, du ministère des Ressources naturelles, Christine Siminowski, directrice, Division canadienne du pétrole, du raffinage et de la sécurité énergétique, Secteur de l'énergie, et Kim Kasperski, directrice, Impacts environnementaux, à CanmetÉNERGIE.

Merci beaucoup à vous tous de vous être déplacés.

Madame McCready, qui veut commencer?

Mme Heather McCready (directrice générale, Direction de l'application de la loi en environnement, ministère de l'Environnement): Je ne sais pas si vous avez une préférence par ministère, mais Marc Bernier va prononcer les remarques liminaires pour Environnement et Changement climatique Canada.

La présidente: Je vous en prie, monsieur Bernier, allez-y.

M. Marc Bernier (directeur, Laboratoires environnementaux de la science et de la technologie, ministère de l'Environnement): Merci, madame la présidente.

Madame la présidente, vice-présidents, membres du Comité, en tant que directeur des Laboratoires environnementaux de la science et de la technologie, à la direction générale des sciences et de la technologie, je supervise une équipe de scientifiques qui mènent un programme de recherche pour étudier les incidences des produits

chimiques déversés dans l'environnement, et le nettoyage en cas de déversements.

Environnement et Changement climatique Canada possède plus de 40 années d'expérience en ce qui a trait à la compréhension et à l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Le gros de nos recherches sur les pétroles bruts lourds et les carburants classiques s'inscrit dans la durée; toutefois, les défis émergents des dernières années comprennent les produits pétroliers lourds non conventionnels, comme le bitume dilué. Cette recherche se poursuit selon le plan de protection des océans.

La majorité de la recherche de nature fondamentale s'intéresse à la compréhension du comportement physique et de la nature chimique du pétrole. ECCC a évalué des centaines d'hydrocarbures nationaux et internationaux et a rendu ces résultats publics sur Internet. Le projet de classification du pétrole d'ECCC est la base de données la plus importante rendue publique sur les déversements d'hydrocarbures dans le monde. La grande majorité des données concernent les hydrocarbures persistants.

À la faveur de son étude de la composition du pétrole, ECCC a aussi mené des recherches sur la caractérisation du pétrole afin de déterminer quel navire peut l'avoir déversé, ce qui sert aussi à déterminer la source du déversement. Cela est important pour l'application des lois environnementales du Canada qui ont été utilisées récemment dans divers cas de déversements, comme à Lac-Mégantic, au Québec, et dans le cas du navire MV *Marathassa*, à Vancouver, en Colombie-Britannique.

ECCC étudie aussi le devenir, les incidences et le comportement du pétrole lors d'un déversement. Nous étudions les diverses façons dont le pétrole peut se transformer et interagir avec l'environnement lors d'un déversement, y compris l'évaporation, l'émulsification dans l'eau, la dispersion dans l'eau, le mélange avec des sédiments et d'autres mécanismes pouvant contribuer à faire couler le pétrole, par exemple.

De plus, notre recherche met un accent particulier sur la façon dont les pétroles interagissent avec le littoral, plus particulièrement comment ils peuvent le pénétrer et devenir séquestrés dans les rives du littoral marin.

Tout cela contribue à la création des modèles de prévision d'ECCC sur la trajectoire d'un déversement et ses répercussions sur les habitats et les écosystèmes, ainsi que sur nos collectivités.

La modélisation des déversements ne sert pas uniquement à l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures, mais elle joue aussi un rôle déterminant dans la planification des contingences et l'évaluation des répercussions potentielles de nouveaux projets, à mesure que ces questions surgissent tout au long du processus d'évaluation environnementale.

ECCC étudie aussi les divers moyens utilisés pour nettoyer les déversements d'hydrocarbures, y compris les techniques d'intervention classiques et les solutions de rechange plus modernes, en laboratoire et dans des expériences à grande échelle. ECCC accorde beaucoup d'attention à l'évaluation de l'efficacité et de la toxicité des agents de traitement en cas de déversements, y compris les agents dispersants chimiques et les agents de nettoyage de surface. La majorité de ce travail contribue à l'élaboration de normes internationales visant à codifier les pratiques exemplaires pour l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

[Français]

Environnement et Changement climatique Canada, ou ECCC, a aussi dirigé la conception d'appareils de télédétection de déversements d'hydrocarbures et l'évaluation de la contamination par les hydrocarbures sur les littoraux. Afin de donner un exemple de notre travail, j'aimerais souligner les récentes études sur les déversements potentiels le long du littoral du Nord et du Sud de la Colombie-Britannique.

Premièrement, nous avons étudié le littoral de la Colombie-Britannique pour comprendre la géologie et la biologie existantes, ainsi que les niveaux de référence existants des produits chimiques relatifs au pétrole. Cela est essentiel à la planification en cas de déversements potentiels et à notre compréhension des paramètres cibles pour les besoins liés au nettoyage à la suite d'un déversement.

Deuxièmement, nous avons examiné les pétroles lourds, tant les carburants classiques des navires que le bitume dilué non conventionnel, et leur potentiel de couler et de migrer, plus particulièrement sous la forme de petites particules dans l'eau, encore une fois au moyen de l'utilisation de sédiments et de matériaux prélevés sur la plage le long des littoraux de la Colombie-Britannique. Le potentiel qu'a le pétrole de couler et de se déplacer avec les courants sous forme de particules, ainsi que son potentiel de pénétration ou d'adhésion sont ressortis comme des enjeux importants ayant des incidences, au cours des dernières années, sur le nettoyage des déversements des hydrocarbures classiques, comme le carburant des navires, et du carburant non conventionnel, comme le bitume dilué.

Tous ces travaux mettent l'accent sur la capacité du Canada à intervenir en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin, y compris ceux qui comprennent des hydrocarbures persistants. La compréhension de la façon dont les propriétés des pétroles déversés changent dans l'espace et le temps est essentielle à l'amélioration des modèles de prévision du comportement des déversements, ce qui améliore à son tour la planification et l'intervention.

● (1540)

[Traduction]

ECCC joue également un rôle dans l'application des lois et des règlements environnementaux dans le cadre de son mandat qui a trait à l'environnement marin. Bien que Transports Canada demeure le chef de file de la surveillance, de la réglementation et de l'application des règlements concernant la pollution causée par les navires, ECCC applique les dispositions de la Loi sur les pêches qui interdisent toute substance nuisible aux poissons dans les eaux fréquentées par les poissons, les dispositions d'immersion en mer de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, qui prévoit des sanctions pour les oiseaux huileux en mer.

En résumé, Environnement et Changement climatique Canada continue de participer au Canada et à l'échelle internationale avec les gouvernements, le milieu universitaire, l'industrie des hydrocarbu-

res, les intervenants en cas de déversement, les organisations non gouvernementales et le public à cerner les besoins en matière de recherche sur les déversements d'hydrocarbures et à établir les priorités pour les activités à l'avenir.

Toutes nos parties intéressées ont déterminé la nécessité d'améliorer notre compréhension du devenir et du comportement des hydrocarbures persistants lors d'un déversement. Les activités récentes de recherche-développement sur les déversements d'hydrocarbures entreprises par Environnement et Changement climatique Canada et d'autres ministères fédéraux ont contribué à l'amélioration de la compréhension de la nature des hydrocarbures persistants et lourds.

Je voudrais remercier les membres du Comité du temps qu'ils ont consacré à mon exposé, et je serai heureux de répondre aux questions qu'ils pourraient avoir.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Bernier.

Nous allons maintenant passer au ministère des Pêches et des Océans.

Monsieur Lick, c'est à vous pour cinq minutes.

M. Gregory Lick (directeur général, Opérations, ministère des Pêches et des Océans): Bonjour, madame la présidente, et bonjour aux membres du Comité. J'ai l'honneur aujourd'hui, particulièrement en ces Journées de la Marine et de la Garde côtière, de vous remercier pour l'honneur que vous me faites.

Je vais vous parler du rôle que joue la Garde côtière canadienne pour soutenir l'engagement du gouvernement canadien visant à créer un système de sécurité maritime de renommée mondiale. Je parlerai principalement de la sphère de responsabilité de la Garde côtière canadienne dans la surveillance des navires dans les eaux canadiennes et les eaux limitrophes et de nos capacités d'intervention en cas de pollution marine.

Je voudrais commencer par préciser que l'intervention en cas de pollution marine et la surveillance de vos voies navigables font partie du travail quotidien de la Garde côtière canadienne. Garantir la sécurité du plus long littoral dans le monde est en effet l'un des piliers de notre mandat. Il est facile de mesurer la sécurité en nombre de vies humaines sauvées — 13 personnes sauvées en moyenne par jour —, mais il s'agit aussi de veiller à ce que chacun de nos 243 000 kilomètres de côte accidentée soit protégé contre les incidents de pollution.

La Garde côtière canadienne surveille les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes par l'intermédiaire de son réseau des Services de communication et de trafic maritimes, ou SCTM. Autrement dit, en moyenne, nos agents des Services de communication et de trafic maritimes gardent un œil sur 1 254 déplacements de navires, et ce, quotidiennement. Pour ce faire, nous dotons nos 12 centres des SCTM d'une technologie de pointe pour assurer la surveillance de la circulation maritime. Sur la seule côte Ouest, nous mettons en place six nouvelles stations de surveillance radar, qui renforceront nos capacités de surveillance dans la zone du passage intérieur de l'île de Vancouver et à travers le passage Seymour. De plus, dans le cadre d'un projet d'immobilisations de six ans, qui a pris fin en 2016, nous avons entièrement modernisé nos systèmes de contrôle des communications, ce qui nous permet une surveillance plus efficace de nos eaux.

Nous sommes fiers de ces réalisations, mais la culture de notre organisme se caractérise dans une large mesure par le désir de toujours faire plus. Et le plan de protection des océans a revigoré la Garde côtière. En effet, il vient consolider le rôle de la Garde côtière en tant qu'épine dorsale du système de sécurité maritime du Canada. Le plan de protection des océans nous permet de renforcer la capacité de notre réseau SCTM, auquel nous avons ajouté 24 nouveaux membres.

Nous avons déjà commencé à renforcer notre capacité d'intervention d'urgence 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 en dotant les hommes et les femmes qui y travaillent des outils et des ressources nécessaires pour intervenir en cas d'urgence maritime et pour assurer une intervention coordonnée qui se traduira par une meilleure protection de nos voies navigables. Quant à l'initiative de réseau opérationnel OPNET, également rendue possible grâce au plan de protection des océans, elle consistera essentiellement à assurer la redondance intégrale de notre réseau de télécommunications et à mettre en place une mesure d'urgence pour une continuité améliorée des activités. De cette façon, si une panne quelconque se produit, nos services demeureront en ligne.

Pour assurer la sécurité de nos voies navigables, nous devons savoir qui et quoi se trouve sur l'eau, mais également ce qui se cache sous la surface. Un autre élément du plan de protection des océans consiste à veiller à ce que les relevés hydrographiques et les outils de navigation aident à améliorer la sécurité maritime. À cette fin, nous avons déjà effectué des relevés dans quatre ports prioritaires, y compris le mouillage de Vancouver, Prince Rupert, Port Alberni et Stewart.

De même, avec l'aide de nos partenaires, nous avons accru notre observation et notre écoute sur l'eau. La Garde côtière auxiliaire canadienne en est un exemple; c'est un réseau pancanadien composé de centaines de collectivités côtières dont les bénévoles, qui sont plus de 4 000, contribuent grandement aux efforts d'intervention en cas de pollution marine menés sous la gouverne de la Garde côtière.

Par ailleurs, le plan de protection des océans permet à la Garde côtière canadienne de ne plus seulement être un organisme qui intervient en cas de déversement, mais qui peut aussi prévenir ces incidents avant qu'ils se produisent. La capacité accrue de remorquage d'urgence, pour secourir les navires en détresse et éviter des incidents maritimes possibles, témoigne de ce rôle en évolution. Nous installons des trousse de remorquage dans tous les grands navires de la Garde côtière canadienne, y compris un volet de formation grâce auquel les agents de la Garde côtière et les membres d'équipage seront initiés au fonctionnement de l'équipement de remorquage. Nous louons également deux navires de remorquage au large, qui peuvent remorquer de grands navires en détresse sur la côte Ouest.

Bien sûr, la Garde côtière n'agit pas seule. En ce moment, nous mobilisons des collectivités autochtones et côtières, l'industrie, le milieu universitaire ainsi que d'autres intervenants clés pour mener à bien une évaluation des besoins pour déterminer les exigences en matière de remorquage d'urgence sur la côte Ouest.

Mais lorsqu'un incident de pollution se produit, nous sommes prêts à intervenir. En moyenne, le personnel de la Garde côtière intervient pour lutter contre trois incidents de pollution par jour. Si nous prenons le cas de la côte Ouest, des dépôts d'équipement d'intervention environnementale sont établis dans 18 endroits le long de la côte de la Colombie-Britannique, dont trois sont dotés de personnel à Richmond, à Victoria et à Prince Rupert. Lorsque nous

recevons la nouvelle d'un incident de pollution, nous déployons rapidement nos ressources sur les lieux de l'incident.

Comme je vous l'ai dit dès le début, la Garde côtière canadienne se trouve sur la ligne de front pour soutenir l'engagement du gouvernement du Canada qui consiste à créer un système de sécurité maritime de renommée mondiale, et elle travaille au renforcement de ses capacités de surveillance et d'intervention en cas de pollution marine afin de respecter cet engagement.

