



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 011 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 11 février 2014

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 11 février 2014

•(0845)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte. Quelques membres ne sont pas encore arrivés, mais notre temps est limité.

Nous allons commencer notre étude du projet de loi C-3.

Je tiens à remercier de leur présence M. Dawson, Mme Nakatsu, M. Meisner et M. Lachance. Soyez les bienvenus. Sans plus tarder, je vous cède la parole. Je présume que l'un de vous va faire une déclaration préliminaire.

Monsieur Meisner, qui veut commencer?

M. Tim Meisner (directeur général, Politique maritime, ministère des Transports): Nous allons commencer par M. Dawson.

M. Dave Dawson (directeur, Politiques des aéroports et des services de navigation aérienne, ministère des Transports): Bonjour. Je suis ici pour vous parler de la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne. Je vais vous lire l'exposé, puis nous répondrons à vos questions.

Les participants de l'industrie aérienne, y compris les transporteurs, les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne, ainsi que tout autre fournisseur de l'industrie, ont besoin d'une couverture d'assurance suffisante aux fins de l'exploitation. L'assurance est obligatoire aux termes de la réglementation, des contrats commerciaux, ainsi que pour des raisons fiduciaires. Les participants de l'industrie aérienne ont besoin de deux types de couverture d'assurance: les risques généraux et les risques de guerre. La couverture d'assurance générale est nécessaire en cas d'accidents, comme pour les autres, mais l'assurance contre les risques de guerre est différente.

L'industrie de l'assurance utilise l'expression « risques de guerre » pour décrire les dommages potentiels causés par des actes de violence. De tels actes incluent les actes de guerre ainsi que d'autres actions comme les troubles civils et les actes de terrorisme, qui sont particulièrement préoccupants depuis quelque temps.

L'assurance contre les risques de guerre couvre une vaste gamme de catégories de pertes, de responsabilités ou de dommages. Par exemple, une compagnie aérienne se procure une assurance pour couvrir l'aéronef et l'équipement — désignée sous l'appellation assurance corps d'aéronef ou couverture des risques propres —, le contenu de l'aéronef, les passagers et le fret — désignée sous l'appellation assurance responsabilité des participants —, et enfin, les personnes et les biens au sol qui n'ont aucune relation particulière avec la compagnie — désignée sous l'appellation assurance responsabilité civile. Les mêmes grandes catégories sont également offertes aux autres participants de l'industrie.

Avant les attentats du 11 septembre 2001, l'industrie de l'assurance offrait l'assurance contre les risques de guerre à de

faibles taux. Après les attentats, les fournisseurs d'assurance se sont prévalus de clauses de résiliation à court terme pour la couverture de responsabilité résultant des risques de guerre, plaçant ainsi l'industrie aérienne dans une situation difficile, puisque cette assurance est obligatoire aux fins de l'exploitation. En l'absence d'un cadre législatif réaliste, le gouvernement a exercé la prérogative royale pour offrir à l'industrie aérienne la couverture dont elle avait besoin. Le gouvernement a continué d'utiliser par la suite des autorisations provisoires pour offrir un programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne, puisque les marchés commerciaux de l'assurance contre les risques de guerre étaient instables et que l'assurance responsabilité civile avait été la plus touchée.

Cette situation a été exacerbée par la crise économique et financière mondiale récente. Au Canada, l'instabilité générale a été particulièrement aggravée par l'approche gouvernementale que nos principaux concurrents aux États-Unis ont adoptée à l'égard de l'assurance contre les risques de guerre touchant l'industrie aérienne, car cette approche a créé un avantage concurrentiel pour leurs participants de l'industrie aérienne.

Ce projet de loi, soit la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne, permettrait au gouvernement d'offrir une couverture de responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne de manière fiable et transparente lorsque cela s'avère nécessaire. Il permettrait aussi d'adapter une telle aide aux besoins particuliers de chaque participant de l'industrie, si les circonstances le justifient, et de la faire cadrer rapidement avec les changements des circonstances.

Puisque les marchés pour les risques généraux n'ont pas été touchés de la même manière, le présent projet de loi ne tient pas compte de l'assurance contre les risques généraux.

Les attentats de 2001 démontrent l'importance de donner à la ministre des Transports les moyens de verser une indemnité en cas de besoin. La Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne conférerait à la ministre le pouvoir d'offrir une indemnisation, sans toutefois en garantir une. La ministre des Transports évaluerait de façon régulière l'état des marchés de l'assurance contre les risques de guerre touchant l'industrie aérienne et déciderait d'offrir ou non une indemnisation à la lumière des constatations. La ministre pourrait aussi agir ou intervenir à très court préavis, particulièrement dans des situations d'urgence où une action rapide est essentielle.

Par exemple, le gouvernement doit parfois recourir aux services d'un exploitant d'aéronefs pour dépêcher un aéronef dans des situations dangereuses afin d'évacuer des citoyens canadiens ou d'exercer d'autres activités humanitaires. Dans les cas où les vols nécessaires s'avéreraient impossibles en raison de l'absence d'une assurance, ce projet de loi veillerait à ce que la ministre des Transports ait la latitude de contracter un engagement, à court préavis, qui permettrait d'offrir à l'exploitant de l'aéronef la couverture nécessaire pour réaliser une mission urgente, au nom du Canada, en temps opportun.

Même si l'assurance responsabilité civile, pour les personnes et les biens qui n'ont aucune relation avec le participant de l'industrie aérienne, a figuré au premier rang des préoccupations jusqu'à présent, le projet de loi conférerait également à la ministre le pouvoir de verser une indemnité pour tenir compte des risques propres et de l'assurance responsabilité des participants au besoin. Une telle couverture pourrait s'avérer nécessaire dans l'exemple cité précédemment qui consistait à affréter un aéronef pour des évacuations d'urgence.

● (0850)

Cette couverture pourrait également être utile, de façon plus générale, dans le pire des scénarios où les assureurs privés des risques de guerre touchant l'industrie aérienne se retireraient à grande échelle.

Une indemnité pourrait être versée au besoin à tout membre ou tout groupe de membres de l'industrie aérienne canadienne. Puisque les besoins en matière d'assurance de ces entités peuvent varier, le projet de loi permet d'adapter efficacement une indemnisation aux besoins des divers intervenants. Il est même possible d'indemniser un seul participant en cas de besoins spéciaux. Grâce à cette souplesse, il est possible de veiller à ce qu'une couverture soit toujours offerte à l'industrie aérienne du Canada au besoin.

Le projet de loi comporte des dispositions grâce auxquelles la ministre des Transports peut assortir un engagement de conditions appropriées. Ces conditions incluent le montant de l'indemnité à verser et la possibilité que l'industrie aérienne doive souscrire à une assurance quelconque. Cela s'avère particulièrement important en cas d'instabilité, et non d'une véritable déficience des marchés.

Cette approche procure l'avantage supplémentaire d'encourager les marchés de l'assurance commerciale à optimiser la couverture et divise le risque entre le gouvernement, l'industrie aérienne et l'industrie de l'assurance de la manière qui convient le mieux selon les circonstances existantes.

En outre, les conditions associées à une indemnisation peuvent faire allusion aux pratiques ou aux documents d'usage de l'industrie de l'assurance afin de veiller à ce que la couverture soit non seulement offerte, mais qu'elle soit accordée de façon à assurer la compatibilité avec les pratiques des participants de l'industrie aérienne du Canada et la compréhension chez les partenaires commerciaux et les organismes de réglementation étrangers.

Bien que le projet de loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne détermine expressément les entités qui peuvent recevoir une indemnisation, le type de risques couverts et certaines questions de procédure, il ne prévoit pas un grand nombre d'éléments normatifs. Cela s'explique par le fait qu'il est impossible de prévoir de tels éléments et que le gouvernement pourrait être obligé à réagir très rapidement. Ce projet de loi perdrait une bonne part de son utilité si des exigences strictes étaient prévues.

Ce projet de loi vise à garantir la clarté et la transparence devant le Parlement et le public canadien. Il contient des dispositions sur

l'évaluation régulière de l'état de l'industrie aérienne et la présentation de rapports périodiques au Parlement sur les activités entreprises en vertu du projet de loi.

Un rapport doit être déposé dans les 90 jours suivant le versement d'une indemnité nouvelle ou modifiée ou, si aucun changement n'a été apporté, au moins tous les deux ans. En outre, toutes les indemnisations nouvelles ou modifiées seront publiées dans la *Gazette du Canada*. Ainsi, toutes les personnes qui doivent ou désirent savoir ce qui se passe au sujet du projet de loi pourront le savoir.

Bref, grâce à ce projet de loi, le gouvernement pourra offrir de manière fiable et transparente une couverture d'assurance contre les risques de guerre touchant l'industrie aérienne lorsque cela sera nécessaire en raison des restrictions dans les marchés de l'assurance commerciale.

Merci.

● (0855)

Le président: Merci.

C'est maintenant au tour de Mme Nakatsu.

Mme April Nakatsu (directrice générale, Gouvernance des sociétés d'État, ministère des Transports): Bonjour.

La Loi maritime du Canada a été adoptée en 1998 pour tenir compte de l'importance du transport maritime au Canada et de la contribution de cette activité à l'économie canadienne.

La loi a notamment abouti à la création des administrations portuaires canadiennes. À l'heure actuelle, on compte 18 administrations portuaires au Canada, chacune étant constituée selon ses propres lettres patentes. Les administrations portuaires sont des entités autonomes qui exercent leurs activités sans lien de dépendance avec le gouvernement fédéral. Leur mandat consiste à gérer leur infrastructure maritime et les services d'une façon commerciale qui favorise et prend en compte l'apport des utilisateurs et de la collectivité où le port est situé.

Leurs conseils d'administration comptent entre sept et onze administrateurs. La plupart des administrateurs qui siègent aux conseils d'administration sont nommés par le gouverneur en conseil. Leur candidature est proposée par la ministre, dans certains cas en consultation avec les utilisateurs du port. Les municipalités et les provinces nomment aussi des administrateurs aux conseils des administrations portuaires.

La plupart des nominations dans le portefeuille des Transports prennent effet à la date fixée par le gouverneur en conseil. Toutefois, dans les administrations portuaires, la date de prise d'effet des nominations n'est pas déterminée par le gouverneur en conseil. En vertu du paragraphe 14(2.2) de la Loi maritime du Canada, les nominations prennent effet à la date à laquelle l'administration portuaire en est informée. Cela semble être une contrainte particulière quant au pouvoir de nomination du gouverneur en conseil.

De plus, un mécanisme distinct est nécessaire pour assurer le suivi et la surveillance des dates de prise d'effet des nominations dans les administrations portuaires. Cela entraîne l'établissement de processus administratifs supplémentaires. En tout, ce sont 95 nominations par le gouverneur en conseil qui sont touchées, ce qui représente le tiers des nominations dans le portefeuille des Transports.

Afin d'uniformiser les dates de prise d'effet dans le portefeuille des Transports, le gouvernement propose de modifier la Loi maritime du Canada. Ainsi, le gouverneur en conseil fixerait la date de prise d'effet des nominations dans les administrations portuaires. Cette modification améliorerait également l'efficacité des processus administratifs.