● (1545)

Je vous remercie, madame la présidente, et je remercie tous les membres du Comité de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole. À l'instar de mes collègues, je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Lick.

Nous passons maintenant au ministère des Ressources naturelles.

Mme Kim Kasperski (directrice, Impacts environnementaux, CanmetÉNERGIE, ministère des Ressources naturelles): Merci, madame la présidente, et merci aux membres du Comité.

Je suis heureuse d'être ici, au côté de ma collègue Christine Siminowski, pour représenter Ressources naturelles Canada, et cela en compagnie de mes collègues d'autres ministères fédéraux.

Ressources naturelles Canada, ou RNCan, cherche à renforcer l'exploitation des ressources naturelles du Canada et la compétitivité des produits tirés des ressources naturelles du pays. RNCan élabore des politiques et des programmes, et mène des recherches innovatrices dans ses installations partout au pays. Notre laboratoire de CanmetÉNERGIE de Devon, près d'Edmonton, s'appuie sur des décennies d'expertise en développement de combustibles fossiles moins polluants, en raffinage et en mise en valeur de techniques environnementales connexes. Près de 130 scientifiques, ingénieurs, technologues, gestionnaires et employés de soutien génèrent des connaissances en vue de fournir des solutions à l'industrie ainsi que des conseils aux décideurs et aux organismes de réglementation gouvernementaux. Prenons, par exemple, l'aide sollicitée auprès de RNCan par Transports Canada l'an dernier pour aider à l'élaboration de la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers.

Plus précisément, RNCan a formulé des avis sur la chimie, les propriétés et les classes des hydrocarbures associés à la production pétrolière, de même que sur leur analyse. Ces avis ont servi à étayer la définition de pétrole brut dans la Loi et d'autres produits désignés dans l'annexe comme étant persistants et, par conséquent, interdits de transport.

Comme je l'ai souligné, les scientifiques et les ingénieurs du laboratoire de CanmetÉNERGIE à Devon mènent des recherches dans le but de comprendre et d'améliorer la production de combustibles fossiles, tout en réduisant les impacts environnementaux de cette production, en particulier la production de pétrole lourd. Par exemple, ils réalisent des recherches sur le comportement des déversements de pétrole, notamment la manière dont un déversement de bitume dilué se compare à celui de pétroles bruts classiques, complétant ainsi les travaux effectués par nos collègues de Pêches et Océans Canada et d'Environnement et Changement climatique Canada, dont certains représentants sont parmi nous aujourd'hui.

RNCan poursuit ses travaux pour s'assurer que l'exploitation des ressources naturelles demeure une source d'emplois, de prospérité et d'occasions d'investissement au Canada, tout en protégeant l'environnement.

Le Canada accueille favorablement l'investissement et reste l'un des producteurs d'énergie les plus compétitifs à l'échelle mondiale, notamment dans le secteur pétrolier et gazier. L'approbation par le gouvernement, en novembre dernier, des projets de remplacement de la canalisation 3 et d'agrandissement du réseau de Trans Mountain devrait permettre de répondre à la demande accrue en pétrole canadien sur les marchés nord-américains, en plus de donner la possibilité aux producteurs canadiens d'accéder à de nouveaux marchés sur la côte du Pacifique et en Asie. En outre, les exportations éventuelles de gaz naturel liquéfié ou de propane, par exemple, seraient permises aux termes de la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers.

Nous souhaitons remercier le Comité de cette occasion et sommes prêts à répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup, madame Kasperski.

Nous allons passer à M. Lobb pour six minutes.

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

Ma première question s'adresse aux représentants du ministère de l'Environnement. Nous avons soulevé à quelques reprises la question de l'obligation de consultation auprès de la ministre. Différents groupes autochtones qui ont comparu devant le Comité, tant ceux qui appuient l'interdiction que ceux qui s'y opposent, en ont parlé.

Que vous-dites vous au ministère quand il s'agit de consulter le ministère des Transports? En parlez-vous entre vous?

• (1550)

Mme Heather McCready: Aucun de nous ici n'est expert en la matière. Il y a en fait une nouvelle direction générale à Environnement et Changement climatique Canada qui s'occupe précisément de cette question. Nous pourrions lui demander de vous répondre si vous le préférez.

M. Ben Lobb: J'ai effectivement remarqué que, sur la liste, aucun de vous ne fait partie des services d'évaluation environnementale. Je trouve intéressant que personne de l'évaluation environnementale ne se soit présenté, car cette question a été soulevée à quelques reprises au Comité.

Quand le ministre des Transports est venu nous rencontrer, je lui ai notamment dit que, selon moi, il existe un certain nombre de normes qui déterminent qui doit faire les évaluations environnementales, comment elles doivent être faites et si le consentement est nécessaire ou pas.

N'importe lequel d'entre vous pourra répondre.

J'ai notamment pris en exemple les exigences en matière d'évaluation environnementale dans le cas d'un projet de dépôt en couches géologiques profondes, dans ma circonscription. Le degré de consentement et de consultation — et je ne dis pas que je suis contre — dépasse de loin tout ce qui a été fait. Je me demande simplement ce que le Comité est censé faire pour s'assurer que la ministre soit consultée comme il se doit, puisque tous les témoins autochtones ont affirmé ne pas avoir été consultés.

Mme Heather McCready: Excusez-moi. Je devrais pourtant le savoir. Avez-vous déjà reçu quelqu'un de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale?

M. Ben Lobb: Non.

Mme Heather McCready: Vous voudrez peut-être poser quelques questions à l'Agence, surtout au sujet du processus d'évaluation environnementale. Je pense que ces gens-là seraient probablement mieux en mesure de vous aider que moi.

J'aimerais bien vous répondre, mais je ne veux pas me hasarder à des conjectures...

M. Ben Lobb: Merci. C'est probablement une bonne idée.

J'ai une autre question au sujet du transport de mazout. Les témoins de RNCan pourront y répondre.

À quel type de pétrolier pensez-vous pour transporter du mazout le long de la côte?

Mme Kim Kasperski: Je ne suis pas experte en pétroliers, mais j'ai fait une rapide recherche sur Google aujourd'hui. Il s'agirait de n'importe quel navire-citerne fait pour les produits pétroliers... Si j'ai bien compris, ils sont de deux types. L'un transporte du pétrole brut et l'autre des produits raffinés. J'imagine que ce serait des pétroliers de produits raffinés. Son tonnage étant dicté par sa zone de navigation.

M. Ben Lobb: C'est bien.

Y a-t-il d'autres types de pétrole persistant qui entrent dans les ports canadiens aujourd'hui, en provenance du Nigeria, du Venezuela, de l'Arabie saoudite?

Mme Kim Kasperski: Tout pétrole brut qui pénètre dans les eaux canadiennes est un pétrole persistant, que ce soit sur la côte Est des États-Unis ou ailleurs. Je ne sais pas quels hydrocarbures sont importés, mais s'il s'agit de pétrole brut, il est forcément persistant.

M. Ben Lobb: Vous avez utilisé le terme « persistant », et d'après les peuples autochtones qui étaient ici, ce sera aussi le cas pour le projet Eagle Spirit. Ils prétendent que vous avez adopté cet interdit pour bloquer ce projet étant donné le risque qu'il présente pour l'environnement, puisqu'il s'agit de produits persistants, mais affirment que d'autres ports au Canada vont recevoir des produits pétroliers persistants, présentant les mêmes risques. Comment régler ce problème? Peu importe le terme que vous utilisez. Comment l'interdiction peut-elle s'appliquer à l'un, tandis que ces risques ne sont pas traités de la même manière pour tout le monde? Comment gérez-vous cela?

Mme Kim Kasperski: Ce n'est pas mon domaine de compétence.

M. Ben Lobb: Le ministère donne-t-il des conseils? Environnement Canada donne-t-il des conseils à la ministre lorsqu'elle lui demande si c'est la bonne voie à suivre?

Les gens d'Eagle Spirit et d'autres groupes autochtones nous ont dit que, si ces produits sont à ce point nocifs, c'est qu'il y aurait peut-être lieu d'appliquer cette interdiction à tous, autrement dit que ce qui vaut pour l'un doit également valoir pour l'autre.

Comme vous pouvez le constater, notre comité essaie de s'appuyer sur des données scientifiques, et même si nous sommes conscients qu'il s'agit d'un terme important que le gouvernement doit utiliser, nous sommes en train de jeter l'éponge sur cette question.

J'ai une dernière question et je crois en avoir le temps. Vous avez parlé du tonnage des pétroliers. Je me suis renseigné à ce sujet. Environnement Canada fait-il des modélisations pour 12 500 tonnes, ce qui est le tonnage indiqué dans le projet de loi? À quoi ressemblerait une catastrophe en cas de déversement d'une grande quantité de mazout, et Dieu nous en garde? S'appuie-t-on sur des modélisations pour affirmer qu'il y a moins de problèmes dans le cas du mazout que dans celui des hydrocarbures persistants?

• (1555)

M. Marc Bernier: Parlez-vous du déplacement d'une flaque de pétrole qui se produit lorsqu'il y a un déversement dans l'environnement?

M. Ben Lobb: L'annexe du projet de loi cautionne le diesel, le propane, l'essence, mais pas les produits pétroliers persistants: il doit exister des analyses scientifiques quelque part qui confirment que l'environnement peut absorber un déversement massif de carburant diesel, mais pas un déversement d'hydrocarbures persistants. Existe-t-il des données que le Comité pourrait examiner pour déterminer si nous sommes d'accord ou non avec cela?

M. Carl Brown (gestionnaire, Section des urgences - science et technologie, ministère de l'Environnement): Oui. Lorsqu'il s'agit d'hydrocarbures persistants ou non persistants, nous pouvons élaborer des modèles pour identifier ces différences et c'est certainement ce que nous faisons.

La présidente: Monsieur Lobb, vous avez dépassé votre temps d'une minute.

M. Ben Lobb: D'accord, mais je crois que les membres du Comité aimeraient voir ces modèles pour prendre la décision qui s'impose quant à ce projet de loi.

Merci.

La présidente: D'accord. Nous allons maintenant passer à M. Hardie.

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

Merci à tous d'être venu.

Monsieur Lick, je vous adresserai la plupart de mes questions. Vous avez dit qu'on allait doter les navires de la Garde côtière de dispositifs de remorquage; nous faisons également l'acquisition de deux nouveaux navires pour la côte ouest qui pourront remorquer des charges lourdes.

M. Gregory Lick: Oui, c'est exact.

M. Ken Hardie: L'un de ces navires sera-t-il en service dans le Grand Nord?

M. Gregory Lick: À l'heure actuelle, nous tentons de déterminer où il sera affecté, mais en général un navire est en service dans la partie sud de la côte Ouest et un autre quelque part dans la partie nord de la côte Ouest, oui.

M. Ken Hardie: Je vous pose cette question en partie pour la raison suivante: nous avons ouï-dire que la Garde côtière américaine a récemment dû secourir un porte-conteneur qui était en difficulté au large de la côte Ouest de l'île de Vancouver.

Serons-nous en mesure d'intervenir dans ce genre d'incident lorsque ces navires seront en service?

M. Gregory Lick: Je voudrais simplement rectifier la première partie de la question du député.

En fait, c'est le NGCC *Gordon Reid* qui a secouru ce vaisseau. La Garde côtière américaine était disposée à nous aider, et nous le lui avons demandé, mais c'est nous qui avons secouru ce navire.

Quant à la deuxième partie de votre question, la capacité de remorquage que nous ajoutons actuellement à nos propres navires et l'affrètement ou la location de deux navires plus lourds pouvant effectuer le remorquage nous donneront absolument une plus grande capacité sur la côte ouest pour gérer ce genre d'incident.

M. Ken Hardie: Bon nombre de gens de la côte Ouest étaient ravis qu'on ait révoqué la décision de fermer la base de la Garde côtière de Kitsilano et, bien sûr, qu'une capacité de formation ait aussi été mise sur pied pour les gens le long de la côte Ouest.

Où en est ce programme à l'heure actuelle?

M. Gregory Lick: Le programme est en cours. Nous augmentons la capacité de cet établissement de formation. Même s'il s'agit peut-être d'un centre de formation, nous répandons également notre capacité à cet égard sur toute la côte Ouest. Il est possible que la formation ne se fasse pas entièrement à Kitsilano. Elle pourrait avoir lieu ailleurs, dans les collectivités locales des Premières Nations, etc., où nous pourrions offrir une meilleure formation, en intégrant ces communautés autochtones aux systèmes de sécurité.

Ce programme prend de l'ampleur au moment où l'on se parle.

● (1600)

M. Ken Hardie: Au début, certains d'entre nous avaient des inquiétudes — je regarde mon ami du NPD — relatives à la fermeture du centre des Services de communication et de trafic maritimes de Comox. Même aujourd'hui, plus de 300 pannes par mois ont toujours une incidence sur les capacités des SCTM — surtout, si j'ai bien compris, en raison du fournisseur externe. Cela semble être le maillon faible.

Prévoit-on remplacer ce fournisseur ou renforcer davantage ce système?

M. Gregory Lick: Il existe un bien plus grand nombre de questions relatives aux fournisseurs externes dans l'Est du Canada. La côte Ouest a des liaisons hertziennes plus solides, ce qui nous est utile, même s'il existe encore des fournisseurs externes. Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, l'OpNet, ou le projet de réseau opérationnel, vise à créer une redondance additionnelle et à réduire la dépendance sur les lignes de service des prestataires externes.

Oui, absolument, le système sera plus fiable, et il y aura une meilleure redondance. Il est en cours de conception à ce moment même.

M. Ken Hardie: Avez-vous des préoccupations quant aux remorqueurs-chalandes articulés qui transporteront des produits pétroliers le long du Passage Intérieur, plus près de la rive? Des craintes ont été exprimées à cet égard, notamment depuis l'incident impliquant le *Nathan E. Stewart*.

M. Gregory Lick: Nous collaborons avec Transports Canada et examinons très attentivement la mise en place d'un processus d'inspection plus rigoureux pour ces types de navires. Bien que ce ne soit pas notre responsabilité, nous continuons, dans nos centres de SCTM — essentiellement au nom de Transports Canada — de surveiller de plus près les navires qui se déplacent le long de la côte Ouest.

M. Ken Hardie: Nous constatons que ce projet de loi engagerait Transports Canada dans le contrôle des mouvements de navires et dans l'inspection des produits interdits.

Ces fonctions pourraient-elles être déléguées à la Garde côtière, ou est-ce que tous les intervenants — notamment Transports Canada — seront en mesure d'entreprendre cette nouvelle activité?

M. Gregory Lick: De façon générale, ce projet de loi ne changera pas nos responsabilités. Comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, la Garde côtière retiendra et augmentera sa capacité de contrôler le trafic de navires dans la zone de moratoire proposée. Si l'un de nos centres de SCTM observe un problème particulier, il en avisera immédiatement Transports Canada, qui continuera d'appliquer la loi.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Très bien. Merci beaucoup, Monsieur Hardie.

Monsieur Donnelly, vous avez la parole.

M. Fin Donnelly (Port Moody—Coquitlam, NPD): Merci, madame la présidente.

Je remercie les représentants des ministères de leur présence, de leurs commentaires et de leurs réponses aux questions du Comité, et je félicite également M. Lick.

Pouvez-vous nous donner des précisions, tout d'abord quant à la justification de la limite de 12 500 tonnes et au pouvoir discrétionnaire du ministre: est-ce que ces deux éléments relèvent de la compétence de Transports Canada? Ai-je raison de présumer que Transports Canada serait le responsable et non les trois ministères ici présents?

Mme Kim Kasperski: Ce n'est pas RNCan, non.

M. Gregory Lick: Je crois que c'est Transports Canada.

M. Fin Donnelly: D'accord, merci. Je voulais simplement avoir cette précision.

Nous avons entendu parler des composants et des composés chimiques utilisés pour le bitume dilué. Avons-nous les ressources technologiques pour nettoyer nos côtes, nos trois côtes, et gérer tout déversement de ce produit?

M. Carl Brown: Oui, bon nombre des techniques conventionnelles peuvent s'appliquer aux produits de bitume dilué. Toutefois, les délais quant à l'application des diverses méthodes pourraient être différents. Dans le cas du bitume dilué, on disposera peut-être d'un peu moins de temps pour appliquer certaines mesures d'intervention.

M. Fin Donnelly: Vous voulez dire qu'un produit du genre pourrait couler et que nous avons ou n'avons pas la technologie pour le capter, s'il coule rapidement?

M. Carl Brown: Ce sera difficile s'il coule rapidement. Il faut le localiser avant de pouvoir intervenir.

M. Fin Donnelly: D'accord.

J'aborde maintenant le sujet du *Nathan E. Stewart*, qui s'est échoué près de Bella Bella en 2016, déversant plus de 110 000 litres de sa cargaison de plus de 200 000 litres de carburant. Le déversement a eu une incidence sur la faune marine et a compromis les moyens de subsistance des membres de la nation Heiltsuk.

Le mauvais temps a entravé les efforts de nettoyage à maintes reprises et je crois que le navire a été récupéré plus d'un mois après le naufrage. Si le chaland remorqué de 6 600 tonnes avait été chargé au maximum de sa capacité lorsqu'il a heurté les rochers, il aurait pu déverser le tiers du volume de carburant raffiné qui s'est échappé de l'*Exxon Valdez* en 1989.

Ce projet de loi ne couvre pas les produits pétroliers raffinés, de sorte que la menace d'un autre *Nathan E. Stewart* existe toujours. Ma question est la suivante: une nouvelle loi est-elle nécessaire pour couvrir des déversements comme celui-là ou comment pouvons-nous gérer un incident de ce genre, qui semble sérieux et qui est préjudiciable à une collectivité côtière? J'ignore quel ministère voudra répondre à cette question.

•(1605)

M. Gregory Lick: Je répondrai peut-être le premier en soulignant notre capacité d'intervention et, comme je l'ai dit au début de mon exposé, la capacité de surveillance accrue que nous mettons en place à notre centre.

Quant à la première partie de la question, nous surveillons les navires qui circulent dans nos eaux. Comme je l'ai dit à M. Hardie, Transports Canada inspecte également ces vaisseaux et les examine de plus près. Tout cela vise à prévenir les déversements et à mieux connaître l'activité maritime dans nos eaux.

Le Plan de protection des océans étend également la portée de ce programme afin de permettre à d'autres collectivités, y compris les Premières Nations, de mieux connaître le trafic qui circule dans leurs eaux, ou dans ce qu'elles affirment être leurs eaux. Ces connaissances sont très importantes étant donné qu'elles nous permettent de mieux comprendre les risques associés à la navigation dans nos eaux.

Toutefois, si un incident se produit, les moyens que nous avons pris pour accroître notre capacité d'intervention environnementale, tant à l'heure actuelle que dans le cadre du Plan de protection des océans, nous aideront à gérer des problèmes comme le naufrage du *Nathan E. Stewart* à Bella Bella.

Nous avons un certain nombre d'initiatives. Par exemple, nous commençons à intégrer les collectivités des Premières Nations, en particulier dans le système de sécurité maritime, mais aussi dans le système de protection de l'environnement, afin qu'elles puissent mieux appuyer une intervention en cas d'incident. Cette formation a été amorcée et nous voulons inclure le plus grand nombre possible de collectivités de la côte Ouest. Cette initiative sera éventuellement mise en oeuvre dans d'autres régions du Canada.

Nous augmentons aussi notre capacité d'intervention environnementale, tant à Prince-Rupert qu'à Port Hardy, où nous mettons en place un autre poste, près de Bella Bella. Bien que nous puissions aménager un poste n'importe où sur la côte Ouest, nous examinons les endroits qui, à notre avis, nous permettraient d'intervenir plus efficacement en cas d'incident.

Sur le plan de la surveillance, nombre de facteurs contribuent à réduire les menaces liées à la circulation sur la côte Ouest: une meilleure connaissance de la navigation dans nos eaux; Transports Canada a augmenté le nombre d'inspections des navires qui présentent un risque plus élevé; et notre plus grande capacité d'intervention.

M. Fin Donnelly: Merci.

La présidente: Merci, monsieur Donnelly.

Nous passons à M. Badawey.

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

Il s'agit d'une transition parfaite qui me permet de poser certaines questions à M. Lick quant à un programme de connaissance du domaine maritime. J'ai la chance d'avoir une entreprise dans ma circonscription, Accipiter, qui élabore un nouveau programme visant à accroître notre échange binational d'information relative aux systèmes de logistique et de distribution, mais aussi au chapitre des tendances environnementales.

Monsieur Lick, à l'heure actuelle, quelles sont les limites de la technologie de surveillance relatives non seulement à la navigation, mais aussi au contrôle environnemental?

M. Gregory Lick: Je répondrai d'abord à la première partie de votre question.

En ce qui concerne les limites de la technologie de surveillance, tous les types de navires dont nous parlons, notamment ceux qui font l'objet du moratoire proposé qui interdirait ceux dépassant 12 500 tonnes, sont tenus par la loi d'avoir le système d'identification automatique qui transpose leur signal, ainsi qu'un grand nombre de données supplémentaires au sujet du navire. C'est l'un des principaux systèmes que nous utilisons pour surveiller la navigation dans nos eaux partout au Canada, y compris sur la côte Ouest. Ce système est très fiable. Il nous permet de savoir exactement où se trouvent les navires.

Je devrais parler un peu de tous les rapports faits avant que ces navires entrent dans nos eaux, notamment du Rapport sur les renseignements exigés au préalable. Ce rapport donne un éventail complet de renseignements que les navires doivent déclarer 96 heures avant même d'arriver dans les eaux canadiennes. Il comprend le type de cargaison, le nom du navire et tous les renseignements dont nous avons besoin pour évaluer le risque que pose un navire qui arrive dans nos eaux.

Le SIA, le système d'identification automatique, est l'un des principaux systèmes que nous utilisons; l'autre outil que nous utilisons notamment est le radar. Cela nous donne une idée beaucoup plus précise, selon l'endroit où on se trouve, des secteurs particulièrement vulnérables que nous pouvons observer à l'échelle du Canada. Dans le cas présent, nous parlons de la côte Ouest. Nous avons des radars dans certaines régions de la côte Ouest. Nous y installons actuellement six nouveaux radars qui nous permettront de surveiller certaines zones qui, à notre avis, sont plus vulnérables. Le projet d'immobilisations qui en fait l'installation ira plus loin encore.

Ces données radar et SIA nous permettent — je ne citerai pas un pourcentage en tant que tel — d'avoir une idée très précise de la navigation dans nos eaux, de la circulation des barges dont M. Donnelly a parlé, notamment du *Nathan E. Stewart*, jusqu'aux plus gros pétroliers.

• (1610)

M. Vance Badawey: Pour ce qui est du service radar, de la technologie électronique et des capacités de navigation électronique qui peuvent être mises en place, croyez-vous qu'il s'agit d'un avantage en ce qui a trait au temps réel et à la gestion de ces données? Encore une fois, on peut analyser ces tendances, et non seulement avoir de la fluidité sur le plan du trafic, mais aussi pour veiller à ce que les préoccupations environnementales soient examinées de façon proactive, plutôt que réactives, afin de trouver des solutions avant qu'un incident ne se produise.

M. Gregory Lick: Les données sur le trafic ne sont pas très utiles comme telles. Nous devons transformer ces données en information — et je plaisante un peu.

Lorsque nous observons le trafic en temps réel, nos officiers d'antenne dans les centres de SCTM sont très conscients de la situation et, notamment dans certaines zones d'activités maritimes, contrôlent le trafic au fur et à mesure qu'il circule. En analysant les tendances, nous analysons non seulement celles relatives au volume de trafic, mais aussi les endroits où il circule, en collaboration avec nos partenaires, Environnement Canada, RNCAN et Transports Canada, pour examiner les risques et les zones particulièrement sensibles où le trafic peut circuler.

Ensuite, nous examinons des plans pour gérer un incident possible et la mise en place de caches d'équipements d'intervention dans des secteurs où l'environnement risque d'être perturbé. Nous examinons également la possibilité de doter ces postes de personnel et ainsi de suite. Tout le processus de planification visant à examiner les risques, les sensibilités et les répercussions consiste à utiliser ces données pour obtenir la meilleure réponse en cas de besoin.

M. Vance Badawey: Cela dit, quand on examine les incidents passés — par exemple, dans le cas de l'*Exxon Valdez* en Alaska, et il est évident que vous en avez tiré des leçons — et les zones où le moratoire sera appliqué, existe-t-il une similitude entre la géographie de cette région et celle d'autres régions où ces incidents se sont produits?

M. Gregory Lick: Il s'agit d'une question relativement générale.

Sans verser dans la spéculation, je dirais que la région de la côte Nord où le moratoire proposé sera appliqué présente de nombreuses similitudes avec la zone où l'*Exxon Valdez*, s'est échoué, tout simplement en raison de la géographie.

M. Vance Badawey: Très bien.

M. Gregory Lick: La zone du moratoire proposé est particulièrement écosensible. Ce n'est pas vraiment mon champ d'expertise, mais il s'agit d'une zone particulièrement vulnérable.

Pour revenir à votre question, compte tenu de la possibilité d'incidents semblables au naufrage de l'*Exxon Valdez*, nous examinons non seulement le risque que présente le navire, mais aussi, comme je l'ai dit, les vulnérabilités des zones où circule le trafic. Par la suite, nous mettons en place des plans pour y faire face. En gros, l'un de ces plans est le moratoire.

M. Vance Badawey: D'où la nécessité de ces technologies.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Lick.

Nous passons maintenant à M. Sikand.

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

Je présume que l'information que je cherche porte davantage sur une comparaison temporelle. Nous examinons essentiellement une décision politique qui remonte à 1972. Par la suite, un moratoire volontaire a été créé en 1988. Nous sommes maintenant en 2017. Comme je le disais, je cherche à savoir si les risques ont changé et, le cas échéant, si nous nous sommes adaptés à ces risques.

Je parlerai d'abord de l'application de la loi et du ministère de l'Environnement. Au fil des ans, de 1972 à aujourd'hui, des types particuliers de délinquants récidivistes se sont-ils manifestés, ou avez-vous observé des changements?

• (1615)

Mme Heather McCready: Je répondrai en premier et je céderai la parole à mon collègue dans un instant.

Vous venez de poser une question très générale. Il nous faudrait examiner beaucoup de données pour vous fournir une réponse adéquate.

M. Gagan Sikand: Mais rien ne vous saute aux yeux.

Mme Heather McCready: Je ne voudrais pas le dire officiellement. Pour vraiment donner suite à votre question, il nous faudrait vous faire parvenir une réponse, mais nous pouvons vous fournir des données à cet égard.