La modification ne change en rien les compétences nécessaires ou autres exigences relatives aux nominations dans les administrations portuaires. Elle ne change que la date de prise d'effet des nominations.

Je vous remercie.

Le président: La parole est à vous, monsieur Meisner.

M. Tim Meisner: Bonjour.

Ce matin, je me réjouis à l'idée de discuter des modifications à la Loi sur la responsabilité en matière maritime figurant dans le projet de loi C-3, Loi visant la protection des mers et ciel canadiens.

Les modifications à la Loi sur la responsabilité en matière maritime visent à combler une lacune dans le régime actuel de responsabilité visant les navires et à s'assurer que les Canadiens et l'environnement sont bien protégés contre les risques liés au transport maritime. Ce projet de loi permet de protéger les Canadiens contre les conséquences financières des déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses provenant des navires en s'assurant que les propriétaires de navires souscrivent au montant approprié d'assurance obligatoire quant aux risques associés aux cargaisons qu'ils transportent et en permettant aux Canadiens d'accéder à un fonds international offrant une indemnisation au-delà de la limite des exploitants de navires.

Ces modifications sont importantes et nécessaires, et ce, même si le régime et le dossier de sécurité maritime du Canada sont excellents, parce que le Canada doit disposer d'un régime de responsabilité et d'indemnisation robuste afin que les pollueurs assument la responsabilité financière liée aux incidents et que les intérêts des Canadiens soient protégés grâce à une législation moderne qui comprend une indemnisation appropriée.

Ces modifications faciliteront la mise en oeuvre de la Convention de 2010 sur les substances nocives et potentiellement dangereuses, ou Convention SNPD, une convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation qui a été adoptée par l'Organisation maritime internationale. Effectuer le nettoyage à la suite d'un déversement de substances dangereuses peut coûter cher. Ces modifications permettront de garantir que les personnes touchées par les déversements sont indemnisées adéquatement.

Le transport maritime est intrinsèquement une industrie mondiale. L'industrie du transport maritime international s'occupe de 90 % des échanges commerciaux mondiaux et elle est essentielle au bon fonctionnement du commerce mondial. Contrairement à d'autres modes de transport, qui sont plus ou moins confinés à nos routes, chemins de fer et aéroports, les navires internationaux doivent naviguer dans une vaste étendue de voies navigables et ils effectuent constamment des voyages entre les différents États afin de relier les chaînes d'approvisionnement mondiales et de transporter les marchandises et les personnes vers leurs marchés et leurs destinations.

Par conséquent, il faut que le Canada continue de contribuer à l'uniformité du droit maritime international et à sa tradition de longue date en matière de multilatéralisme au chapitre du transport maritime international. Comme je l'ai indiqué, cette industrie mondiale a besoin de règles mondiales. En participant étroitement

à l'avancement de la Convention SNPD, le Canada confirme cette tradition.

La Convention de 2010 sur les substances nocives et potentiellement dangereuses établit une responsabilité stricte des exploitants et instaure l'assurance obligatoire, en ce qui concerne leur responsabilité en cas de dommages dus à la pollution à la suite d'un déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses provenant d'un navire. Il s'agit d'une amélioration importante par rapport au régime actuel pour ce qui est des marchandises dangereuses comme les produits chimiques. La convention comprend également l'adhésion à un fonds international qui versera des indemnités en cas de dommages dus à la pollution causée par ce type de déversement.

Les contributions au fonds international seront versées par les propriétaires de cargaison. En divisant la responsabilité financière entre les deux parties principales impliquées, cette convention appuie le principe important du pollueur-payeur. Ainsi, le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison paieront pour les dommages causés par leur navire ou leurs marchandises.

Cette convention internationale s'inspire du régime actuel de responsabilité et d'indemnisation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures provenant des navires qui a très bien convenu au Canada jusqu'à présent. Le régime veille à ce que les risques liés au transport maritime international soient partagés à l'échelle mondiale. En ratifiant cette convention, le Canada aura accès à des fonds d'indemnisation d'environ 400 millions de dollars pour un seul déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses.

La Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses couvre une vaste gamme de substances: quelque 6 500 substances nocives et potentiellement dangereuses qui sont transportées en vrac ainsi que des colis et conteneurs qui transitent le long des côtes et par les eaux du Canada, notamment le gaz naturel liquéfié, le propane, des carburants raffinés et d'autres marchandises dangereuses. Grâce à la couverture générale de ces substances nocives et potentiellement dangereuses en vertu de cette convention, il sera possible de s'assurer que les Canadiens sont bien indemnisés en cas d'accident.

En cas de déversement de carburant raffiné provenant d'un navire, l'indemnisation offerte dans le cadre de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires continuera de s'appliquer. Les Canadiens continueront de profiter de cette caractéristique unique du régime canadien, qui garantit un autre niveau d'indemnisation aux victimes touchées par les dommages dus à la pollution causée par les hydrocarbures et propose l'un des montants les plus élevés au monde pour un déversement d'hydrocarbures.

Transports Canada a consulté les Canadiens et les intervenants qui sont généralement pour l'adoption des modifications proposées à la Loi sur la responsabilité en matière maritime. L'industrie du transport maritime a récemment écrit au président de ce comité pour exprimer son soutien massif aux modifications à la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Les propriétaires de cargaisons qui contribueront au Fonds SNPD ont également fait savoir qu'ils appuient le projet de loi.

En résumé, ces modifications permettront de s'assurer que les propriétaires détiennent une assurance adéquate et sont strictement tenus responsables des dommages causés par le déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses provenant de leurs navires. Ces modifications établissent également un cadre juridique en vue d'un fonds international d'indemnisation pour les victimes. Il s'agit d'une avancée importante pour le régime de responsabilité et d'indemnisation des dommages dus à la pollution causée par les navires et pour les victimes de déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses, qui pourront être indemnisées adéquatement.

Je vous remercie.

• (0900)

Le président: Merci, monsieur Meisner.

Monsieur Lachance.

M. Sylvain Lachance (directeur général intérimaire, Sécurité et sûreté maritime, ministère des Transports): Je tiens à remercier le comité de me donner l'occasion de parler des modifications importantes à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada dans le cadre du projet de loi C-3.

Les modifications sont réparties en trois principaux volets. Le premier porte sur l'élimination des obstacles à l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en comblant les écarts en matière d'immunité civile et pénale accordée aux organismes d'intervention, aux intervenants en cas de déversements d'hydrocarbures et aux intervenants provenant de l'étranger à la demande d'un organisme d'intervention canadien.

À l'heure actuelle, les dispositions relatives à l'immunité des intervenants s'appliquent aux organismes d'intervention canadiens agréés et aux personnes désignées par le ministre à titre d'intervenants agréés. Au cours des dernières années, les intervenants de l'industrie, particulièrement les organismes d'intervention canadiens et certains des États-Unis ont exprimé deux grandes préoccupations à propos de l'immunité des intervenants et de son application.

La première préoccupation soulevée par les intervenants de l'industrie était de savoir si on conférerait une immunité aux agents d'organismes d'intervention canadiens lorsqu'ils sont appelés à intervenir à un déversement dans les eaux canadiennes. La deuxième préoccupation était de savoir si les organismes d'intervention canadiens bénéficient de l'immunité des intervenants lorsqu'ils interviennent en cas de déversements à une installation de manutention d'hydrocarbures.

Les modifications à la disposition relative à l'immunité des intervenants visent à répondre à ces deux préoccupations en fournissant aux agents des organismes d'intervention agréés une immunité civile et pénale, y compris aux intervenants provenant de l'étranger à la demande d'un organisme d'intervention canadien. Les modifications à la disposition relative à l'immunité des intervenants visent également à inclure « installation de manutention d'hydrocarbures » dans la définition du terme « intervention ». En retour, cette mesure fournit clairement aux organismes d'intervention une immunité lors d'un déversement à une installation de manutention d'hydrocarbures durant le chargement ou le déchargement d'hydrocarbures à bord d'un navire ou à partir d'un navire.

La deuxième série de modifications proposées permettra de renforcer les exigences actuelles relatives aux installations de manutention d'hydrocarbures afin de prévenir les déversements et

d'améliorer les mesures d'intervention dans le cas peu probable où un déversement se produirait.

La Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada en vigueur ne prévoit pas d'exigences à l'endroit des personnes qui se proposent d'exploiter une nouvelle installation de manutention d'hydrocarbures. Par exemple, Transports Canada ne peut contraindre les exploitants à aviser officiellement le ministre des activités proposées ou encore les obliger à présenter des plans au ministre pour vérifier leur conformité. En vertu du cadre législatif actuel, Transports Canada peut seulement vérifier la conformité lorsque l'installation est opérationnelle. Dans le cadre d'une telle approche, les problèmes de conformité réglementaire risquent de passer inaperçus, ce qui pourrait entraîner un risque accru d'incident de pollution.

Afin de combler cet écart, des modifications visant les nouvelles installations de manutention d'hydrocarbures exigeraient qu'une personne qui se propose d'exploiter une installation soit tenue d'aviser le ministre et de présenter un plan de prévention de la pollution et un plan d'urgence au moins 90 jours avant de commencer des activités. De plus, le ministre sera habilité à obliger les personnes qui se proposent d'exploiter une installation à présenter les renseignements ou les documents nécessaires pour évaluer la conformité. Enfin, il sera interdit aux installations de manutention d'hydrocarbures de commencer des activités avant que les plans satisfassent aux exigences prévues par règlement.

Un autre volet des modifications vise les installations de manutention d'hydrocarbures qui sont exploitées ou qui l'ont été. À l'heure actuelle, les exploitants d'installation de manutention d'hydrocarbures ne sont pas tenus par la loi d'aviser le ministre, ce qui signifie que Transports Canada ne connaît peut-être pas le nombre exact d'installations actuellement exploitées. Comme ce fut le cas pour les exigences visant les personnes qui se proposent d'exploiter une installation, le ministre aura le pouvoir d'obliger les installations de manutention d'hydrocarbures à lui présenter des renseignements ou des documents. La loi exige actuellement que les installations de manutention d'hydrocarbures disposent de plans sur les lieux, mais elle ne précise pas si ces plans doivent être à jour, ce qui est actuellement implicite, mais sera dorénavant clairement énoncé dans la loi. Nous avons donc ajouté cette exigence.

Nous avons également ajouté une exigence selon laquelle les exploitants d'installation de manutention d'hydrocarbures qui souhaitent apporter des changements importants à la nature de leurs activités — taux de transbordement, produits, etc. — soient tenus d'aviser le ministre des changements en question au moins 180 jours avant de les apporter. Cette exigence comprend l'obligation de réviser et de présenter les plans au ministre au moins 90 jours avant d'apporter les changements.

Enfin, nous avons prévu une disposition qui interdira aux exploitants d'une installation d'apporter des changements aux activités sauf si les plans satisfont aux exigences prévues par règlement.

• (0905)

Ces exigences rehausseront la capacité des exploitants d'installation de manutention d'hydrocarbures de prévenir les déversements d'hydrocarbures, de s'y préparer et d'intervenir. Elles fourniront également à Transports Canada les renseignements nécessaires pour orienter ses activités de surveillance.

Le troisième volet des modifications proposées tente de trouver une solution de rechange équitable et efficace aux poursuites en cas de contravention mineure ou modérée aux exigences relatives à la prévention de la pollution et à l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, qui figurent dans la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et ses règlements d'application.

À l'heure actuelle, le régime de sanctions administratives pécuniaires de la partie 11 de la loi ne s'applique pas à la partie 8. Par conséquent, il n'existe que deux options pour gérer les cas de non-conformité à la partie 8 et ses règlements: il s'agit soit d'intenter une poursuite par l'intermédiaire des tribunaux, soit de prendre des mesures administratives, par exemple en suspendant la certification d'un organisme d'intervention non conforme.

Les deux options sont radicales et potentiellement coûteuses. Il est primordial de mettre en place des éléments dissuasifs efficaces pour éviter les contraventions aux obligations juridiques afin de maintenir l'intégrité et l'efficacité des programmes de réglementation. Les sanctions administratives pécuniaires constituent un outil souple d'application de la loi qui fournit des moyens rapides, efficaces et équitables sur le plan administratif pour corriger les cas de non-respect des exigences législatives et réglementaires. Les sanctions administratives pécuniaires sont depuis longtemps considérées comme une méthode d'application plus rentable que les poursuites.

Les modifications à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada permettront de prendre des règlements qui prévoiraient des sanctions allant de 250 à 25 000 \$ en cas de violation des dispositions pertinentes relatives à la prévention de la pollution. Les sanctions administratives pécuniaires viseront tant les organismes d'intervention que les installations de manutention d'hydrocarbures. Cela fournira un autre outil d'application de la loi aux inspecteurs de la Sécurité maritime.

En plus des modifications déjà abordées, le projet de loi C-3 confère au ministre plusieurs nouveaux pouvoirs visant les installations de manutention d'hydrocarbures. Le ministre pourra maintenant ordonner à l'exploitant d'une installation de manutention d'hydrocarbures de mettre à jour ou de réviser son plan et de le présenter. Le ministre pourra prendre des mesures s'il y a raison de croire qu'une installation de manutention d'hydrocarbures a rejeté, rejette ou risque de rejeter des hydrocarbures. Le ministre peut également surveiller l'application de toute mesure prise en vue de prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution. Enfin, le ministre aura le pouvoir de désigner une installation de manutention d'hydrocarbures comme faisant partie d'une catégorie peu importe la catégorie établie par le règlement.

De nouvelles infractions ont également été établies pour la non-conformité dans les secteurs comme l'omission de présenter des plans mis à jour, d'aviser le ministre d'un changement aux activités ou de mettre à jour les plans à la suite d'un changement aux activités.

Ces infractions pourraient entraîner une amende maximale d'un million de dollars, un emprisonnement maximal de 18 mois, ou les deux. Un exploitant qui omet d'aviser le ministre d'activités proposées ou qui commence à exercer des activités sans en aviser préalablement le ministre pourrait être assujéti à une amende maximale de 100 000 \$, un emprisonnement maximal de 12 mois, ou les deux.

En conclusion, ces modifications sont une première étape importante vers l'atteinte de notre objectif qui consiste à établir un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes au Canada.

J'aimerais une fois de plus remercier le comité de m'avoir donné l'occasion de présenter cet aperçu des modifications proposées à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

• (0910)

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant aux questions.

Monsieur Mai, vous avez sept minutes.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui. Je les remercie également de leur travail dans ce dossier.

C'est un gros projet de loi qui édicte la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne et qui modifie, entre autres, la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime et la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Il a donc une étendue assez large.

Nous avons appuyé bon nombre de dispositions de ce projet de loi qui avaient aussi été réclamées par l'industrie afin d'établir des règles plus sécuritaires. Nous appuyons également le principe du pollueur-payeur. Ces mesures nous font avancer dans la bonne direction, surtout compte tenu de ce qui se passe relativement à la Loi sur la responsabilité en matière maritime. J'aurai un peu plus de questions à cet égard.

D'un point de vue général, étant donné le grand nombre de compressions budgétaires et de fermetures de stations, le NPD avait demandé que la portée du projet de loi soit élargie afin de protéger les côtes. La protection de l'environnement nous préoccupe énormément, tout comme elle préoccupe la population.

J'aimerais maintenant revenir sur la partie 4 du projet de loi, qui modifie la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

Monsieur Meisner, la responsabilité de l'armateur est-elle plafonnée en cas de déversement de substances nocives ou potentiellement dangereuses?

[Traduction]

M. Tim Meisner: Oui, la responsabilité de l'armateur est limitée, et elle est fondée sur deux facteurs. Le premier est la taille du navire et, dans une certaine mesure, le produit transporté. La limite de responsabilité maximale est d'environ 185 millions de dollars canadiens. Il faut souligner que les limites prévues à la convention sont établies en fonction de ce que l'on appelle les droits de tirage spéciaux, ou DTS. La fluctuation du dollar canadien fixe la limite à un seuil précis, mais en fonction des normes actuelles, la limite de responsabilité maximale serait de 185 millions de dollars.

Je tiens à préciser, par rapport à l'indemnisation totale de 400 millions de dollars, que le régime comblerait l'écart entre les 185 millions et les 400 millions. Si la responsabilité de l'armateur était moindre, disons 150 millions de dollars, l'écart serait tout de même comblé. Les montants fluctuent en parallèle pour que l'indemnisation maximale en matière de responsabilité soit de 400 millions de dollars.

• (0915)

M. Hoang Mai: Essentiellement, il s'agit d'un fonds auquel les armateurs ont cotisé... Est-ce un fonds international?

M. Tim Meisner: C'est un fonds international créé par l'OMI, mais sa structure prévoit que les armateurs y verseront des montants seulement après un incident.

[Français]

M. Hoang Mai: Pourquoi limite-t-on à 400 millions de dollars le montant total de la responsabilité? On a vu, dans le cas de l'*Exxon Valdez*, par exemple, que les montants en cause pouvaient être énormes. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi on a établi cette limite de 400 millions de dollars? Cette limite semble être très basse, compte tenu de l'étendue des répercussions économiques et de la pollution qui découlent de tels accidents.

[Traduction]

M. Tim Meisner: Le montant de 400 millions de dollars est établi par une convention internationale qui a nécessité beaucoup de discussions entre les divers pays qui en sont parties. Ils se sont finalement entendus sur une limite de 400 millions de dollars.

Il faut préciser que pour les substances nocives et potentiellement dangereuses, aucun déversement de produits chimiques n'a atteint un tel montant, même de loin. Vous avez parlé de l'*Exxon Valdez*. Ce serait couvert par un régime distinct, soit le régime existant pour les déversements d'hydrocarbures, dans lequel il y a actuellement plus de 1,4 milliard de dollars. Il y a deux régimes distincts: un pour les produits chimiques et un autre pour le pétrole.

[Français]

M. Hoang Mai: Vous abordez vous-même cette question, alors j'aimerais clarifier une chose. On ne parle pas de déversement de pétrole dans ce cas-ci; ça ne touche que les produits toxiques ou potentiellement dangereux.

Corrigez-moi si je me trompe, mais d'autres pays, comme la Norvège, n'ont pas de limite. Y a-t-il d'autres pays où la législation interne ne prévoit pas de limite comme celle de 400 millions de dollars pour s'assurer d'une certaine responsabilité?

[Traduction]

M. Tim Meisner: Je tiens à préciser que cette limite de 400 millions de dollars n'est pas encore en place.

Lorsque vous parlez de la Norvège, vous faites probablement allusion au régime pour les déversements d'hydrocarbures, qui est en place depuis plusieurs années.

Je pense qu'il y a peut-être un ou deux pays, dont les États-Unis, qui n'ont pas de loi limitant la responsabilité, mais la plupart des pays ont adopté le régime international. De plus, le Canada a l'avantage d'avoir un régime national distinct pour les hydrocarbures: la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Voilà ce qui nous amène au montant de 1,4 milliard de dollars. À ma connaissance, c'est probablement le montant le plus élevé au monde.

[Français]

M. Hoang Mai: Je comprends la différence entre ce qui se passe dans le cas d'un déversement de pétrole et ce qui se passe lors d'un déversement de matières dangereuses, nocives ou potentiellement dangereuses. Pouvez-vous nous dire ce qui se passerait si les coûts étaient de plus de 400 millions de dollars? Qui paierait pour cela?

[Traduction]

M. Tim Meisner: Si les coûts dépassaient les 400 millions de dollars, je ne pense pas... Avant toute chose, l'armateur pourrait être tenu responsable de ces coûts par l'intermédiaire d'actions en justice, mais...

[Français]

M. Hoang Mai: Vous avez dit que la limite de responsabilité des armateurs était de 185 millions de dollars. Ils sont donc responsables de payer jusqu'à concurrence de 185 millions de dollars. Si cela coûte moins, tant mieux; si cela coûte plus, ils seront couverts par un fonds international. Notre pays a décidé, conformément aux conventions internationales et aux lois internes, que la limite maximale serait de 400 millions de dollars. Or si les dommages dépassent 400 millions de dollars, s'ils atteignent 1 milliard de dollars, par exemple, qui va verser les 600 millions de dollars qui manquent?

[Traduction]

M. Tim Meisner: Tout d'abord, je pense que ce serait premièrement... Permettez-moi de préciser que l'assurance responsabilité de l'armateur est de 185 millions de dollars et qu'elle entrerait en ligne de compte. Il y a ensuite le reste, jusqu'à 400 millions de dollars, selon le montant de la différence. Si le total des réclamations est plus élevé, la différence serait d'abord répartie proportionnellement entre les demandeurs. Prenons un montant de 500 millions de dollars. Les demandeurs recevraient tous 80 % des sommes qu'ils ont réclamées, et le reste serait réparti en conséquence. Il y a toujours la possibilité qu'un gouvernement décide dans un cas particulier d'appuyer une demande supplémentaire, mais rien ne l'oblige à le faire.

[Français]

M. Hoang Mai: Ma question ne porte pas sur la demande de remboursement. Je pense à ce qui s'est passé à Lac-Mégantic, par exemple. Le gouvernement a dû payer la note parce que la compagnie responsable a fait faillite ou n'avait pas d'assurance responsabilité civile suffisante.

On parle maintenant d'un autre cas, qui met plutôt en cause la responsabilité maritime. Sauf erreur, ce sont les Canadiens qui vont devoir payer. Si la limite de responsabilité est de 400 millions de dollars et que les coûts dépassent cette limite, quelqu'un d'autre devra payer. Puisque le gouvernement ne voudra pas de cette pollution et voudra nettoyer les dégâts, il va finir par payer. Au bout du compte, ce sont les contribuables canadiens qui vont payer. Est-ce que je me trompe?

● (0920)

[Traduction]

M. Tim Meisner: Non, je crois que vous avez tout à fait raison, mais, pour ce qui est du premier exemple, j'aimerais dire qu'il n'y a jamais eu dans le domaine du transport maritime de déversement de produits chimiques, dangereux ou nocifs ayant ne serait-ce qu'approché la limite de 400 millions de dollars. De plus, comme je l'ai mentionné, rien n'oblige le gouvernement à intervenir dans une situation exceptionnelle où ce montant serait dépassé. Il est libre de le faire s'il prend cette décision, mais aucune disposition du projet de loi ne l'y oblige.