M. Gagan Sikand: Merci.

Sur le plan scientifique, vous avez parlé de ce que vous prenez en considération, soit l'adhérence et la persistance. Quand vous pensez aux types de produits transportés, est-ce que quelque chose vous saute aux yeux? Est-ce que l'amélioration des technologies a changé le type de pétrole transporté?

M. Marc Bernier: Rien de bien précis ne me vient à l'esprit.

Nous avons une banque de données contenant des informations sur le comportement physique et chimique de plusieurs pétroles lourds. Grâce au PPO, nous travaillons davantage sur les produits bitumineux. Nous étudions les volumes expédiés d'un bout à l'autre du pays afin de comprendre ce qui se produit lorsque les hydrocarbures sont relâchés dans l'environnement à la suite de fuites ou de déversements. Il faut rattraper le retard que l'on accuse sur ce plan dans les recherches.

M. Gagan Sikand: Alors, j'imagine que c'est en fait l'utilisation de l'eau qui est risquée, et non pas nécessairement les technologies ou le genre de contrevenant.

Ce qui m'amène au ministère des Pêches et des Océans.

Monsieur Lick, vous avez dit qu'en moyenne, vous vous attaquez à trois pollueurs par jour.

M. Gregory Lick: Un « incident de pollution » peut aussi bien être un déversement mineur qui survient lors du remplissage du réservoir d'essence d'un runabout de 16 pieds, ou encore un déversement plus grave. Par contre, tout indique qu'il y a eu très peu de déversements graves. Ils sont extrêmement rares. C'est loin d'être courant.

M. Gagan Sikand: Je suis heureux que vous l'ayez précisé, car c'était ma prochaine question.

En ce qui a trait aux six....

Combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Il vous reste trois minutes.

M. Gagan Sikand: Quelle est la capacité de ces six stations de surveillance radar? Que peuvent-elles faire?

M. Gregory Lick: Je n'ai pas les données sous la main. Essentiellement, nous installons des radars en haut de grandes tours qui nous permettent de voir à l'intérieur des secteurs à risque. Il est possible que ce soit dans un secteur précis.

Nous en installons plusieurs dans la zone du passage intérieur de l'île de Vancouver. Dans certains cas, la tour est assez haute pour nous permettre de voir la quasi-totalité du détroit.

Nous avons évalué les risques dans les régions précises où nous devons avoir une couverture, les endroits où il peut être difficile d'obtenir les signaux envoyés par le système d'identification automatique, SIA. Dans ces endroits, nous utilisons les radars en plus de nos yeux et de nos oreilles, et dans ce cas, ce sont les yeux. Après avoir évalué ces risques, nous installons un SIA qui nous permet de recenser les secteurs échappant à la couverture radar.

M. Gagan Sikand: Obtenez-vous des détails? Ou s'agit-il simplement d'avoir quelque chose en place? Êtes-vous en mesure de voir la taille, le format, la possible...?

M. Gregory Lick: Comme tout radar, celui-ci vous permet de détecter tout navire en mer. Ensuite, nous utilisons les données et les renseignements pour déterminer de quel navire il s'agit, s'il s'est signalé et ce qu'il transporte. Mais nous l'utilisons surtout pour voir où se trouve le navire, à quelle vitesse il se déplace et dans quelle direction il se dirige. Ensuite, nous utilisons les autres renseignements — que ce soit les rapports sur les renseignements exigés au préalable, les RREP, qui doivent être soumis 96 heures à l'avance, ou encore le SIA — pour connaître le nom du navire, la nature de sa cargaison, etc. Nous les superposons dans nos systèmes, ce qui nous permet de savoir où va le trafic, ce qu'il fait, à quel moment il prévoit entrer au port, et ainsi de suite.

M. Gagan Sikand: C'était très complet. Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Sikand.

La parole est à Mme Block.

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

Merci à vous tous d'être ici aujourd'hui.

Tout comme notre présidente et les gens assis autour de cette table l'ont fait, je tiens également à vous féliciter, monsieur Lick. J'ai eu la

chance de rencontrer des gens de la Ligue navale du Canada ce matin.

Il suffit de lire la lettre de mandat du ministre des Transports pour constater que tout le monde travaille en équipe lorsque vient le temps de parler de mesures législatives comme celle-ci. Je vous cite un passage de cette lettre: « Officialiser un moratoire sur la circulation de pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, en travaillant en collaboration avec le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, le ministre des Ressources naturelles et la ministre de l'Environnement et du Changement climatique afin d'établir une approche. »

D'ailleurs, d'après ce que nous avons entendu aujourd'hui, il semble qu'Environnement et Changement climatique Canada et CanmetÉNERGIE continuent tous deux à mener des recherches sur la dynamique des déversements d'hydrocarbures, notamment sur la comparaison entre un déversement de bitume dilué et un déversement de pétrole brut classique. Par contre, j'ai cru entendre quelque'un suggérer qu'il existe déjà plusieurs techniques qui pourraient être utilisées en cas de déversement de bitume dilué.

De quelles technologies dispose-t-on en ce moment? Ma question s'adresse à vous tous. Vous avez dit qu'il existe plusieurs façons de faire, mais quelles sont les technologies disponibles en ce moment qui pourraient atténuer les effets d'un déversement de produits mis à l'annexe? Je crois que Mme Kasperski a dit qu'une bonne partie du travail fait par RNCan avait été utilisée lors de la création de cette annexe.

Quelles sont les technologies disponibles aujourd'hui?

• (1620)

M. Carl Brown: La majorité des technologies utilisées aujourd'hui serait des écuoires et des barrages flottants. Vous regroupez le pétrole et vous utilisez les écuoires pour récupérer le pétrole flottant à la surface de l'eau.

Mme Kelly Block: Existe-t-il de nouveaux produits ou de nouvelles technologies qui aideraient au nettoyage? Est-ce que cela fait partie des travaux en cours de vos ministères?

Mme Kim Kasperski: Ressources naturelles Canada a financé des recherches menées par des concepteurs de technologies en vue d'améliorer, par exemple, les technologies d'écuoire pour le pétrole résineux, comme le bitumineux dilué.

Mme Kelly Block: Monsieur Brown, je vous ai entendu dire « oui ». Pourriez-vous être plus explicite?

M. Carl Brown: D'accord. Nous évaluons d'autres technologies qui pourraient être utilisées, comme des agents de traitement en cas de déversements. La loi a été modifiée pour permettre l'utilisation de ces agents en cas de déversements provenant de plateformes de forage en mer. Nous évaluons aussi des technologies de combustion du pétrole sur place qui permettent d'éliminer rapidement une grande quantité de pétrole, ainsi que d'autres options, comme le transfert du pétrole, qui consiste à le déplacer sur les berges et, dans certains cas, à laisser la nature le déloger.

Mme Kelly Block: Est-ce que le secteur privé participe à la conception de nouveaux produits ou de nouvelles technologies? Si oui, est-ce que vous travaillez avec le secteur privé?

Mme Kim Kasperski: Je sais que les sociétés pipelinères effectuent des études sur la dynamique des déversements d'hydrocarbures et sur les technologies permettant de traiter ces déversements, mais je ne connais pas tous les détails. Par contre, comme je l'ai dit, ces entreprises font du travail dans ce domaine.

Mme Kelly Block: J'ai une dernière question.

Combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Il vous reste une minute et demie.

Mme Kelly Block: Pourriez-vous nous dire à quel point il est important que le gouvernement fasse preuve d'une certaine souplesse et qu'il maintienne l'annexe par le biais d'un règlement plutôt que d'une loi?

Mme Kim Kasperski: Je ne suis pas en mesure de vous répondre.

Mme Christine Siminowski (directrice, Pétrole canadien, du raffinage et de la sécurité énergétique, Secteur de l'énergie, ministère des Ressources naturelles): Je crois que ce serait plutôt au ministère des Transports de répondre à cette question.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Nous passons à M. Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur Lick, c'est à mon tour de vous féliciter. J'ai eu la chance de rencontrer les gens de la Ligue navale ce matin et j'apprécie beaucoup ce que vous faites.

Pourriez-vous m'aviser lorsque j'aurai écoulé la moitié de mon temps? Je vais partager mon temps avec M. Badawey. Conséquemment, j'espère que les réponses seront aussi brèves que possible.

Premièrement, la loi ne s'applique pas aux pétroliers qui transportent moins de 12 500 tonnes de pétrole. Je vais d'abord m'adresser à Mme Kasperski.

S'agit-il d'un seuil raisonnable? Selon vous, est-ce que ce sera suffisant pour répondre aux besoins de la collectivité? Plusieurs personnes nous ont suggéré différentes quantités qui seraient plus appropriées, selon elles. Que pensez-vous de ce seuil?

• (1625)

Mme Kim Kasperski: Je ne sais pas comment les gens de Transports Canada en sont arrivés à ce chiffre.

M. Sean Fraser: Je devrais peut-être passer à autre chose, car je crois que c'est fort probablement une question pour Transports Canada.

Monsieur Lick, je me demande comment la loi sera appliquée. Il s'agit essentiellement d'une mesure interdisant le chargement et le déchargement dans les ports, plutôt qu'une mesure régissant les eaux libres. Comment fonctionnera le mécanisme d'application de la loi et comment cela se compare-t-il aux activités d'application ayant cours en ce moment dans les régions touchées par l'exclusion volontaire?

M. Gregory Lick: Elles sont différentes. Cependant, comme je l'ai dit plus tôt, notre rôle consiste essentiellement à surveiller les navires qui entrent au port. Je crois qu'il serait préférable de vous donner un exemple.

Si un rapport de 96 heures a été fourni par un pétrolier de plus de 12 500 tonnes qui se présente dans nos eaux, qui nous a donné une heure d'arrivée prévue, qui transporte une cargaison de pétrole inscrite à l'annexe et qui avait l'intention de se présenter au port de Prince Rupert, la procédure habituelle exige que l'on avise Transports Canada. Nous le faisons quotidiennement, tout au long de l'année. Ensuite, Transports Canada avise l'équipage du navire en question qu'il ne peut pas entrer au port. L'application de la loi est assez simple. Ils ne pourront pas entrer dans ces ports.

M. Sean Fraser: Vous ne manquez donc pas du tout de ressources pour appliquer la loi.

Enfin, madame McCready et madame Bernier, nous avons pu voir une nouvelle technologie tout à fait géniale nommée CanaPux. On dirait une rondelle de hockey épaisse qui peut transporter des produits pétroliers et qui flotte, semble-t-il. Connaissez-vous ce produit ou d'autres nouvelles technologies? Comment testez-vous les innovations technologiques qui pourraient être mises à l'annexe, mais qui ne sont pas si nuisibles?

M. Marc Bernier: Nous en avons entendu parler. Je ne dispose pas d'autant d'information qu'un expert du domaine en aurait.

M. Carl Brown: C'est la même chose pour moi. J'en ai entendu parler. Semble-t-il qu'ils flottent sur l'eau, mais nous n'avons pas pris part aux essais.

M. Sean Fraser: Je dois maintenant partager mon temps avec M. Badawey.

La présidente: Il est presque 16 h 30, monsieur Badawey, donc vous avez une minute.

M. Vance Badawey: Je serai bref et je vais regrouper mes questions dans une seule.

Le moratoire que nous sommes sur le point d'imposer évalue les impacts futurs. Si l'on regarde ce qui est arrivé dans le passé et qu'on le compare au futur, si quelque chose peut et doit arriver, surtout dans ces régions, disposez-vous de rapports d'états des lieux des terres ou des berges, d'évaluations de risques propres aux sites, de rapports de phytotoxicologie, de leçons apprises et donc de protocoles déjà en place, ou qui devraient l'être à l'avenir? De plus, vous attendez-vous à ce que le ministère de l'Environnement prenne des mesures de restauration à la suite d'incidents antérieurs et, bien sûr, d'incidents qui pourraient survenir dans d'autres régions?

Je sais que c'est une question piège.

La présidente: Nous pouvons vous accorder 30 secondes pour répondre. Est-ce que cela vous convient?

M. Carl Brown: Si je comprends bien votre question, vous me demandez si nous avons tiré des leçons du passé pour nous aider dans le futur. Je réponds oui, tout à fait. En 1970, le déversement de pétrole lourd qui est survenu dans la baie Chedabucto, en Nouvelle-Écosse, n'a jamais été complètement nettoyé. C'était volontaire, car nous voulions en tirer des leçons.

M. Vance Badawey: Lorsque vous disposez d'un rapport d'état des lieux pour un terrain, quelles sont vos attentes envers le ministère de l'Environnement? De toute évidence, vous vous attendez à ce qu'il y ait réparation. Mais qui en est responsable, surtout s'il s'agit d'une terre de la Couronne?

M. Carl Brown: S'il s'agissait d'une terre de la Couronne et que cette dernière avait causé le déversement, la responsabilité lui reviendrait.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Merci beaucoup à tous nos témoins. Nous apprécions beaucoup que vous vous soyez présentés pour aider le Comité dans le cadre de cette étude.

Les témoins peuvent quitter. Nous allons suspendre nos travaux quelques instants.

• (1625)

_____ (Pause) _____

• (1630)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Avant de présenter les prochains témoins, la greffière nous a remis un budget prospectif pour notre étude sur la salubrité de l'eau.

Est-ce qu'il y a des commentaires ou des questions sur cette demande? Sinon, je demanderais au Comité de proposer l'adoption du budget en question.

Un député: J'en fais la proposition.

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci à vous tous.

Voilà, madame la greffière.

Bonjour à tous nos témoins. Pour cette séance, nous recevons par vidéoconférence M. Ken Veldman, directeur des Affaires publiques de l'Administration portuaire de Prince Rupert, ainsi que M. Peter Zotta, vice-président de la Planification et des opérations de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Dans la salle, nous avons deux représentants de l'entreprise Royal Vopak: Marina Spahlinger, directrice de la Réglementation et des relations avec les intervenants, et Joel Smith, directeur des opérations du Québec, Terminaux Vopak du Canada.

Monsieur Veldman, désirez-vous commencer?

M. Ken Veldman (directeur, Affaires publiques, Administration portuaire de Prince Rupert): Avec plaisir. Merci de m'avoir invité.

Je mettrai l'accent sur les incidences potentielles de la loi sur les activités portuaires actuelles et futures, ainsi que sur le commerce canadien.

Si l'on mesure la valeur du commerce qu'il facilite, le port de Prince Rupert est le troisième plus grand port au Canada. Il emploie plus de 3 000 hommes et femmes du nord de la Colombie-Britannique. Le fait d'avoir des corridors commerciaux canadiens concurrentiels ne fait pas qu'ajouter à la valeur des industries, qui s'en servent pour avoir accès aux marchés, mais ce sont aussi des moteurs économiques importants.

En ce qui a trait à l'imposition d'un moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique, nous comprenons que la protection des milieux marins est extrêmement importante pour les Canadiens. Les valeurs environnementales, culturelles et économiques qui y sont associées sont énormes. L'Administration portuaire de Prince Rupert, l'APPR, partage ces valeurs et considère que la protection environnementale des terres et des cours d'eau à l'intérieur du port est un élément clé de son mandat.

Je tiens à signaler que la navigation à l'intérieur du port est parmi les plus sûres au Canada. Ceci s'explique par plusieurs facteurs, dont un volume de trafic maritime relativement faible, des approches marines dégagées, un port naturel en eau profonde et un court temps de transit en eau intérieure depuis la station de pilotage de Triple Island. Le faible niveau de risque de navigation a été quantifié et validé par des tierces parties.

Le risque de navigation est atténué davantage par les mesures positives prises par l'APPR, dont l'achat d'un radar côtier, l'ajout d'aides à la navigation, l'envoi de données de navigations en temps réel et la mise en oeuvre de pratiques et de procédures exemplaires qui permettent de sécuriser les entrées et sorties du port en définissant clairement les règles pour les transporteurs maritimes.

Dans ce contexte, j'aimerais me concentrer sur l'annexe concernant les produits, qui est proposée dans le projet de loi C-48.

La liste de produits inscrits à l'annexe est très vague et n'est pas accompagnée de preuves tangibles expliquant pourquoi ces produits

ont été mis à l'annexe. Plusieurs possibilités commerciales pourraient subir un impact négatif, au-delà de l'objectif central qui est d'éliminer le bitume. En fait, la loi pourrait potentiellement éliminer les chaînes d'approvisionnement existantes et les services maritimes proposés, en plus d'avoir une incidence future non intentionnelle sur les importations et les exportations canadiennes passant par le port de Prince Rupert. Ceci pourrait avoir des répercussions économiques importantes pour le pays.

Par exemple, le fait d'inclure le gatsch, une matière première utilisée dans la fabrication de produits à base de cire de pétrole destinés au secteur manufacturier canadien, affecte un service, une installation et de l'équipement existants qui fonctionnent très bien depuis des décennies dans le port de Prince Rupert. Un navire transportant du gatsch ne décharge qu'une partie de sa cargaison à Prince Rupert; habituellement, il décharge moins de 12 500 tonnes, soit le seuil proposé. Cependant, le moratoire toucherait le volume total de la cargaison de ce navire, ce qui pourrait faire en sorte que ce service ne soit plus offert dans le port.

De plus, la loi ne reconnaît pas le potentiel des services portuaires qui manipulent le pétrole lourd, mais qui ne l'exportent pas. Par exemple, l'évaluation environnementale d'un service de ravitaillement maritime comprenant une barge de stockage de carburant de 12 500 tonnes est actuellement en cours. Le ravitaillement de grands navires amarrés dans le port est un service stratégique essentiel dont le port a besoin si l'on veut accroître le commerce au Canada. Fixer une limite de stockage arbitraire pourrait nuire au développement de ce genre de services.

Les membres du Comité doivent aussi savoir que l'on prévoit une augmentation de la production de pétrole raffiné et de liquides de gaz naturel au Canada. Dans le cas des produits pétroliers raffinés, bien que plusieurs produits raffinés aient été exclus de l'annexe, celle-ci comprend plusieurs produits provenant du même processus de production, comme les pétroles plus lourds et les lubrifiants. L'incapacité de maximiser et de commercialiser la valeur des produits plus lourds affecterait négativement la situation économique de la raffinerie. Le fait qu'un futur terminal de vrac liquide ne puisse pas offrir une gamme complète de liquides de gaz naturel et de produits raffinés aurait aussi un impact négatif sur son dossier d'investissement.

En conclusion, Transports Canada souligne aussi que des changements à l'annexe pourraient être envisagés, suite à un examen réglementaire qui évaluerait d'abord l'amélioration de la capacité de nettoyage en cas de déversement. Bien qu'il soit logique d'inclure ces critères, l'exclusion de critères spécifiquement liés au risque empirique de déversement est une grave omission. Dans le cas le plus extrême, il serait possible de créer des conditions qui élimineraient tout risque d'incident, mais un produit demeurerait interdit en vertu du moratoire, à cause des difficultés de nettoyage. Puisque le port de Prince Rupert a des caractéristiques stratégiques et que nous sommes le port le plus sécuritaire de la côte ouest de l'Amérique du Nord, une telle exclusion est une grave erreur.

Nous proposons les modifications suivantes au projet de loi C-48.

Premièrement, l'annexe des produits devrait être revue afin d'assurer que les impacts commerciaux, économiques et opérationnels de leur inclusion soient bien compris.

Deuxièmement, la révision devrait être fondée sur des preuves tangibles en faveur de leur inclusion et comprendre une consultation rigoureuse des experts de l'industrie et du transport maritime.

● (1635)

Finalement, la troisième, le texte législatif devrait être libellé de façon à exiger régulièrement des évaluations quantifiées du risque d'incidents maritimes afin de donner un meilleur contexte pour l'examen permanent prévu par règlement de l'annexe.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Veldman.

Monsieur Xotta, aimeriez-vous être le suivant?

M. Peter Xotta (vice-président, Planification et opérations, Administration portuaire Vancouver-Fraser): Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci de l'invitation qui nous a été faite de vous adresser la parole. Bien que d'un point de vue opérationnel la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers n'ait pas d'incidence directe sur le plus important port du Canada du Lower Mainland de Vancouver, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser est heureuse de vous faire part de son point de vue et de répondre à toutes vos questions.

En guise de contexte, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, à l'instar de toutes les autres administrations portuaires canadiennes, est créée par le gouvernement du Canada en vertu de la Loi maritime du Canada et relève du ministre fédéral des Transports. Notre mandat consiste à faciliter les objectifs commerciaux du Canada en nous assurant que les biens circulent en toute sécurité tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des collectivités locales.

En ce qui concerne le projet de loi C-48, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser suppose que le gouvernement comprend l'incidence économique éventuelle d'un tel moratoire, compte tenu qu'il existe très peu d'endroits propices, en particulier sur la côte Ouest, pour le mouvement des produits pétroliers, comme l'a si bien dit mon collègue de Prince Rupert.

Malgré le fait que toute proposition à venir serait assujettie au processus rigoureux d'évaluation environnementale et d'examen réglementaire, le présent moratoire pourrait exercer des pressions sur la côte sud-ouest de la Colombie-Britannique pour développer une capacité en vue de futurs projets énergétiques. À son tour, cette pression pourrait limiter la capacité d'autres produits qui doivent transiter par le point d'entrée inférieur du port de Vancouver, notamment le grain, le charbon ainsi que les produits manufacturés et de consommation transportés par conteneur. Les chaînes d'approvisionnement sont complexes, comportent de nombreux participants et il faut comprendre que d'autres ports ne pourraient pas nécessairement prendre facilement la relève à l'égard d'un produit ou d'un autre.

Pour ce qui est de la sécurité des pétroliers, je tiens à préciser que ces derniers entrent dans le port de Vancouver et en sortent en toute sécurité depuis des décennies. Nos procédures connexes vont bien au-delà des exigences de base. D'ailleurs, nous les revoyons régulièrement et nous les mettons à jour. Je serai heureux de vous donner plus de précisions à cet égard.

Même avec le moratoire, le risque de déversements provenant de navires qui contiennent moins de 12 500 tonnes métriques de pétrole exige l'excellence dans l'intervention en cas de déversement. L'administration portuaire se fait l'écho de son mémoire présenté au Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes de 2013, signalant que le gouvernement a fait des progrès importants pour

répondre aux recommandations soulevées par ce comité et des intervenants comme le port de Vancouver.

Le plan de protection des océans répond largement à nos préoccupations. Nous sommes conscients que le gouvernement agit avec vigueur pour s'assurer que la Garde côtière canadienne reçoit les fonds nécessaires pour intervenir et gérer les déversements dans les eaux locales, notamment qu'elle reçoit la formation et les ressources nécessaires pour assurer un leadership de premier plan.

Nous recommandons aussi que les collectivités et les personnes au niveau local, notamment les peuples autochtones, participent à l'élaboration d'un plan d'intervention en cas de déversement, à la surveillance et à l'intervention, puis que les pêcheurs et leurs navires fassent partie intégrante d'une stratégie d'intervention, en particulier dans les endroits éloignés, afin de fournir un niveau de soutien additionnel. Nous sommes évidemment heureux de constater que le gouvernement agit également à cet égard par le truchement du plan de protection des océans.

Nous réitérons la nécessité de placer de façon stratégique le matériel d'intervention en cas de déversement aux endroits présentant un risque plus grand, ce qui réduirait le temps d'intervention et améliorerait les capacités en la matière. L'annonce de nouvelles stations de la Garde côtière sur la côte Ouest constitue un pas important dans la bonne direction, si la Garde côtière est en mesure de fournir une telle intervention.

L'administration portuaire est également optimiste que le gouvernement continuera de mettre en œuvre les recommandations du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes. Nous croyons qu'il est bien compris que le moratoire n'est qu'une partie du casse-tête visant à protéger nos précieuses côtes.

Finalement, l'administration portuaire encourage le Comité à tenir compte du travail d'intervenants impartiaux, notamment Clear Seas Centre de transport maritime responsable, un centre de recherche indépendant qui préconise un transport maritime sûr et durable au Canada. Clear Seas existe depuis maintenant plus de deux ans et est très bien positionné pour offrir un soutien au gouvernement advenant que ce dernier puisse devoir envisager des modifications stratégiques futures en ce qui concerne le projet de loi C-48.

Encore une fois, nous vous remercions de l'occasion qui nous est donnée de vous adresser la parole. Je répondrai volontiers à vos questions.

● (1640)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Xotta.

Je donne maintenant la parole à Royal Vopak du Canada.

Mme Marina Spahlinger (directrice, Réglementation et relations avec les intervenants, Royal Vopak): Merci, madame la présidente.

Au nom de Royal Vopak, je tiens à vous remercier de l'occasion que vous nous donnez de parler du projet de loi C-48.

Nous formons une entreprise de stockage au niveau international qui existe depuis 400 ans et qui met fortement l'accent sur la sécurité et la durabilité.

À titre de fournisseur de services et d'infrastructure, nous assurons un stockage efficace, sûr et propre dans la manutention de gaz et de produits liquides en vrac à nos clients un peu partout dans le monde. Notre objectif est de stocker avec soin des produits essentiels. Nous exploitons à l'heure actuelle 66 terminaux dans 25 pays, soit une capacité combinée de stockage de 35,9 millions de mètres cubes. Quatre de ces terminaux sont situés au Québec et en Ontario et nous avons récemment pris de l'expansion en Colombie-Britannique, où nous détenons un intérêt de 30 % dans un nouveau terminal d'exportation de propane actuellement en construction. Si l'on inclut nos coentreprises et nos entreprises associées, nous employons plus de 5 500 personnes à l'échelle mondiale.

Le Canada est un pays merveilleux et nous nous estimons privilégiés d'y faire des affaires. Nous apprécions le Canada non seulement pour les perspectives d'affaires qu'il offre, mais aussi pour le fait qu'il cherche continuellement à être un chef de file en matière environnementale. De toute évidence, nous aimons l'environnement inaltéré du Canada et nous comprenons parfaitement pourquoi vous voulez le protéger.

Cela dit, beaucoup de nos terminaux dans le monde sont situés dans des milieux naturels inaltérés ou près de tels milieux et notre expérience a démontré que le développement économique et la protection de l'environnement peuvent aller de pair.

Prenons le contexte économique du présent moratoire. Selon Ressources naturelles Canada, le Canada venait au sixième rang des producteurs d'énergie dans le monde en 2016. Pourtant, 97 % des exportations de pétrole et de gaz du Canada ont pris la direction des États-Unis. Selon l'Office national de l'énergie, les exportations nettes d'énergie canadienne continueront d'augmenter jusqu'en 2040. Par contre, la consommation nationale de produits pétroliers aux États-Unis devrait demeurer relativement stable au cours de la même période.

Pendant ce temps, selon l'Energy Information Administration des États-Unis, la Chine et l'Inde alimenteront, de 2015 à 2040, une croissance de 39 % dans la consommation de combustible liquide dans les pays qui ne sont pas membres de l'OCDE, ce qui est attribuable à la croissance industrielle rapide et à la demande accrue de transport.