Le président: Madame Mai, votre temps est écoulé.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

Si vous le permettez, j'aimerais reprendre là où mon collègue, M. Meisner, s'est arrêté.

Est-ce que les modifications à la Loi sur la responsabilité en matière maritime dont vous parlez aujourd'hui s'appliquent au bitume dilué?

M. Tim Meisner: Non. [*Note de la rédaction: inaudible*] Je vais demander à...

M. David McGuinty: Je pose seulement la question parce qu'à la page cinq de votre mémoire, on peut lire que cela comprend le gaz naturel liquéfié, ou c'est peut-être la Convention internationale SNPD qui s'applique au gaz naturel liquéfié, au propane, aux carburants raffinés et à d'autres cargaisons dangereuses.

M. Tim Meisner: Je vais demander à mon collègue de répondre. La différence entre le régime actuellement en vigueur pour les hydrocarbures non persistants et celui-ci qui porte sur les hydrocarbures persistants est très compliquée. Je vais demander à François Marier de répondre à votre question.

M. David McGuinty: Est-ce que cela s'applique à l'ensemble des combustibles fossiles ou bien au bitume dilué?

M. François Marier (gestionnaire, Politique maritime internationale et responsabilité civile, ministère des Transports): La convention porte sur 6 500 substances, y compris les hydrocarbures. Cela comprend les hydrocarbures persistants dans la mesure où nous parlons de pertes de vie et de réclamations pour dommages corporels, de même que les hydrocarbures non persistants, qui sont généralement des carburants raffinés tels que le carburant aviation et l'essence.

Si nous parlons de produits comme les condensats, alors oui, il s'agit d'un hydrocarbure qui est une sorte de carburant raffiné.

M. David McGuinty: Permettez-moi de vous poser la question en termes simples pour que nous puissions comprendre ce qu'il en est.

Selon toute vraisemblance, le plan du gouvernement est de construire un pipeline qui traverse l'Ouest du Canada. Nous allons transporter du bitume dilué et du gaz naturel liquéfié vers la côte Ouest de la Colombie-Britannique, où ces produits seront expédiés par bateau partout dans le monde, n'est-ce pas?

M. François Marier: Oui.

Mr. David McGuinty: Ces mesures visent à resserrer les règles portant sur cette nouvelle voie de transport, n'est-ce pas?

M. François Marier: Oui.

Mr. David McGuinty: Dans l'éventualité d'un déversement au large de la côte Ouest du Canada, quelle serait la conséquence nette de ces modifications?

M. Tim Meisner: Je pense qu'il y a un peu de confusion entre ce que prévoit le projet de loi à l'égard de la Loi sur la responsabilité en matière maritime et le régime relatif à la pollution par hydrocarbures de calibre mondial sur lequel nous travaillons. Si vous parlez d'hydrocarbures, un régime distinct est déjà en place.

M. David McGuinty: Je vois. Cela n'a donc aucune incidence sur ce régime.

M. Tim Meisner: Cela n'a aucune incidence sur ce régime. Comme François l'a dit, ces mesures portent principalement sur les substances dangereuses et nocives, qui sont essentiellement des produits chimiques et du gaz naturel liquéfié. Un autre régime aborde la question du transport d'hydrocarbures.

M. David McGuinty: Dans ce mémoire, vous dites que l'une des particularités, c'est que la responsabilité sera dorénavant partagée.

M. Tim Meisner: En effet.

Mr. David McGuinty: Elle sera partagée entre les propriétaires des marchandises transportées et les armateurs, n'est-ce pas?

M. Tim Meisner: C'est exact.

M. David McGuinty: Les armateurs seront strictement tenus responsables jusqu'à concurrence d'un certain montant, n'est-ce pas?

M. Tim Meisner: C'est exact.

M. David McGuinty: S'agit-il de 185 millions de dollars?

M. Tim Meisner: C'est le maximum.

M. David McGuinty: Les propriétaires des marchandises transportées puiseront dans le Fonds SNPD, n'est-ce pas?

M. Tim Meisner: Les propriétaires des marchandises financeront le Fonds SNPD.

M. David McGuinty: Ils le financent jusqu'à concurrence de 400 millions de dollars.

M. Tim Meisner: C'est ce qu'ils font, jusqu'à concurrence de 400 millions de dollars.

M. David McGuinty: Le Canada dirige-t-il une initiative internationale ou multilatérale, ou une initiative au sein de l'Organisation maritime internationale pour tenter de faire passer ce montant de 400 millions à, disons, 2 milliards de dollars?

M. Tim Meisner: Pour ce qui est des produits chimiques, je dirais que non. Le Canada a joué un rôle de premier plan pour établir à 400 millions de dollars la limite du fonds et, à vrai dire, pour initialement mettre en place la convention que nous avons aujourd'hui.

M. David McGuinty: Quand a-t-elle été créée?

M. Tim Meisner: Je crois que la convention a été signée aux alentours de 2010. Pour en arriver là, beaucoup d'efforts ont été déployés pendant, je dirais, cinq à dix ans. À vrai dire, tout a commencé en 1997.

M. François Marier: Cela remonte à 1984.

M. Tim Meisner: Je vois. Je dirais qu'au cours des dernières années, depuis environ 2005, cette convention a fait l'objet de discussions.

M. David McGuinty: Le projet de loi C-3 n'aborde donc aucun aspect de la responsabilité des armateurs ou des sociétés pétrolières qui exportent des hydrocarbures à partir de la côte Ouest du Canada.

M. Tim Meisner: Non, mais la Loi sur la responsabilité en matière maritime prévoit déjà des dispositions à cet égard. Il y a déjà un régime en place.

M. David McGuinty: Comme mon collègue l'a mentionné, la dernière étude provenant de Washington, D.C., conclut maintenant que le coût du déversement de BP dans le golfe du Mexique, en tenant compte de la responsabilité, des poursuites et des amendes, est légèrement supérieur à 30 milliards de dollars. On parle de 30 milliards de dollars. Le coût associé au nettoyage de la rivière Kalamazoo au Michigan frôle apparemment les 5 milliards de dollars. Et bien entendu, nous n'avons aucune idée des coûts associés à d'autres situations.

Y a-t-il une raison pour laquelle le gouvernement... Avez-vous la moindre idée de la raison pour laquelle nous ne renforçons pas d'autres aspects du régime et nous ne les intégrons pas dans le projet de loi C-3?

●(0925)

M. Tim Meisner: Tout d'abord, le gouvernement a une initiative parallèle pour élaborer des dispositions visant à renforcer le système d'intervention en cas de déversement. Comme l'a dit mon collègue, M. Lachance, nous sommes en train d'établir un système de sécurité de calibre mondial pour les navires-citernes. Le printemps dernier, le gouvernement a annoncé certaines mesures à cet égard.

Il a également annoncé une série d'études qui seront menées pour améliorer le système. Les résultats de la plupart de ces études ont été présentés l'automne dernier.

Il y avait entre autres une étude sur le régime d'indemnisation et de responsabilité en cas de déversements d'hydrocarbures. Des recommandations ont été formulées pour l'améliorer, ce qui pourrait faire l'objet d'un autre amendement au projet de loi, car la question n'a pas été abordée cette fois-ci.

M. David McGuinty: Dans une perspective globale de la responsabilité en matière de transport au Canada, ce nouveau partenariat entre les propriétaires de marchandises et les armateurs est-il unique?

M. Tim Meisner: La Loi sur la responsabilité en matière maritime en prévoit déjà un, et, pour ce qui est du régime existant concernant les déversements d'hydrocarbures... Je crois que vous avez fait allusion aux déversements dans le golfe du Mexique et la rivière Kalamazoo. Il s'agissait d'hydrocarbures, pas de produits chimiques. Je tiens également à préciser que nous parlons ici de déversements impliquant des navires, tandis qu'une plate-forme de forage était en cause dans le golfe du Mexique. On ne peut donc pas vraiment en comparer les répercussions éventuelles.

Le régime concernant les navires dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime s'appuie actuellement sur un partenariat très similaire entre l'armateur et le propriétaire des marchandises transportées. L'armateur doit souscrire une assurance responsabilité, et on peut recourir à un fonds international. De plus, le Canada a un fonds national unique. Je crois qu'un seul autre pays en a un semblable.

Pour ce qui est de notre assurance responsabilité d'environ 1,4 milliard de dollars, je pense pouvoir affirmer sans me tromper qu'il s'agit probablement pour l'instant du montant le plus élevé au monde. Cela dit, une étude nous indique tout de même que certaines améliorations pourraient être apportées au régime en cas de déversements d'hydrocarbures, ce qui entraînerait d'autres amendements au projet de loi dans sa forme actuelle.

M. David McGuinty: Y a-t-il des mesures à l'étude aujourd'hui qui s'appliquent à des activités menées dans les eaux canadiennes de l'océan Arctique?

M. Tim Meisner: La portée des mesures, oui... La Loi sur la responsabilité en matière maritime s'appliquerait également à la région arctique. Elle est pancanadienne.

M. David McGuinty: De quel genre d'activités parlons-nous?

M. Tim Meisner: De tout ce que le projet de loi englobe. Dans la mesure où elles sont transportées dans l'Arctique, les 6 500 substances seraient visées.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur McGuinty.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je remercie nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Je regardais les notes d'allocution concernant la Loi sur la marine marchande du Canada. Le dernier paragraphe commence ainsi: « En conclusion, ces modifications sont une première étape importante vers l'atteinte de notre objectif qui consiste à établir un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes au Canada. »

Si vous le permettez, j'aimerais prendre un moment pour apporter une rectification, car, en fait, ce n'est pas la première étape, mais plutôt une seule étape d'une série de mesures déjà prises par le gouvernement, dont l'augmentation des inspections effectuées à bord

de tous les navires-citernes étrangers et du financement destiné au Programme national de surveillance aérienne pour surveiller de près les navires-citernes qui transitent par les eaux canadiennes. En outre, je sais que davantage de recherches scientifiques sont menées sur les produits pétroliers et sur les systèmes d'aide à la navigation non conventionnels. Des mesures sont prises, ce qui veut dire, plus exactement, qu'il pourrait s'agir en quelque sorte de la première étape législative en vue d'établir un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes au Canada.

Vous avez mentionné, monsieur Meisner, une étude sur les régimes d'indemnisation. Portait-elle uniquement sur la question des déversements d'hydrocarbures, sur les SNPD, ou sur les deux?

M. Tim Meisner: L'étude en question s'inscrivait dans le cadre de nos efforts visant à élaborer un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Elle portait donc sur la responsabilité des déversements d'hydrocarbures.

M. Jeff Watson: Elle s'appliquait aux hydrocarbures, plus précisément. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle ces modifications ne seraient pas incluses dans un projet de loi comme celui-ci, qui met l'accent sur la ratification, pour ainsi dire, ou sur notre capacité de ratifier la Convention SNPD en ce qui a trait aux déversements de produits chimiques. Très bien.

Si j'ai bien compris le principe du pollueur-payeur dans ce contexte, dans l'éventualité d'un déversement de produits chimiques qui franchirait le seuil de 400 millions de dollars, le pollueur devrait encore en assumer les coûts. Ma question est la suivante: en quoi consisterait l'indemnisation ou le montant des indemnités qu'il devrait verser? Est-ce que cela résume bien le contexte?