Le moratoire, tel qu'il est actuellement proposé, couperait un lien direct pour tirer parti de ce marché asiatique. Il continuera d'exposer le Canada à des rabais considérables sur les produits énergétiques qu'il peut vendre uniquement sur le marché américain. Cela soulève la question de savoir pourquoi le Canada s'exposerait à un risque économique aussi grave, en particulier lorsque vous examinez les autres conséquences économiques d'une telle décision, notamment les perspectives d'emploi ou les recettes fiscales auxquelles il renonce.

Dans sa forme actuelle, le moratoire n'est pas appuyé par une évaluation indépendante et scientifique des risques qui justifie les raisons pour lesquelles le pétrole brut et les hydrocarbures persistants en font partie. Cela crée de l'incertitude pour nous et nous amène à nous demander quels autres produits pourraient être inclus à l'avenir.

En outre, on ne peut voir la fin de l'application de la loi proposée étant donné qu'elle n'inclut pas une date de fin. On peut dire sans risque de se tromper que ce moratoire, s'il est mis en oeuvre, créerait un précédent inquiétant qui pourrait faire en sorte qu'il soit encore plus risqué de faire des affaires au Canada.

Le gouvernement du Canada mène à l'heure actuelle sept initiatives qui visent à accroître la sécurité maritime et qui, nous l'espérons, sont considérées comme faisant partie de l'élaboration du

présent projet de loi. Par exemple, ces initiatives comprennent la création de couloirs de navigation à faible impact dans l'Arctique et de projets pilotes de planification d'intervention par la voie des airs afin d'aider le Canada à adopter un système régional axé sur les risques de préparation et d'intervention en cas de déversement.

À tout le moins, nous demandons respectueusement que le projet de loi C-48 soit modifié de façon à inclure une date de fin du moratoire, de même que le processus et les critères pour l'inclusion et le retrait de produits de la liste des hydrocarbures persistants.

Madame la présidente, Vopak tient à contribuer à la croissance économique et à la protection de l'environnement. Par conséquent, nous serions heureux d'entamer des discussions plus approfondies et de vous faire profiter notre savoir-faire, si cela pouvait vous aider.

Encore une fois, nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de vous adresser la parole.

• (1645)

La présidente: Merci beaucoup.

Mme Block a la parole, pour six minutes.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à tous vous remercier de vous être joints à nous aujourd'hui. J'ai bien aimé vos témoignages.

Monsieur Xotta, je crois comprendre que le Canada a l'un des régimes de réglementation du chargement et du déchargement des pétroliers les plus sûrs et les plus rigoureux dans le monde. Qu'en dites-vous?

M. Peter Xotta: Plusieurs dispositions sont en place et il y a fort probablement des spécialistes dans la salle dont vous avez entendu les propos qui pourraient vous donner beaucoup plus de précisions. Je pense que notre fiche de rendement, en particulier sur la côte Ouest — de toute évidence, je connais beaucoup mieux Vancouver —, est exceptionnelle. De plus, bien entendu, l'examen supplémentaire que de nombreux projets d'envergure ont amené sur la côte Ouest, en particulier à Vancouver, a renouvelé l'effort visant à renforcer les dispositions en place pour les transferts maritimes de sorte que nous sommes vraiment confiants de ne rien laisser au hasard pour ce qui est de l'amélioration, des aides et des protocoles pour accéder aux diverses régions relevant de notre compétence.

Mme Kelly Block: D'accord. Merci.

Est-ce que l'administration portuaire est chargée d'examiner ces procédures, ou s'agit-il d'un aspect qui relève d'un ministère fédéral?

M. Peter Xotta: Pour ce qui est des navires qui transitent dans la zone relevant du port, si je peux me pencher davantage sur ce point, nos obligations seraient semblables à celles d'autres administrations portuaires au Canada, y compris Prince Rupert.

Nous avons un éventail de zones maritimes réglementées à l'égard desquelles nous sommes très précis dans le *Port Information Guide*. Il s'agit des lignes directrices fournies aux navires qui passent dans le port à destination d'endroits qui, selon nous, nécessitent un niveau additionnel d'efforts et de diligence. Par exemple, en ce qui concerne les pétroliers, la zone de Second Narrows dans le bras de mer Burrard exige deux remorqueurs qui sont amarrés, deux pilotes et les pétroliers doivent circuler de jour. Il ne s'agit pas d'une exigence concernant n'importe quel navire qui passe à cet endroit, elle concerne uniquement les pétroliers. Par exemple, de concert avec l'Administration de pilotage du Pacifique et la BC Coast Pilots, sans oublier l'apport de diverses autres entités, notamment la Garde côtière, cette procédure précise pour les zones maritimes réglementées a été revue au cours des 12 derniers mois et elle a été mise à jour.

• (1650)

Mme Kelly Block: Merci.

Je pense que nos autres témoins nous ont parlé du nombre d'emplois qui ont été créés dans le port. Je me demande — et peut-être que j'ai tout simplement oublié, si vous avez mentionné — combien de gens travaillent à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

M. Peter Xotta: L'Administration portuaire Vancouver-Fraser crée directement 115 000 emplois au pays, tous dans la chaîne d'approvisionnement, et non dans la capacité de production de générer ou de vendre les marchandises. On parle de marchandises d'une valeur de 500 millions de dollars par jour. Bien entendu, on parle de toutes sortes de marchandises. En guise de contexte — et je pense que d'autres témoins l'ont probablement mentionné —, à peu près 85 % du trafic de pétroliers au Canada se fait sur la côte Est, bien entendu. En ce qui concerne l'activité totale au Canada, il y a très peu de trafic à Prince Rupert et Vancouver.

Mme Kelly Block: Pouvez-vous me dire si vous avez fait des projections quant au nombre d'emplois qui seront ajoutés par le prolongement proposé du pipeline de Kinder Morgan?

M. Peter Xotta: Kinder Morgan a produit cette information. Je ne l'ai pas en ce moment, mais nous pouvons sûrement vous la communiquer.

Mme Kelly Block: D'accord.

Je suppose que ma prochaine question serait la suivante. Est-ce que l'objectif premier des ports et de toute l'industrie des pétroliers est d'empêcher qu'un déversement se produise?

M. Peter Xotta: Encore une fois, je dirais que les pétroliers circulent dans la zone que nous desservons depuis bientôt 60 ans sans qu'il y ait eu d'incident important. La surveillance accrue, tant du point de vue réglementaire et, bien honnêtement, ne serait-ce que du point de vue de la collectivité, sur la côte Ouest a donné lieu, d'après moi, à un très solide engagement de la part de tous les expéditeurs, y compris Kinder Morgan, de s'assurer qu'il ne survient pas d'incidents évitables.

Mme Kelly Block: Je vous pose ma dernière question. Nous avons entendu certains groupes environnementaux dire qu'ils aimeraient voir les dispositions du présent projet de loi s'appliquer au Sud de la Colombie-Britannique. Je me demande si vous avez des commentaires à cet égard et si vous hasarderiez une opinion quant à ce qui arriverait à l'économie canadienne si le gouvernement poursuivait dans la voie qu'il a prise concernant ce moratoire.

M. Peter Xotta: Je pense que mon collègue de Prince Rupert a parlé de l'incidence sur d'éventuelles perspectives d'emploi et

d'investissement au Canada. De toute évidence, il y a d'importants investissements au Canada qui se rapportent à la côte Ouest, à Vancouver en particulier. L'incidence sur les emplois, si l'on appliquait le moratoire à l'activité actuelle, serait dévastatrice pour ces entreprises et ces investissements et, bien honnêtement, amènerait certainement les investisseurs étrangers à réfléchir sur la possibilité de faire des affaires au Canada.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Merci beaucoup, madame Block.

Monsieur Hardie, vous avez la parole.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Merci à tous nos témoins d'être venus.

Je vais poursuivre dans la même veine.

Inévitablement, notre comité se trouve, dans certains cas, coincé entre des extrêmes. D'une part, il pourrait y avoir des groupes environnementaux qui veulent que rien ne se produise et, d'autre part, il pourrait y avoir des gens qui brandissent d'importantes sommes d'argent devant d'autres personnes pour faire bouger les choses. Je sais que c'est un peu incendiaire, mais en réalité ce que vous nous avez dit aujourd'hui, c'est que nous devons tenir compte des répercussions économiques. En même temps, on nous demande de tenir compte de ce qui peut se produire si un événement indésirable survient sur la côte nord ou la côte sud.

Madame Spahlinger, je pense que je vais commencer par vous. Je crois comprendre que vous êtes ici au nom de votre entreprise qui, comme toutes les entreprises, est à la recherche de sécurité, de clarté dans la réglementation, etc. Vous vous inquiétez du fait que le Canada pourrait envoyer des signaux pas très positifs un peu partout dans le monde quant à notre volonté de faire des affaires. Que diriez-vous aux groupes autochtones qui ont comparu devant nous, auxquels l'on a présenté une importante somme d'argent s'ils acceptaient essentiellement de se prêter au jeu et qui ont dit non?

• (1655)

Mme Marina Spahlinger: Premièrement, il y a deux points de vue différents, même au sein des collectivités autochtones. Il y a les collectivités favorables au développement dans la région et il y a celles qui ne le sont pas.

M. Ken Hardie: Nous en sommes conscients.

Mme Marina Spahlinger: Tout à fait. De ce point de vue, il est important de parler à toutes les collectivités et de discuter des répercussions qu'il y aurait et des avantages qui en découleraient, puis de collaborer à des mesures qui seraient acceptables pour elles.

Nos idées concerneraient aussi un corridor. Il existe peut-être une façon de collaborer pour élaborer un corridor qui serait acceptable pour ces Premières Nations. Bien entendu, nous n'avons pas de solution au problème, mais nous sommes disposés à faire partie de la discussion.

M. Ken Hardie: Vous n'êtes pas présents depuis suffisamment longtemps en Colombie-Britannique, je suppose, même pour amorcer ces conversations.

Mme Marina Spahlinger: Non, vous avez raison, nous ne sommes pas ici depuis assez longtemps.

M. Ken Hardie: Parfait.

En réalité, si nous examinons les risques relatifs d'un déversement — et vous exploitez des terminaux —, je suppose que le pire résultat serait qu'un navire se retrouve en difficultés et déverse son chargement ici. Le terminal n'assume aucune responsabilité dans une telle situation, n'est-ce pas?

M. Joel Smith (directeur des opérations, province de Québec, Terminaux Vopak du Canada, Royal Vopak): Non, le terminal n'a aucune responsabilité. Cependant, nous aimerions servir nos clients et l'environnement de notre mieux. Il est donc dans notre intérêt que le transport soit sécuritaire. Il est aussi dans l'intérêt de l'industrie qu'il en soit ainsi.

M. Ken Hardie: Par contre, vous n'y pouvez rien non plus une fois que le produit quitte votre terminal et se retrouve sur un cours d'eau dans un navire.

M. Joel Smith: Du point de vue juridique, nous n'y pouvons rien, mais nous nous en soucions quand même.

M. Ken Hardie: Bien entendu, comme nous tous.

Monsieur Veldman, y a-t-il eu des déversements au port de Prince Rupert? Quelques-uns d'entre nous ont eu la chance de le visiter. J'habitais auparavant dans cette région et j'ai de fait visité le port à plusieurs reprises. Avez-vous eu des déversements à Prince Rupert?

M. Ken Veldman: Non, mais cela ne veut pas dire pour autant qu'il n'y a pas eu d'incidents avec des navires au fil des ans. Bien entendu, ce risque est toujours présent. Cependant, je pense que ce qui est important, c'est de quantifier ce risque, qui est évidemment éclairé par les incidents antérieurs. En ce moment, les marchandises que nous manutentionnons relèvent beaucoup plus du domaine agricole...

M. Ken Hardie: Je sais tout cela, monsieur. Pardonnez-moi, mais j'ai peu de temps, donc je dois passer à l'autre question qui vous est destinée.

Il faut dire qu'avant l'échouement de l'*Exxon Valdez* en Alaska, tout le monde croyait que tout était parfait là aussi. Rien de pareil ne s'était jamais produit. Malgré cela, cela s'est produit et c'est une fois de trop, ce qui montre bien que nous sommes face à l'inconnu, soit la pire chose qui pourrait arriver. En particulier avec les sortes de produits qui sont expédiés, cela pourrait être extrêmement difficile, beaucoup plus difficile d'y faire face que ce que nous avons connu avec l'*Exxon Valdez*.

Il se pourrait bien que vous nous ayez aidés à répondre à une question, tout de même, une question qui nous déconcerte depuis peu et c'est en rapport avec le seuil de 12 500 tonnes. Est-ce que c'est de cette quantité que vous auriez besoin sur une barge aux fins du ravitaillement en combustible des navires à leur arrivée à Prince Rupert?

M. Ken Veldman: Pas nécessairement, mais la proposition que nous étudions actuellement indique ce seuil comme critère pour rentabiliser l'activité de ravitaillement des navires en carburant.

M. Ken Hardie: Compris.

Dans le port de Vancouver, quel est le trafic prévu au cours des 15 à 20 prochaines années en termes de croissance du nombre de navires en déplacement?

M. Peter Xotta: Le nombre total de navires en déplacement n'a pas bougé, en fait, depuis 20 ans. On parle de 3 000 à 3 200 navires par année depuis 1995, soit l'année où je suis arrivé à l'Administration portuaire. La hausse prévue, si le projet Kinder Morgan en termes de volume prend forme, serait de l'ordre de 10 %, soit environ 300 déplacements de plus par année à plein régime.

• (1700)

M. Ken Hardie: Dans ce cas, on a de plus gros navires, n'est-ce pas?

La présidente: Le temps alloué est épuisé.

C'est au tour de M. Donnelly.

M. Fin Donnelly: Je vous remercie beaucoup, madame la présidente. Je remercie les témoins d'être venus éclairer le Comité aujourd'hui.

On a posé une question sur les incidents qui impliquaient des navires dans le Nord-Ouest. Je rappelle le naufrage du *Queen of the North*. Plus tôt, j'ai aussi mentionné le *Nathan E. Stewart*.

Je vais m'adresser d'abord à l'Administration portuaire de Prince Rupert. Vous nous avez fourni un peu d'information. Qu'en est-il de la circulation des pétroliers dans le port? Vous avez également indiqué les répercussions du moratoire proposé. Parlez-nous du trafic actuel dans le port, celui des pétroliers et celui des navires.

M. Ken Veldman: Actuellement, le seul trafic dans le port est en lien avec le gatsch, qui est un produit d'importance plutôt secondaire pour nous. Tous les ans, nous recevons environ quatre navires et leur charge totale équivaut à 10 000 tonnes métriques environ.

M. Fin Donnelly: Ces navires sont-ils les plus gros à entrer dans le port? Lequel est le plus gros?

M. Ken Veldman: Loin de là. Les plus gros navires sont les porte-conteneurs. Nous avons vu de très gros porte-conteneurs qui pouvaient transporter jusqu'à 14 000 conteneurs chaque fois qu'ils accostaient.

M. Fin Donnelly: Lorsque le moratoire entrera en vigueur, prévoyez-vous des changements qui pourraient nuire à l'activité portuaire?

M. Ken Veldman: Dans l'immédiat, l'exemple que j'ai fourni a trait au gatsch qui est transporté actuellement. Ce qui nous préoccupe plus, en fait, c'est la demande future. À l'heure actuelle, nous travaillons avec divers partenaires, dont le gouvernement de la Colombie-Britannique et Transports Canada. Si l'on se fie aux perspectives que nous avons dégagées, 10 à 12 millions de tonnes métriques de carburants, de combustibles marine, pourraient être exportées vers les marchés asiatiques au cours des 10 prochaines années. Le bitume n'est pas compris, mais d'autres carburants qui offrent des débouchés importants à l'économie canadienne le sont.

M. Fin Donnelly: Merci.

Face à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, je m'intéresse aux interventions en cas de déversement. Vous avez indiqué que l'interdiction de navires-citernes n'aurait pas d'impact direct sur vous, mais pourrait nuire indirectement à Vancouver-Fraser.

J'ai quelques renseignements sur la société Western Canada Marine Response Corporation. Elle est en train de construire un nouveau centre d'intervention à quai dans le port de Vancouver. Le centre proposé est censé faire partie d'un plus vaste programme d'agrandissement qui permettrait de respecter les critères d'intervention améliorés en lien avec le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain. Cette extension, selon leurs dires, doublerait la taille ou la capacité de l'entreprise et réduirait de moitié le délai d'intervention exigé au large de la côte Sud. Avez-vous entendu parler de ce programme? Êtes-vous content de ce que prévoit ce programme au niveau local, du plan d'intervention et des ressources en cas de déversement, face à la multiplication par sept du nombre de navires-citernes que propose Kinder Morgan?

M. Peter Xotta: Je vous remercie de me poser la question, monsieur Donnelly.

L'installation de cette société que je connais le mieux est celle située à côté du parc New Brighton, près du pont Second Narrows. Le nouvel endroit fait partie de nouveaux investissements prévus par l'entreprise. Trans Mountain, bien sûr, est un actionnaire. Les expéditeurs aussi. En tout, cet investissement serait, je crois, de l'ordre de 150 millions de dollars. Sur le plan des ressources humaines, d'après ce que j'ai compris, le personnel en lien avec les activités d'intervention passerait d'un effectif actuel de 30 employés à plein temps à 130 ou 150 au moment où tout serait opérationnel. C'est l'une des propositions qui ont été soumises à l'Office national de l'énergie. Au moment où Trans Mountain a présenté sa demande d'autorisation, cet élément a été ajouté aux conditions du projet et le processus se poursuit. Ces équipements sont en cours de construction actuellement.

• (1705)

M. Fin Donnelly: Pensez-vous que ce soit adéquat ou suffisant pour le port? Est-ce que ce genre d'investissement et de programme rassure les autorités portuaires? Ce que je veux dire, c'est que nous avons parlé d'autres déversements. Je sais que celui du *Marathassa*, qui s'est produit il y a plusieurs années déjà dans le bras de mer Burrard, était de faible ampleur, mais il a permis de mettre en évidence les problèmes de coordination entre ministères, y compris avec l'entreprise.

M. Peter Xotta: Nous sommes assurément heureux de voir que les investissements additionnels en équipements ont lieu sur la route du large. Comme je l'ai dit, il est situé tout près des installations de Trans Mountain. L'autorité portuaire a elle-même pris d'autres mesures en regard des protocoles d'entente entre elle et l'entreprise afin que le délai d'intervention, en cas d'incident, soit aussi court que possible. Je suis heureux que nous ayons adopté des mesures correctives inspirées de cet incident mineur qui s'est produit il y a plusieurs années.

La présidente: Merci. Le temps qui vous était imparti est écoulé.

Nous passons le micro à M. Fraser.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui.

Je vais d'abord interroger les représentants de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Un des sujets que vous avez abordés dans votre déclaration préliminaire avait trait aux répercussions auxquelles il faut être attentif quand il est question de chaîne logistique et de la pression qui peut être exercée sur une installation lorsque les circonstances changent ailleurs dans la chaîne.

A-t-on évalué de quelque façon les exigences qui pèseront sur les autorités portuaires chez vous s'il y a un moratoire ou si le pipeline de Kinder Morgan est construit?

M. Peter Xotta: Bien sûr, notre première préoccupation a été d'établir l'augmentation de trafic qu'entraînerait la réalisation de ce projet. Je suis sûr que nous avons fait le nécessaire pour intégrer ce volume. Du point de vue du trafic, comme je l'ai indiqué, cela représente une hausse plutôt modeste. Bien que le trafic le long de la côte Sud de la Colombie-Britannique soit beaucoup plus important que le trafic maritime présent le long de la côte Nord, il n'y a pas vraiment de congestion. Les défis sont plutôt du côté de l'empiètement urbain, voies ferrées et routes, et ce n'est pas ce qui manque de ce point de vue.

Cette marchandise en particulier qui arrive par pipeline et qui part par bateau ne nous cause pas de gros soucis du point de vue de la congestion. Mes observations concernaient plutôt les nouveaux débouchés qui viseraient uniquement la côte Ouest et Vancouver en particulier. Il est difficile de prédire ce que cela représenterait sur le plan du trafic dans le futur.

M. Sean Fraser: Pour reprendre le point soulevé par d'autres témoins, nous ne voulons pas nous retrouver, dans des décennies, avec un marché limité à un seul client. S'il faut en croire vos observations, l'autorisation de ces projets, en supposant que les travaux de construction vont de l'avant, vous permettra de livrer vos produits à des clients partout dans le monde.

M. Peter Xotta: C'est certainement notre intention. J'ai indiqué que notre mandat à titre d'autorité portuaire, tout comme celui de l'administration du port de Prince Rupert, est de faciliter le commerce. Nous faisons le nécessaire pour que le commerce se fasse de manière sécuritaire tout en protégeant l'environnement.

M. Sean Fraser: Je m'adresse maintenant aux témoins de Prince Rupert.

Je me pose des questions sur ce seuil de 12 500 tonnes. Des témoins nous ont dit et une recommandation nous a été faite de réduire considérablement ce seuil. Je ne me souviens pas du chiffre exact proposé. C'était 3 200, 3 600, quelque chose de cet ordre. Le raisonnement derrière, c'est que c'est le volume qui est transporté par bateau à l'heure actuelle.

Vous avez fait remarquer que le seuil de 12 500 tonnes permettrait de rentabiliser l'activité de ravitaillement des navires en carburant. Pouvez-vous nous dire si ce chiffre est vraiment bien? Y a-t-il des risques à réduire ce seuil à 3 000 tonnes et quelques?

M. Ken Veldman: La discussion sur les faibles volumes est centrée sur le ravitaillement des collectivités le long de la côte et est alimentée en grande partie par la capacité des barges dans ce contexte. Ce qu'il faut comprendre avec ce chiffre, c'est que la discussion ne doit pas porter uniquement sur le ravitaillement des collectivités et qu'elle doit s'ouvrir à d'autres possibilités, par exemple celle que j'ai donnée d'offrir un service portuaire qui exigerait l'entreposage du combustible de soute sur des barges dans les limites du port, auquel cas il faut un gros volume.

En fait, le chiffre de 12 500 est un peu arbitraire. Bien que le projet dont nous traitons ait utilisé ce chiffre aux fins de la discussion, à l'avenir, il pourrait y avoir des exemples du même genre où le seuil devient un obstacle à la réalisation d'un plan d'affaires et à l'offre d'un service essentiel.

• (1710)

M. Sean Fraser: J'ai encore deux minutes, donc je pose une dernière question.

En ce qui concerne l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, vous avez mentionné quelques-uns des éléments du Plan de protection des océans ayant trait aux moyens d'intervention en cas de déversement. Y a-t-il d'autres questions qu'il faudrait approfondir dans le cadre du Plan de protection des océans ou d'autres démarches en matière d'intervention en cas de déversement que nous pourrions ou devrions initier pour assurer une protection suffisante des océans? Êtes-vous sûr que les mesures prévues dans le plan dont nous connaissons la nature maintenant donneront aux Canadiens les outils dont ils ont besoin pour s'assurer d'un transport de marchandises qui soit respectueux de l'environnement?

M. Peter Xotta: De notre point de vue, le Plan de protection des océans comprend plusieurs éléments des recommandations du comité d'experts sur les navires-citernes. Ce que j'ai peut-être oublié de dire, mais que d'autres témoins ont mentionné, c'est que l'évaluation des risques en fonction du secteur et la planification sont des démarches tout à fait raisonnables dans le cadre desquelles on utilise des données empiriques pour cerner les secteurs où les risques seront supérieurs, ou au contraire inférieurs, et on corrige les plans d'intervention en cas de déversement pour tenir compte de ces risques nouveaux ou moindres. Ces démarches seraient certainement le genre de choses qu'on peut retrouver dans les recommandations formulées dans le rapport du comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes et que les autorités du port appuient fermement aux fins des décisions des pouvoirs publics et du dialogue à venir.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est à votre tour, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

J'espère que vous me pardonnerez, messieurs, mesdames, parce que tout cela est un brin nouveau pour moi qui viens des Grands Lacs. Les questions que je vais poser visent à m'éclairer un peu sur la situation. Je vais commencer par questionner les gens de Royal Vopak.

Quel est le pourcentage des chargements que vous apportez dans le pays?

M. Joel Smith: Je vais devoir me renseigner. Je ne connais pas le chiffre exact, mais nous avons trois terminaux au Québec et un terminal à Hamilton, qui est en fait dans les Grands Lacs.

M. Vance Badawey: Est-ce que ce sont surtout des conteneurs?

M. Joel Smith: C'est du vrac liquide. Ce sont des produits pétroliers ou chimiques.

M. Vance Badawey: À part cela, est-ce que c'est surtout du brut ou d'autres produits?

M. Joel Smith: Non, ce sont des produits raffinés. Nous ne transportons pas de brut au Canada.

M. Vance Badawey: Quand vous venez ramasser un chargement au Canada, est-ce que le navire arrive léger?

M. Joel Smith: Ce sont nos clients qui transigent. Nous offrons des services d'entreposage et nos clients effectuent la transaction. Il arrive qu'il soit plus économique, bien sûr, d'arriver plein, de décharger pour prendre un nouveau chargement avant de repartir, mais ce n'est pas toujours possible.

Je dirais qu'en grande partie, les navires arrivent légers, prennent un chargement ici et s'en vont, ou l'inverse.

M. Vance Badawey: Il va sans dire qu'il serait avantageux pour vous d'arriver plein et de repartir plein, et...

M. Joel Smith: Ce serait en effet avantageux.

M. Vance Badawey: ... alors, par conséquent, pour la journée que vous prendrait le déplacement vers les zones où vous pouvez vous rendre, où il n'y a pas de moratoire en place, l'incidence financière serait moindre.

M. Joel Smith: Le moratoire n'aura pas vraiment d'incidence sur le genre de chose que vous laissez entendre.

M. Vance Badawey: En ce qui concerne l'avenir, une fois le moratoire en vigueur... Je vous pose la question, Marina, pour ce qui est de votre plan d'affaires. A-t-il été question de trouver un moyen de contourner la zone visée par le moratoire et d'utiliser les ports à

vos disposition? Avez-vous discuté de ce que vous alliez faire par suite du moratoire?

Mme Marina Spahlinger: La réponse est simple: c'est non. En ce moment, nous nous occupons des terminaux méthaniers, donc, pour le moment, le moratoire n'aura pas d'incidence sur nos affaires. De notre point de vue, c'est surtout la perspective de voir le commerce être restreint ou arrêté sur les principales routes maritimes qui nous préoccupe. En tant qu'entreprise mondiale, c'est ce qui rend le moratoire particulièrement important pour l'instant.