M. François Marier: Les sommes proviennent de l'armateur et du fonds international. Ensuite, lorsque le seuil est franchi, comme M. Meisner l'a dit tout à l'heure, je crois, le traitement équitable de tous les demandeurs est un principe fondamental très important dans ce genre de régimes. Les réclamations sont automatiquement calculées au prorata, et le gouvernement est libre de décider de ce qu'il veut faire par la suite.

● (0930)

M. Jeff Watson: Je veux en venir à la question suivante: s'il s'agit d'un déversement de 500 millions de dollars, qui déboursa les 100 millions de dollars supplémentaires?

M. Tim Meisner: Je pourrais peut-être y répondre, car elle est très similaire à une question qu'on m'a posée tout à l'heure.

M. Jeff Watson: J'aimerais obtenir une réponse claire.

M. Tim Meisner: Oui.

Si le montant des réclamations atteint 500 millions de dollars, et qu'elles sont toutes légitimes, la première étape consiste à traiter tous les demandeurs sur un pied d'égalité, comme l'a dit M. Marier. Ils seraient d'abord probablement dédommagés à raison de 80 ¢ par dollar.

Si le gouvernement décide qu'il veut intervenir et payer la différence, il est libre de le faire, mais rien ne l'y oblige.

M. Jeff Watson: S'il n'intervient pas, qui va la payer?

M. Tim Meisner: Ceux qui ont subi les dommages payeront la différence, oui.

M. Jeff Watson: Merci, très bien.

J'ai certaines questions au sujet des modifications à la Loi sur l'aéronautique concernant les écrasements militaro-civils.

En a-t-on même parlé aujourd'hui? Personne n'en a discuté dans sa déclaration liminaire.

Quelqu'un serait-il disposé à répondre aux questions à ce sujet?

M. Dave Dawson: Les personnes concernées ne sont pas ici aujourd'hui.

M. Jeff Watson: Très bien.

Je vais poursuivre avec une question sur les sanctions administratives pécuniaires. À l'heure actuelle, comme vous l'avez dit, les deux seules façons de traiter les cas de non-conformité sont soit d'engager des poursuites devant les tribunaux pour une infraction à la réglementation, soit de suspendre la certification des organismes d'intervention non conformes.

Il s'agit peut-être d'une approche coûteuse, mais elle très sérieuse, si je peux m'exprimer ainsi, quand il s'agit de faire respecter les règles. Croyez-vous que l'inclusion de sanctions administratives pécuniaires pourrait être perçue comme une manière d'affaiblir l'application de la loi, ou simplement comme un coût d'exploitation, pour ainsi dire, que devront assumer les contrevenants, ou les pollueurs? Avez-vous des préoccupations à cet égard?

M. Sylvain Lachance: Non, monsieur. Ces options s'offrent encore à nous, qu'il s'agisse de suspendre une certification ou d'entamer une poursuite judiciaire. Nous pouvons encore y recourir, mais, pour l'instant, il n'y rien entre les deux, entre ne rien faire et suspendre une certification ou entamer une poursuite judiciaire. Nous nous donnons de nouveaux outils pour appliquer les règles qu'il faut faire respecter, mais pour lesquelles il n'est peut-être pas nécessaire de se rendre devant les tribunaux ou de suspendre la certification d'un organisme d'intervention. Cela nous permet d'appliquer la loi beaucoup plus efficacement.

M. Jeff Watson: Quel genre d'infractions entraînerait une amende de 250 \$ par rapport à une amende de 25 000 \$? Ce que je veux dire par là, c'est qu'à première vue, 250 \$ ne semblent pas représenter beaucoup d'argent. Quelles infractions sont assorties d'une amende de ce montant?

M. Sylvain Lachance: La nature de ces infractions serait évidemment définie dans la réglementation. Nous allons consulter nos intervenants et toutes les personnes concernées au moment d'établir les catégories d'infractions.

Cela dit, de mémoire, un moteur hors-bord qui ne fonctionne pas comme il faut me paraît comme une infraction qui pourrait être passible d'une amende de 250 \$.

Quant à l'amende de 25 000 \$, il pourrait s'agir, disons, d'un gros appareil qui ne fonctionne pas, d'un cumul d'infractions ou de violations plus graves qui doivent faire l'objet d'une réparation, d'équipement en mauvais état, d'un manque d'équipement adéquat, d'une quantité insuffisante d'équipement nécessaire, et ainsi de suite.

Comme je l'ai dit, toutes ces infractions devront être définies par voie réglementaire.

• (0935)

Le président: Merci, monsieur Watson. Votre temps est écoulé.

Monsieur Braid, vous avez sept minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Nous remercions nos fonctionnaires d'être ici ce matin.

Monsieur Dawson, mes premières questions s'adresseront à vous et porteront sur la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne.

Pouvez-vous nous dire par qui ou par quoi serait déclenché le processus pour l'obtention d'une indemnité auprès du ministre? Comment ce processus fonctionnerait-il?

M. Dave Dawson: L'expression clé à retenir ici, c'est qu'il s'agit d'un « passif éventuel »; autrement dit, les fonds sont déjà mis de côté. Dans l'éventualité d'un incident, la personne blessée présente une réclamation, laquelle est évaluée afin d'en confirmer la validité. Et puis, comme toute autre réclamation d'assurance, il convient d'examiner la réclamation détaillée, de l'évaluer et de la traiter. L'argent proviendra du Trésor.

M. Peter Braid: Cela se fait-il toujours après coup?

M. Dave Dawson: Oui, en effet.

Mr. Peter Braid: Existe-t-il une sorte de mécanisme qui nous permet d'agir en amont si nous savons qu'un appareil se retrouvera dans une situation à risque élevé, ou tout se fait-il plutôt après coup?

M. Dave Dawson: C'est ce que j'essayais de faire valoir dans l'exemple que je vous ai donné: il arrive parfois que le gouvernement souhaite envoyer un jet dans un endroit donné pour ramener des citoyens canadiens, etc. C'est une éventualité. L'argent est là au cas où quelque chose arriverait ou au cas où on en aurait besoin. Ainsi, si un incident devait bel et bien se produire, on s'occuperait de l'aspect financier après coup.

M. Peter Braid: Très bien. Qu'est-ce qui a justifié ces modifications particulières?

M. Dave Dawson: Comme je l'ai expliqué dans mon mémoire, l'industrie s'est retirée en 2001. Elle a fait un retour progressif, mais les coûts restent encore passablement élevés, et les intervenants de l'industrie ont de la difficulté à se procurer cette assurance à un coût raisonnable.

L'autre raison, c'est que le tout s'accompagne de la prérogative royale, laquelle a été renouvelée, je crois, environ 10 fois. Des pressions s'exercent pour qu'elle soit consolidée et pour qu'une nouvelle solution à long terme soit élaborée afin de permettre au ministre d'agir assez rapidement, si le besoin se présente.

M. Peter Braid: Y a-t-il eu d'autres conjonctures géopolitiques dernièrement...

M. Dave Dawson: ... qui auraient justifié cela?

M. Peter Braid: ... qui auraient motivé ce recours?

M. Dave Dawson: Non.

M. Peter Braid: D'accord.

M. Dave Dawson: La situation ne fait que traîner.

M. Peter Braid: Vous avez parlé d'une indemnité modifiée. Dans quels cas l'indemnité serait-elle modifiée?

M. Dave Dawson: Il y a déjà un programme en place. Par exemple, supposons que le projet de loi soit adopté et que l'entrée en vigueur se fasse le 1^{er} janvier 2015 ou 2016. Disons, théoriquement, que l'industrie doit couvrir la première tranche de 100 millions de dollars et que tout ce qui dépasse cette somme... C'est selon les conditions actuelles.

Si les conditions devaient empirer et que l'assurance devenait plus chère pour l'industrie, le gouvernement pourrait dire: « Nous devrions augmenter notre contribution pour aider l'industrie à se conformer. » Or, il se peut aussi que le prix de l'assurance diminue, ce qui pourrait amener le gouvernement à se demander: « Pourquoi devrions-nous dépenser pour cela? Vous êtes capables de vous débrouiller sans nous. Nous allons donc modifier le programme. »

M. Peter Braid: Comment les intervenants ont-ils réagi aux modifications proposées?

M. Dave Dawson: Ils croient que c'est une bonne idée pour la suite des choses.

M. Peter Braid: Qui sont ces intervenants?

M. Dave Dawson: Les compagnies aériennes, les aéroports, Nav Canada et tous leurs fournisseurs de services.

M. Peter Braid: Formidable. Merci.

Madame Nakatsu, j'ai une brève question à vous poser. Je ne voudrais pas que vous vous sentiez isolée. Merci d'être ici.

Je présume que ce changement très simple apporté à la date d'entrée en vigueur des nominations du gouverneur en conseil pour les administrations portuaires n'a rien d'exceptionnel. Est-ce le cas de bien d'autres nominations du gouverneur en conseil?

Mme April Nakatsu: Oui.

● (0940)

M. Peter Braid: La date d'entrée en vigueur est-elle prévue?

Mme April Nakatsu: Toutes les autres nominations du portefeuille de Transports Canada entrent en vigueur à la date fixée par le gouverneur en conseil. À l'heure actuelle, seules les administrations portuaires font exception à cette règle.

M. Peter Braid: En d'autres mots, on a mis de l'ordre.

Mme April Nakatsu: C'est exact.

M. Peter Braid: Très bien.

Monsieur Meisner, je voulais vous poser quelques questions sur les intervenants au regard des modifications apportées à la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

Dans vos observations préliminaires, vous avez affirmé que les intervenants étaient très favorables aux modifications proposées. Encore une fois, pouvez-vous nous expliquer qui sont ces intervenants et pourquoi ils appuient les modifications proposées?

M. Tim Meisner: Je crois qu'on peut classer les intervenants en deux catégories. Il y a d'abord les armateurs. Nous avons mené de vastes consultations auprès du secteur maritime et des armateurs par l'entremise de leurs diverses associations, comme la Fédération maritime du Canada et l'Association des armateurs canadiens. Je crois que ces consultations ont été très fructueuses. La deuxième catégorie regroupe les importateurs et les exportateurs de substances nocives et potentiellement dangereuses ou de produits chimiques désignés et, encore une fois, l'accueil a été très favorable.

Je pense essentiellement que leur appui tient au fait qu'ils auront accès à un fonds international auquel d'autres pays cotiseront; ainsi, aucun armateur de tel ou tel pays n'aura à assumer tous les coûts à lui seul. La facture sera partagée entre plusieurs parties. C'est considéré comme une façon positive d'amener les compagnies internationales de transport maritime et le régime à assumer leur part de responsabilité à l'égard de la pollution possible.

M. Peter Braid: Le fonds international est-il un mécanisme qui vient tout juste de voir le jour? De quand date-t-il?

M. Tim Meisner: Il existe un mécanisme, appelé le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le FIPOL, dont la maison-mère est à Londres. C'est lui qui s'occupe du régime d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures. Selon toute probabilité, le fonds pour les substances nocives et potentiellement dangereuses relèverait du secrétariat qui voit à toutes les questions administratives de ce genre.