• (1715)

M. Vance Badawey: Ce qui m'intéresse vraiment... Comme vous le savez, la Loi sur les transports au Canada a fait l'objet d'un examen, à la suite de quoi M. Emerson a fortement recommandé d'envisager, en tant que gouvernement, la possibilité d'intégrer nos corridors commerciaux nationaux et internationaux, notre logistique de distribution, à ceux de nos partenaires. De plus, au sein de l'industrie — avec vous, et vous au sein de vos propres secteurs — il faut chercher à profiter pleinement de l'intégration de la logistique de distribution avec tous les modes de transport, que ce soit la route, le chemin de fer, l'eau ou l'air. En a-t-il été question dans votre secteur industriel et, bien sûr, ailleurs pour ce qui concerne le transport, mais également pour la marchandise que vous transportez?

Mme Marina Spahlinger: Je ne crois pas, mais je peux me renseigner pour savoir si quelqu'un d'autre est au courant au sein de Vopak.

M. Vance Badawey: J'apprécieraï parce que cela ferait progresser le processus enclenché à court terme concernant les corridors commerciaux; on ne se limite pas à ce qui se passe à l'échelle nationale dans notre pays, mais on regarde l'international, l'ouverture de corridors plus larges, ce qui vous faciliterait les choses au Canada.

Madame la présidente, combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Une minute.

M. Vance Badawey: Le temps passe vite.

Ma dernière question concerne votre dossier de sécurité ou le dossier de sécurité des personnes qui transportent vos produits. Est-ce que vous trouvez que les gens avec qui vous faites affaire ont un bon dossier à cet égard et que, par conséquent, ils ont adopté les bonnes procédures à suivre en cas d'incident?

M. Joel Smith: Je réponds par l'affirmative, sans hésitation. Je suis très confiant et nous, les terminaux, faisons l'objet d'une vérification plusieurs fois par année de la part de nos clients et du gouvernement. Nous effectuons des vérifications internes et nous effectuons des vérifications chez nos clients. Je suis fier d'affirmer que nous ne voulons pas traiter avec des entreprises qui ne répondent pas aux normes.

M. Vance Badawey: C'est merveilleux.

Il ne me reste plus qu'à vous remercier. Merci d'être venus aujourd'hui. Nous comptons non seulement sur vos témoignages, mais également sur votre collaboration future pour transporter nos produits d'une manière plus rapide et plus rentable en faisant appel aux services, à des partenaires comme vous et aux autres que vous utilisez tous les jours. Je vous en remercie.

M. Joel Smith: Je vous remercie beaucoup. Nous nous réjouissons à l'avance de collaborer avec vous.

La présidente: M. Trost a la parole.

M. Brad Trost (Saskatoon—University, PCC): Merci, monsieur le président... madame la présidente. Ça fait un bout de temps. Je n'ai pas siégé à des comités depuis trois ans... deux ans.

La présidente: Nous sommes très heureux de vous accueillir aujourd'hui.

M. Brad Trost: Merci beaucoup.

Comme je le faisais remarquer, même si je suis un député expérimenté, je ne siége à aucun comité depuis quelques années. Je siége à titre de remplaçant, donc j'en apprend peu à peu au sujet de ce projet de loi et je dois avouer que, si je me fie à ce que j'ai entendu aujourd'hui, le réel impact de ce projet de loi se fera sentir sur les cargaisons de gatsch, sans plus, car, à moins que je n'aie rien compris, sauf si le projet de Northern Gateway va de l'avant et qu'un oléoduc est construit, il n'y a pas vraiment de cargaisons importantes dans le secteur qui seront touchées.

Je pose la question au représentant de Prince Rupert, mais si quelqu'un d'autre veut répondre, il ne faut pas se gêner.

Est-ce que je suis le seul qui, après réflexion sur la démarche et les conséquences pratiques de ce projet de loi, considère qu'on s'invente des problèmes? Rien ne semble être interdit, sauf peut-être le gatsch, lequel, à mon avis, ne pose pas un gros problème sur le plan environnemental. Les déversements de gatsch ne sont tout simplement pas énormes.

Quelque chose m'échappe? Si on ne construit aucun oléoduc, pourquoi cette mesure législative nous inquiète-t-elle tellement? Quelqu'un peut me le dire? Est-ce que le représentant de Prince Rupert veut répondre?

M. Ken Veldman: Vous avez parfaitement raison à propos de l'incidence qu'aurait cette législation sur les opérations actuelles. Elle serait relativement négligeable. Je dirais que nous sommes surtout préoccupés par les opérations futures.

Dans mes remarques liminaires, j'ai dit que nous constatons, certainement en ce qui concerne l'Alberta, des efforts stratégiques dans le sens d'un accroissement des combustibles raffinés. Parmi ces combustibles raffinés se trouve un certain nombre de sous-produits associés, et si nous voulons maximiser la valeur des opérations, il ne s'agit pas de simplement transporter du mazout léger. Il existe également des combustibles plus lourds, et ce sont ces derniers qui sont visés dans l'annexe de la loi, telle qu'elle se présente actuellement.

M. Brad Trost: En l'absence de pipeline, cette législation pourrait-elle avoir un effet sur le transport ferroviaire? Généralement, les combustibles et les liquides sont expédiés par pipeline, mais certains sont transportés par train. Pourrait-il y avoir un impact économique sur le transport par rail? J'ignore quels produits pourraient être expédiés ou exportés par rail dans la région de Prince Rupert, mais pourrait-il y avoir un impact économique potentiel?

• (1720)

M. Ken Veldman: En ce qui concerne les combustibles raffinés, oui. Le mode de transport principal serait probablement le train.

M. Brad Trost: D'accord. Vous dites qu'il pourrait vraiment y avoir un impact à cet égard.

Madame Spahlinger, vous avez affirmé plus tôt que l'un des résultats potentiels de cette mesure est qu'il pourrait être plus risqué de faire affaire au Canada. Vous avez mentionné ce fait au cours de votre présentation, puis vous avez poursuivi.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur ce point et donner des exemples qui illustrent comment la législation rendrait les choses plus risquées? Serait-ce plus risqué pour votre type d'entreprises, ou pour d'autres types d'entreprises? Je suis un politicien... J'étais géophysicien, mais je n'ai pas oeuvré dans le monde des affaires. De quelle façon cela influera-t-il sur les prises de décisions de votre entreprise ou d'autres entreprises?

Mme Marina Spahlinger: Je crois que c'est vraiment une question de certitude. Comme il a été mentionné plus tôt, il est important que nous parvenions à un certain niveau de certitude dans la planification et dans la conduite de nos activités.

J'ai mentionné plus tôt qu'en premier lieu, il semble manquer de preuves scientifiques justifiant l'inclusion de ces produits dans la législation. Ensuite, des préoccupations ont été émises sur le fait que ceci ouvrira des portes pour inclure d'autres produits dans le futur. Il peut être assez coûteux de développer des projets dans cette région, donc peut-être que vous rechercherez d'autres régions où ce serait moins coûteux de développer un projet et où le niveau de certitude est plus attrayant.

Il y a de nombreux aspects sur lesquels un autre représentant de Vopak plus qualifié pourrait vous éclairer.

M. Brad Trost: Vous avez touché à un point sur lequel je voulais poser une question générale. Vous avez mentionné les critères scientifiques qui sous-tendent la législation.

Qu'elle soit liée à la réglementation ou aux aspects législatifs de ce projet de loi, croyez-vous qu'il serait sage d'établir une définition scientifique objective justifiant l'inclusion des produits?

Encore une fois, je suis nouveau dans le Comité et je n'ai pris connaissance du projet de loi qu'aujourd'hui. Après avoir entendu les déclarations des témoins, j'ai l'impression que vous ne connaissez pas les critères objectifs qui ont servi à classer les différents produits dans la catégorie visée. J'aimerais poser la question à la fois aux autorités portuaires et aux personnes autour de la table.

Avez-vous réfléchi à ce que les critères scientifiques objectifs devraient être ou à la façon d'amender le projet de loi pour intégrer ces critères?

Mme Marina Spahlinger: Oui...

Allez-y, s'il vous plaît.

M. Ken Veldman: Je crois que vous venez de cerner notre préoccupation principale entourant la législation telle qu'elle est écrite actuellement. Nous n'avons pas pris position sur le moratoire, dans un sens ou dans l'autre, mais le fait est que nous manquons de preuves pour justifier pourquoi certains produits ont été désignés dans l'annexe. Et ceci nous fait réaliser qu'il n'y a pas vraiment eu de quantification des risques, tout particulièrement les risques d'incidents, par opposition à la quantification d'un nettoyage efficace en cas de déversement.

L'absence de preuves pouvant déterminer pourquoi un produit est considéré inadéquat pour le transport au large de la côte nord, rend ce texte de loi difficile à soutenir à long terme, car il n'existe pas de mesure à respecter en termes de sécurité marine.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Veldman.

Désolée, monsieur Trost, vous avez presque dépassé d'une minute le temps imparti. M. Hardie est le prochain à prendre la parole.

M. Ken Hardie: Merci.

En fait, grâce à M. Trost, nous allons simplement poursuivre cette série de questions.

En ce qui concerne les preuves scientifiques, il y a eu, en effet, un processus visant à décrire ce que sont les hydrocarbures persistants. Selon ce que j'en sais — et je ne suis pas un scientifique non plus, donc nous sommes tous sur le même pied — il est bien clair que le pétrole répandu par l'*Exxon Valdez* ou le bitume dilué déversé par le *Nathan E. Stewart* sont des substances nocives lorsqu'elles se retrouvent dans l'eau.

Êtes-vous d'accord à ce sujet, monsieur Veldman?

M. Ken Veldman: Je suis d'accord, mais j'insiste sur l'une de mes remarques où je mentionnais une question très pertinente sur le risque que ces substances soient déversées dans l'eau. La quantification du risque d'incident n'est pas prise en compte dans la discussion.

• (1725)

M. Ken Hardie: Eh bien, oui, et je pense que si vous parliez à des représentants de certaines communautés autochtones, ils vous diraient que sans transport maritime, il n'y a aucun risque, point final, zéro risque, jamais. Cela semble être leur position à ce sujet.

Je suis certain qu'en prévision de votre témoignage aujourd'hui, vous avez observé la situation avec la perspective d'un opérateur portuaire. Avez-vous eu l'occasion de parler aux promoteurs du projet de transport maritime et à ceux qui s'opposent à toute prise de risques dans votre secteur?

M. Ken Veldman: Oui, tout à fait. Comme vous pouvez l'imaginer, il existe une grande variété d'opinions sur ce qui est un risque acceptable et ce qui ne l'est pas. Cependant, le fait est que ce risque peut être quantifié. Si vous voulez atteindre un niveau de risque zéro, alors vous avez raison de dire que la seule façon d'obtenir ce résultat est de ne permettre aucun transport maritime de pétrole.

Cela dit, si nous ne voulons assumer aucun risque, cette décision aura de très vastes conséquences sur le transport maritime au large de la côte en général.

M. Ken Hardie: En l'absence d'un pipeline, il faudrait compter sur le transport par rail pour acheminer n'importe quel produit de l'Alberta vers le port. Aurions-nous la capacité ferroviaire pour desservir les pétroliers de gros tonnage en l'absence d'un moratoire?

M. Ken Veldman: Oui. Nous ne croyons pas que la capacité de la voie principale du CN puisse présenter un problème de limitation

pour quelque type de chargement que ce soit, y compris le vrac liquide.

M. Ken Hardie: À propos de Port Metro Vancouver, j'ai tenté de poser la question la dernière fois.

Vous avez mentionné qu'il n'y a pas eu d'augmentation significative du nombre de navires effectuant des allers-retours, mais certains pilotes affirment que les navires sont plus gros qu'avant et qu'en fait, les chargements qui sont transportés sont substantiellement plus importants en raison de la taille augmentée des navires. Est-ce vrai?

M. Peter Xotta: Oui. En fait, j'aurais dû confirmer que le volume des chargements s'est accru substantiellement au cours des 20 dernières années. Au cours de la dernière année civile, nous avons transporté environ 140 millions de tonnes de produits. Là-dessus, environ quatre millions de tonnes étaient des produits liquides en vrac. La taille moyenne des navires a augmenté dans tous les secteurs pendant cette période et c'est pourquoi le volume total a augmenté substantiellement, mais non le nombre d'escales.

M. Ken Hardie: Bien. Merci d'avoir précisé.

Vous avez mentionné, monsieur, qu'il est bon de pouvoir se fier à des sources d'information « impartiales ». Je crois que c'est le terme que vous avez utilisé. Où, dites-moi, les trouvez-vous?

M. Peter Xotta: Je faisais précisément référence à l'initiative créée récemment — depuis deux ans —, soit le centre de transport maritime responsable Clear Seas. Il s'agit d'une agence chargée de fournir de l'information sur le sujet qui nous occupe.

Franchement, je dirais qu'il existe un certain nombre de sources pertinentes qui pourraient fournir des renseignements sur la question. Cette agence en fait partie. Elle est financée conjointement par le gouvernement et une certaine industrie, mais elle possède un conseil représentatif qui tente d'apporter une vision équilibrée à ce dialogue. Elle constitue l'une des sources qui peuvent donner des opinions sur ces questions. En outre, l'agence prévoit effectuer des recherches pour soutenir le processus de dialogue.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hardie. Le temps est écoulé.

Merci beaucoup aux témoins pour leur participation aujourd'hui.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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