M. Peter Braid: Vous avez souligné que le Canada a exercé un certain leadership pour concrétiser ce fonds. Pouvez-vous nous en dire plus long à ce sujet?

M. Tim Meisner: Je crois que le leadership du Canada a contribué à faire avancer la convention. Si je ne me trompe pas, la convention a été déposée et acceptée vers le milieu des années 1990. Comme certains pays avaient de sérieuses réserves à la perspective de donner force de loi à la convention, le Canada a pris l'initiative de les rassembler pour essayer de régler les problèmes en suspens et a proposé l'entente qui a rendu possible la convention actuelle. La réception des autres pays à l'échelle internationale a été très bonne.

M. Peter Braid: D'après ce que je peux comprendre, ces modifications donnent un rôle central au principe du pollueur payeur. Il y aura une couverture d'assurance accrue. Vous avez fait mention d'un fonds national, mais il y aura désormais un fonds international, c'est bien cela?

M. Tim Meisner: C'est exact. Je précise toutefois que le fonds national ne visera que les produits pétroliers persistants.

M. Peter Braid: Merci.

Comment saurons-nous quel mécanisme ou quel fonds il convient d'utiliser? Comment saurons-nous dans quels cas ils pourraient tous s'appliquer ou se compléter?

M. Tim Meisner: C'est ce que la direction du FIPOL de Londres — l'organisme dont j'ai parlé tantôt — se chargerait d'établir. Ce sera à lui de décider qui devra payer des droits. Les 6 500 substances couvertes sont assujetties aux dispositions édictées par l'Organisation maritime internationale, avec laquelle le FIPOL a des liens. C'est lui, en collaboration avec les compagnies d'assurance, qui devra établir qui doit cotiser, quand et à quel fonds.

M. Peter Braid: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Vous n'en avez plus.

Passons maintenant à M. Sullivan, pour cinq minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci à nos témoins.

D'après l'aperçu que vous nous avez donné et l'examen article par article du projet de loi, on voit très clairement que l'intention est de limiter les responsabilités. Essentiellement, je crois que le message est que la responsabilité plafonnera à 400 millions de dollars, voire un peu plus pour les substances nocives et potentiellement dangereuses. Il faudra bien un jour discuter des responsabilités entourant la pollution causée par les navires.

Selon la recommandation 23 du comité d'experts sur le régime de responsabilité pour la pollution causée par les navires, la limite actuelle par incident — on parle ici de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires — devrait être abolie. En effet, le fonds devrait traiter et régler toutes les réclamations admissibles, en fonction des prêts consentis par le Trésor à la Caisse d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, prêts dont les montants seraient suffisants pour indemniser tous ceux qui présenteront des réclamations admissibles.

Les prêts seraient ensuite remboursés au Trésor avec intérêt à partir des revenus futurs issus des redevances sur le transport du pétrole par navire à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada. Croyez-vous que cette façon de faire serait appropriée? Si nous amendons le projet de loi, est-ce que ce ne serait pas une façon plus efficace d'imposer un plafond à la responsabilité illimitée qui s'applique aux substances nocives et potentiellement dangereuses?

• (0945)

M. Tim Meisner: J'aimerais apporter une précision. Vous avez dit que la limite de responsabilité était de 400 millions de dollars. Or, la limite de responsabilité des expéditeurs serait de 185 millions de dollars, ce qui correspond au montant de l'assurance qu'ils sont prêts à assumer.

Aussi, vous avez parlé du rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes qui, je crois, s'est limité à formuler des recommandations sur l'état de préparation et la prévention, auxquelles se sont ajoutées quelques recommandations sur la responsabilité et le dédommagement. Nous avons, nous aussi, fait une étude distincte sur la responsabilité et le dédommagement, qui a donné lieu à des recommandations semblables quant à l'élimination de la limite de responsabilité. L'examen de ces recommandations n'est pas encore terminé, et aucune décision n'a été prise quant à leur adoption. Je crois qu'il serait prématuré de dire si cette recommandation pourrait aussi s'appliquer aux substances nocives et potentiellement dangereuses.

M. Mike Sullivan: D'accord, mais dans le résumé du rapport, le comité d'experts indique que les contribuables n'ont pas à faire les frais de la pollution causée par le transport de substances nocives et potentiellement dangereuses ou du pétrole. Et je cite: « Les contribuables canadiens ne devraient pas assumer les conséquences financières des déversements dans les eaux canadiennes. »

Vous avez admis qu'au-dessus d'un certain seuil — 185 ou 400 millions de dollars, je ne sais pas exactement —, les dépenses devraient être assumées par les contribuables canadiens, soit par le biais des gouvernements — le gouvernement provincial, les administrations municipales ou le gouvernement fédéral —, comme c'est le cas pour le nettoyage actuel de Lac-Mégantic, ou par l'entremise des particuliers. Les contribuables canadiens paieraient de leur poche le montant des dommages qui dépassent la limite de responsabilité de 400 millions de dollars.

Pourquoi cette recommandation du comité d'experts ne serait-elle pas retenue?

M. Tim Meisner: Eh bien, comme je l'ai dit, le comité d'experts a fait une recommandation précisément sur l'abolition des limites de responsabilité et sur la façon de procéder en la matière. Nous procédons à l'examen de cette recommandation, mais en fonction du pétrole.

En l'occurrence, on parle de substances nocives et potentiellement dangereuses, alors que la recommandation du comité d'experts ne concernait pas vraiment cela.

Le comité d'experts examine actuellement les substances nocives et potentiellement dangereuses. Des recommandations seront formulées afin d'améliorer le système d'encadrement pour ces substances, et nous pourrions les examiner en temps et lieu, c'est-à-dire lorsque le comité d'experts aura terminé son rapport plus tard durant l'année.

M. Mike Sullivan: La modification que nous proposons d'apporter au système des substances nocives et potentiellement dangereuses est-elle prématurée?

M. Tim Meisner: Non, je ne crois pas, car le projet de loi permettrait aux Canadiens d'avoir accès à 400 millions de dollars si un accident devait se produire, une somme qui n'est pas disponible à l'heure actuelle.

M. Mike Sullivan: Nous n'avons rien de prévu pour ces substances.

M. Tim Meisner: Non. Il n'existe aucun régime à l'heure actuelle pour ces substances. C'est une première étape.

M. Mike Sullivan: Même si nous sommes signataires de la...

M. Tim Meisner: Eh bien, la convention n'est pas encore en vigueur.

M. Mike Sullivan: D'accord. Alors, d'après ce que je comprends, il s'agit d'une légère amélioration, mais ce n'est pas la meilleure...

M. Tim Meisner: Je pense que tout est une question de perception...

M. Mike Sullivan: D'accord.

M. Tim Meisner: La convention s'est appuyée sur une discussion à l'échelle internationale et...

M. Mike Sullivan: En ce qui concerne les installations de manutention d'hydrocarbures, l'état de préparation, la prévention, etc., quelle sorte d'inspections Transports Canada fait-il pour s'assurer de leur conformité aux règlements en cas de travaux de construction, d'expansion ou de modification?

Le vérificateur général nous a dit que Transports Canada ne s'est pas très bien acquitté de son devoir d'administrer le régime de sécurité ferroviaire. Je suppose que nous voulons des garanties. Les Canadiens veulent avoir l'assurance que cette suggestion — celle de voir à ce que les installations de manutention des hydrocarbures soient conformes à un régime — s'accompagnera de la mise à disposition, par Transports Canada, des effectifs et des ressources nécessaires, ainsi que de la réalisation d'inspections suffisantes pour attester la conformité. Comment s'y prendra-t-on?

M. Sylvain Lachance: Eh bien, une fois que les règlements auront été mis en place, nous aurons notre effectif. Nos inspecteurs disposeront de procédures stratégiques, de consignes de travail et de la formation nécessaires pour aller sur le terrain et inspecter les installations de manutention d'hydrocarbures.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Sullivan.

Madame Young, vous avez cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Je viens de Vancouver, en Colombie-Britannique. De toute évidence, cette question intéresse grandement mes électeurs et tout le reste de la population canadienne.

Comme M. Sullivan l'a laissé entendre, je crois qu'une personne ordinaire n'a aucune idée de ce qui est en place et de ce que nous nous efforçons de faire pour instaurer un tel système de calibre mondial. Pourriez-vous nous donner un aperçu de ce qui existe à l'heure actuelle et des mesures que prend le gouvernement en vue de mettre au point un tel système?

M. Tim Meisner: Pour être bien clair, lorsqu'on parle d'un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, c'est pour le transport des hydrocarbures. Nous avons élaboré un cadre pour définir un tel système. Ce cadre repose sur trois piliers.

Le premier pilier concerne les mesures préventives, soit faire tout ce qui est en notre pouvoir pour prévenir les déversements. Ces mesures sont définies dans la Loi sur la marine marchande du Canada et portent, notamment, sur les navires, la sécurité des équipages et les installations de manutention des hydrocarbures, tant les installations existantes que celles proposées aujourd'hui. Il est également question d'augmenter le nombre d'inspecteurs de navires-citernes et d'un programme de surveillance aérienne national où un aéronef survolerait les navires pour s'assurer qu'ils sont équipés pour transporter du carburant. Il reviendrait à la Garde côtière de fournir un système de navigation sécuritaire. Tout cela figure sous le premier pilier de la prévention.

Le deuxième pilier concerne la préparation et l'intervention. Nous disposons actuellement d'un programme dans le cadre duquel des organisations d'intervention du secteur privé, financées par les propriétaires de cargaison, sont prêtes à intervenir en cas de déversement. C'est sur cet aspect que s'est penché le groupe d'experts auquel on a fait référence plus tôt. Celui-ci avait pour mandat d'analyser notre programme de préparation et d'intervention. En décembre, il a publié un rapport dans lequel il présentait au ministre 45 recommandations visant à améliorer notre capacité d'intervention au pays.

Soit dit en passant, la principale recommandation du groupe était de passer d'une capacité normalisée de 10 000 tonnes partout au pays à une capacité établie en fonction des risques et des conditions d'une région donnée.

Le troisième pilier sur lequel repose un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes concerne notre régime de responsabilité et d'indemnisation.

Donc, le premier pilier concerne la prévention des déversements, le deuxième, la capacité d'intervention en cas de déversement, et le troisième, une indemnité suffisante pour ceux qui sont touchés par un déversement. Le groupe d'experts a présenté quelques recommandations au sujet de l'indemnité. Une autre étude recommande également des améliorations à notre programme de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversement causé par un navire.

• (0950)

Mme Wai Young: Il semble y avoir une certaine confusion entre les déversements d'hydrocarbures et les déversements de substances dangereuses ou nocives. Pourriez-vous nous expliquer les différences qu'il y a entre les deux?

Aussi, quels ont été les accidents à survenir au Canada? Pourquoi, selon vous, 400 millions de dollars constituent-ils un plafond d'indemnisation suffisant?

M. Tim Meisner: Les deux régimes sont différents. Lorsque l'on parle d'un système de classe mondiale, il est uniquement question des hydrocarbures, notamment la manutention des hydrocarbures, le bitume et les navires-citernes. Celui que nous proposons aujourd'hui dans le cadre de la Loi sur la responsabilité en matière maritime est très étroit. Il ne concerne que l'aspect responsabilité en cas de déversement de produits chimiques ou de substances dangereuses ou nocives. Il n'est pas question de mesures préventives ou de mesures d'intervention.

Maintenant, je ne dirais pas catégoriquement que 400 millions de dollars est un plafond suffisant. Je dirai, cependant, qu'aucun déversement de produits chimiques dans le monde n'a fait l'objet de réclamations dépassant cette somme.

Mme Wai Young: Vous avez bien dit aucun?

M. Tim Meisner: Pas à ma connaissance, et ce, à l'échelle internationale.

Mme Wai Young: Quelle est la moyenne ou même, quel a été le déversement le plus coûteux?

M. François Marier: Cela dépend de l'endroit où le déversement a eu lieu. À l'extérieur des États-Unis, aucun déversement n'a entraîné des réclamations dépassant 200 millions de dollars.

M. Tim Meisner: On ne parle pas ici d'hydrocarbures, mais bien de substances dangereuses ou nocives.

Mme Wai Young: D'accord.

M. Tim Meisner: Je crois que vous avez posé une autre question, mais je l'ai oubliée.

Mme Wai Young: Je me demande combien il y a d'installations de manutention d'hydrocarbures au Canada.

Selon le secrétaire parlementaire, il y en aurait environ 400. Est-ce exact?

M. Tim Meisner: Oui, il y en a environ 400.

Mme Wai Young: Beaucoup de citoyens me posent des questions sur le sujet. Les camions qui transportent des substances, par exemple, doivent s'arrêter aux postes de pesage pour faire l'objet d'une vérification. Lorsqu'il y a un problème, une contravention est remise au chauffeur.

Comment les navires seront-ils inspectés dans le cadre d'un système comme celui qui est proposé?

M. Tim Meisner: En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, les navires-citernes doivent faire l'objet d'une inspection lors de leur première visite au Canada et une fois par année par la suite. Il y a un programme prévu à cet égard. En mars dernier, nous avons annoncé que le nombre d'inspecteurs allait être augmenté afin de satisfaire à cette disposition.

Les navires-citernes sont inspectés au moins une fois l'an lorsqu'ils arrivent dans un de nos ports. C'est, en quelque sorte, leur poste de pesage.

Le président: Madame Young, votre temps est écoulé.

Monsieur Chisholm, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Robert Chisholm (Dartmouth—Cole Harbour, NPD): Je comprends le principe dont il est question, celui du pollueur-payeur. J'aimerais vous poser quelques questions sur ce que les pollueurs doivent payer.

En cas de déversement de substances dangereuses ou nocives causées par un navire, le propriétaire du navire serait-il responsable des conséquences économiques pour les entrepreneurs touristiques et les entrepreneurs du secteur de la pêche?

• (0955)

M. Tim Meisner: Ils seraient admissibles à une indemnisation. Ils auraient à présenter une demande, et si celle-ci est acceptée, ils obtiendraient un remboursement pour les dommages soufferts, ou à tout le moins, pour une partie des dommages.

M. Robert Chisholm: Qu'en est-il des autres conséquences soulevées, comme celles causées à l'environnement? Celles-ci seraient...

M. Tim Meisner: Je crois que, dans la mesure où l'on peut attacher une valeur économique aux dommages causés à l'environnement, ceux-ci pourraient aussi faire l'objet d'une demande.

M. Robert Chisholm: Les articles 65 et 67 du projet de loi proposent d'éliminer les dispositions relatives aux agents chargés de la prévention de la pollution, mais de conserver celles relatives aux agents d'intervention environnementale. Pourriez-vous nous donner plus de détails à ce sujet? Propose-t-on de jumeler leur responsabilité, et si oui, pourquoi?

M. Sean Payne (gestionnaire, Systèmes d'intervention environnementale, ministère des Transports): Dans sa forme actuelle, la partie 8 parle des agents d'intervention environnementale et des agents chargés de la prévention de la pollution. Le titre d'agent d'intervention environnementale est une désignation particulière pour les agents de la garde côtière qui interviennent en cas de déversement. Ils disposent de certains pouvoirs lorsqu'ils doivent intervenir et gérer une situation, notamment. Les agents chargés de la prévention de la pollution sont des inspecteurs et employés du ministère des Transports du Canada qui travaillent en collaboration avec les installations de manutention d'hydrocarbures.

Ce que nous proposons, essentiellement, c'est d'harmoniser les pouvoirs des agents chargés de la prévention de la pollution avec ceux de nos inspecteurs de la sécurité maritime. Même si la désignation d'agents chargés de la prévention de la pollution disparaissait de la partie 8, les pouvoirs associés à ce poste seraient harmonisés avec ceux de nos inspecteurs de la sécurité maritime.

M. Robert Chisholm: Proposez-vous de réduire le nombre? Les autres postes, ceux du ministère des Transports, seront-ils éliminés de façon à ne conserver que ceux de la garde côtière?

M. Sean Payne: Non.

M. Mike Sullivan: Les postes qui sont actuellement au ministère des Transports seront-ils transférés à la garde côtière?

M. Sean Payne: Non. Il s'agit plutôt d'un changement de nature administrative. La désignation d'agents d'intervention environnementale sera conservée. Ce changement n'aura aucune conséquence sur la Garde côtière canadienne, ni, en théorie, sur les activités de nos inspecteurs sur le terrain, sauf qu'ils ne seront plus connus sous le nom d'agents chargés de la prévention de la pollution. Leurs pouvoirs seront harmonisés avec ceux des inspecteurs de la sécurité maritime.

M. Robert Chisholm: D'accord.

Il a été question du groupe d'experts sur la sécurité des navires-citernes. Dans son rapport, le groupe souligne que les normes nationales du régime de préparation et d'interventions canadien rendent celui-ci inflexible et inadéquat par rapport aux risques auxquels les régions côtières sont confrontées.

Je m'intéresse particulièrement à cette question, car le commissaire à l'environnement a souligné que le ministère des Transports du Canada, la Garde côtière canadienne et le ministère de l'Environnement du Canada n'avaient pas de plans adéquats pour se préparer en cas d'accidents de pollution sur les trois côtes canadiennes, ni pour intervenir en cas d'accident de pollution. Il est de plus en plus important de disposer de tels plans pour les trois côtes, notamment la côte Arctique au large de laquelle le nombre de voyages augmente considérablement et le transport maritime est plus fréquent.

Dans quelle mesure ce projet de loi prend-il en compte les préoccupations soulevées par le groupe d'experts et la recommandation de celui-ci concernant un modèle de planification d'interventions régionales axé sur le risque?

M. Tim Meisner: Je vais répondre. En s'appuyant sur une évaluation du risque menée par le ministère, le groupe d'experts a conclu que la norme actuelle concernant une capacité d'interventions

de 10 000 tonnes partout au pays était inadéquate si l'on tient compte du risque. Il a donc recommandé l'adoption de plans d'interventions régionaux. Ces plans s'appliqueraient à une région donnée. Si je ne m'abuse, il recommande l'adoption de 29 ou 30 plans à l'échelle du pays et que ceux-ci soient inclus dans une loi.

Ce projet de loi ne tient pas compte des recommandations du groupe d'experts. Le groupe avait pour mandat d'analyser le programme d'interventions pour les hydrocarbures. Chacune de ses 45 recommandations est à l'étude.

Pour être bien clair, leur étude ne devait porter que sur deux des trois côtes, soit la région située sous le 60° parallèle. Le groupe se penche actuellement sur la côte Arctique et analyse la situation au nord du 60° parallèle. Il présentera son deuxième rapport plus tard cette année et fera des recommandations concernant un régime pour la région située au nord du 60°.

Le président: Merci, monsieur Chisholm. Votre temps est écoulé.

• (1000)

Le président: Monsieur Watson, vous avez la parole.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. La séance est censée porter sur le projet de loi C-3.

Je comprends que les membres veuillent obtenir l'opinion des responsables gouvernementaux concernant le rapport du groupe d'experts sur la sécurité des navires-citernes, mais les témoins ont déjà été clairs à ce sujet. D'autres mesures seront adoptées plus tard et les questions des membres seront alors pertinentes, mais pour le moment, elles ne le sont pas, puisqu'il est question aujourd'hui des substances dangereuses ou nocives, quoique M. Sullivan a au moins émis une comparative dans le cadre d'une mise en contexte précédant une question sur ce genre de substances. Cependant, de façon générale, les questions relatives au rapport du groupe d'experts sur la sécurité des navires-citernes à l'échelle mondiale et à ses recommandations en matière d'hydrocarbures ne cadrent pas avec l'étude du projet de loi C-3.

Je croyais que le but de la présente séance était de poser des questions au sujet du projet de loi C-3.

Le président: Je dois rappeler aux membres de s'en tenir au sujet à l'ordre du jour et que les témoins, notamment ceux du ministère, ne sont tenus de répondre qu'à un certain type de question. Je n'irai pas plus loin. Je suis convaincu que vous en êtes tous conscients.

Monsieur Chisholm, vous avez la parole.

M. Robert Chisholm: Monsieur le président, je crois qu'il est important de souligner que jusqu'à 60 % de tous les déversements contiennent des produits chimiques ou des substances nocives, notamment. Ils posent de sérieux risques à nos régions côtières et il est important de demander aux témoins ce que propose ce projet de loi pour composer avec cette situation.

Le président: C'est noté, mais nous étudions le projet de loi C-3.

Monsieur Toet, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Je tiens à remercier les témoins d'être ici.

J'aimerais revenir un peu sur la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses. Il s'agit d'une convention internationale. Pourriez-vous nous dire combien de pays en sont signataires? Aussi, quel pourcentage des substances dangereuses ou nocives est couvert par cette convention? Y a-t-il des exceptions? Y a-t-il des marchandises qui peuvent circuler sans nécessairement être couvertes par cette convention?

M. Tim Meisner: Je vais d'abord répondre à la deuxième partie de votre question. Comme je l'ai déjà dit, l'Organisation maritime internationale assure un suivi sur près de 6 500 substances qu'elle a classifiées dans les catégories de marchandises dangereuses ou de substances dangereuses ou nocives. Ces 6 500 substances seraient couvertes par la convention si elles arrivaient au Canada. Cette liste est également modifiée, au besoin. Tous les produits qui y sont ajoutés seraient également couverts par la convention.

En ce qui concerne le nombre de pays signataires... C'est bien le sujet de la première partie de votre question?

M. Lawrence Toet: Le nombre, oui, mais aussi le pourcentage des produits chimiques couverts.

M. François Marier: Pour l'heure, huit pays, y compris le Canada, ont signé la convention ou le protocole, mais ne l'ont pas encore ratifiée. Signer la convention ne veut pas dire la ratifier. En la signant, les pays ne font que signaler leur intention.

Il est important de ne pas oublier que cette convention est accessoire. Cela signifie que certaines exigences doivent être satisfaites pour qu'elle entre en vigueur. Parmi celles-ci, il y a le nombre de pays qui doivent ratifier la convention, mais aussi le nombre de cargaisons donnant lieu à contribution qui doivent faire partie du fonds. À cet égard, la convention fixe ce nombre à 40 millions de tonnes.

Une fois ces chiffres atteints, soit 12 pays ayant ratifié la convention et 40 millions de tonnes de cargaisons donnant lieu à contribution signalés par ces pays, la convention entre en vigueur. C'est ainsi que fonctionne le processus.

Certains pays, notamment au sein de l'Union européenne, ont de très grands ports, par exemple, celui de Rotterdam, où arrive une quantité considérable de substances dangereuses ou nocives, une quantité équivalent presque à 40 millions de tonnes.

M. Lawrence Toet: Dans une certaine mesure, cette convention est encore en évolution. Cependant, il semble que la grande majorité des marchandises arrivent au Canada ou qui circule sur nos voies navigables serait couverte par cette convention. Donc, aucune substance provenant d'ailleurs ne serait exclue.

• (1005)

M. François Marier: Il ne faut pas oublier également que le Canada est davantage un exportateur qu'un importateur de substances dangereuses et nocives. Cela nous procure un avantage important. Ce ne sont que les importateurs qui doivent contribuer au fonds, et non les exportateurs.

M. Lawrence Toet: Merci.

Monsieur Meisner, j'aimerais revenir sur un point. Plusieurs questions ont été posées au sujet du plafond de 400 millions de dollars. Je crois qu'il est important de comprendre que ce chiffre n'arrive pas de nulle part. Je crois qu'il serait très important de comprendre clairement d'où vient ce chiffre et comment il a été établi.

Il en a déjà été question, mais certains semblent croire que ce chiffre devrait être croissant. Mais, je crois qu'il a été établi en collaboration avec les signataires de cette convention et qu'il a été jugé comme étant suffisant.

M. Tim Meisner: C'est exact. Ce chiffre a été fixé à la suite de nombreuses discussions avec tous les membres de l'OMI. Plusieurs pays ont participé à ces discussions. Il a été établi que le chiffre de 400 millions était adéquat, en ce sens qu'il ne constitue pas une contrainte excessive pour ceux qui auraient à payer, puisque, jusqu'à

maintenant, aucun déversement à l'échelle internationale n'a entraîné des réclamations s'approchant de cette somme.

J'ajouterais que la convention comprend une disposition permettant de modifier ce chiffre, à la hausse ou à la baisse, sans avoir à ratifier de nouveau la convention. Il y a déjà une disposition à cet égard.

Vous avez raison; il a fallu de nombreuses discussions entre plusieurs pays pour arriver à ce chiffre. Nous sommes un des pays signataires de la convention. Il ne s'agit pas d'un chiffre uniquement canadien, si je puis m'exprimer ainsi.

M. Lawrence Toet: Oui. Ces pays voudraient protéger leurs contribuables de risques indus, tout comme nous voudrions le faire.

Monsieur Meisner, vous avez également parlé, dans votre exposé, de notre régime et de notre dossier en matière de sécurité maritime. Je me demande si vous pourriez nous en dire un peu plus à cet égard. Ici encore, il faut que les responsabilités soient en place au cas où un incident surviendrait, mais je crois que nous voulons aussi voir où nous en sommes quant au nombre d'incidents comparativement au volume de marchandises expédiées.

M. Tim Meisner: Tout le monde sait, je crois, que le Canada n'a jamais été le théâtre de ce que nous considérerions comme un déversement majeur de pétrole ou de produit chimique, comme un de 10 000 tonnes. Pour ce qui est du régime relatif au pétrole, cependant, tout le monde pointe du doigt l'accident de l'*Exxon Valdez*. Rien ne garantit qu'il n'y aura pas de déversement.

Notre dossier en matière de sécurité, imposé par la Loi sur la marine marchande du Canada, est éloquent. Le fait que nous n'ayons subi aucun incident grave montre que nous disposons d'un solide régime de sécurité, qui prévoit des exigences que le navire et l'équipage doivent respecter, et des mesures préventives que le navire et les installations de manutention d'hydrocarbures doivent prendre.

Cela dit, comme je l'ai indiqué, il n'y a toujours rien qui garantisse qu'un déversement ne surviendra jamais, d'où les dispositions prévues à cet égard. En outre, en ce qui concerne les produits chimiques, nous nous assurerions qu'un régime de responsabilité est instauré en vertu de la Loi sur la responsabilité en matière maritime pour que ceux qui subissent des dommages en raison du déversement soient couverts, les rares fois où cela se produit.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Toet.

Nous entendrons maintenant M. Komarnicki, pour cinq minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): J'ai quelques questions à poser. Tout d'abord, en ce qui concerne la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne, je sais que le marché de l'assurance tend à éprouver quelques difficultés à déterminer combien cela coûtera ou combien il est prêt à couvrir. Par nécessité, peut-être, il faut donc que quelqu'un d'autre se charge de couvrir l'indemnité ou le risque, lequel serait couvert, je présume, par les recettes générales du pays, ou le gouvernement devrait intervenir.

Le gouvernement devrait couvrir le risque de toute façon. Est-ce que cela fait une différence si on a l'approbation ministériel plutôt qu'une prérogative royale? Quelle différence existe-t-il entre les deux? Qu'est-ce que chacune comprend par rapport à l'autre? Si on opte pour une autorisation ministérielle, existe-t-il des références ou des paramètres de base afin d'accorder ou non cette autorisation, et si ce n'est pas le cas, a-t-on des recours subséquents concernant la décision que le ministre a pris à cet égard?

Ma question s'adresse à quiconque souhaite y répondre.

Allez-y, monsieur Dawson.

M. Dave Dawson: C'est une éventualité. Je tiens à le répéter. L'industrie doit acheter sur le marché sa propre assurance jusqu'à un certain niveau, et le gouvernement s'est impliqué dans le programme actuel parce qu'il a jugé que les montants sont inabornables pour l'industrie aux taux du marché. De plus, le fait est que nos amis américains disposent d'un programme qui leur permet d'avoir pratiquement leur propre industrie de l'assurance. Ces deux facteurs conjugués nous ont incité à poursuivre ce programme.

Dans l'avenir, si ce projet de loi est adopté, il importe que le ministre dispose des pouvoirs nécessaires et soit comptable au pays et à vous de leur exercice. Nous avons élaboré la mesure pour qu'il puisse réagir plus promptement, parce qu'à l'heure actuelle, si quelque chose survenait ou qu'il fallait apporter un changement, le délai serait considérable. Je crois que vous pouvez comprendre que c'est la prérogative royale qui s'applique, mais que ce n'est pas instantané, loin de là.

En outre, dans le cas de l'exemple que j'ai donné concernant l'envoi d'un avion pour secourir des Canadiens à l'étranger, les faits ont montré que ces initiatives sont trop complexes dans le cadre du programme actuel. Il s'est produit un exemple où il a fallu énormément de temps pour y parvenir.

Dans l'avenir, grâce aux mesures qui seront instaurées, le ministre pourrait établir un taux ou un montant, déterminer les facteurs contributifs, définir le programme, puis faire régulièrement rapport au Cabinet. S'il se passe quelque chose ou s'il décide de modifier le programme, il disposerait d'un délai de 90 jours pour dire « Voici pourquoi je l'ai modifié ». De façon plus courante, si aucune modification n'a été apportée, il ferait rapport au Cabinet aux deux ans pour s'expliquer.

• (1010)

M. Ed Komarnicki: Quand je vous ai demandé s'il existait des exigences de base avant d'accorder l'autorisation, est-ce que la réponse est « pas vraiment »? Si on décide de faire courir un risque à un tiers non assuré, est-ce que le ministre serait automatiquement tenu d'accorder l'autorisation? Comment cela fonctionnerait-il?

M. Dave Dawson: Oui. Dans le cas où on demande d'envoyer un avion au nom du Canada... Est-ce l'exemple auquel vous faites référence? Alors oui, c'est une sorte de bénédiction. Vous êtes couverts, allez-y.

M. Ed Komarnicki: Bien.

Conformément à l'amendement apporté à la Loi sur la responsabilité en matière maritime, l'armateur ou l'expéditeur serait évidemment tenu de verser des contributions au fonds, peu importe le montant qu'il comprend. Pour ce qui est du fonds international, qui entre également en jeu, y a-t-il des préoccupations ou des difficultés concernant ceux qui y contribuent? Comment surveille-t-on ceux qui contribuent? Est-ce que certains qui devraient y contribuer ne le font pas?

M. Tim Meisner: Pour que tout soit clair, il s'agit, comme je l'ai indiqué, d'une responsabilité conjointe de l'armateur et du propriétaire de la cargaison. L'armateur se doit de contracter une assurance suffisante pour verser une indemnité en cas de besoin. Il incomberait au propriétaire de la cargaison de verser les contributions au fonds. Aux termes de la convention, les contributions ne sont versées au fonds qu'après le fait.

Comme M. Marier l'a souligné plus tôt, il faut préalablement prendre une série de mesures. Il y a d'abord la loi. Il faudrait ensuite adopter un règlement obligeant ceux qui sont responsables de payer de rendre des comptes. Puis, pendant des années, ces responsabilités s'exécuteraient. Advenant un accident, l'organisation internationale facturerait les parties concernées après le fait. Les importateurs et les exportateurs de tous les pays seraient facturés.

M. Ed Komarnicki: Un système serait en place pour suivre tous les propriétaires de cargaison et leurs transactions. On procéderait à une évaluation après le fait en s'appuyant sur... Serait-ce proportionnel à l'utilisation, à la valeur ou...?

M. Tim Meisner: Prenant l'ensemble des importations de produits à l'échelle internationale, on diviserait le total par le montant des dommages, et tous paieraient de façon proportionnelle partout dans le monde.

Le président: Merci.

Monsieur Mai, vous disposez de cinq minutes.

[Français]

M. Hoang Mai: Merci, monsieur le président. Je vais partager mon temps de parole avec M. Sullivan.

J'ai quelques petites questions pour vous, monsieur Lachance. Vous avez parlé de 400 installations de manutention d'hydrocarbures. Vous pourriez peut-être nous dire plus tard où elles sont situées, en gros. Entretemps, j'aimerais vous poser d'autres questions.

Vous dites qu'on mettra en place un nouveau système pour effectuer des vérifications. De la formation devra donc être donnée. Pouvez-vous nous dire, dans un premier temps, combien de personnes y travaillent présentement et, dans un deuxième temps, combien de personnes vont y travailler, selon vous? Je pose cette question parce que, comme M. Sullivan l'a dit, le vérificateur général a sévèrement critiqué Transports Canada quant à ses objectifs en matière de vérifications des systèmes et de sécurité ferroviaire. On disait que Transports Canada n'avait pas les ressources nécessaires pour atteindre ses propres objectifs.

Dans les cas dont il est question ici, avez-vous des objectifs? Pourriez-vous nous indiquer de quelles ressources vous disposez et combien de personnes travaillent dans ce domaine?

• (1015)

M. Sylvain Lachance: Quand le nouveau régime sera mis en place, tous nos inspecteurs de la sécurité maritime vont recevoir une formation et seront en mesure de faire ces inspections. À l'heure actuelle, il y a environ 314 inspecteurs pour tout le Canada, mais cela peut varier d'une journée à l'autre. Un processus est en cours pour embaucher 50 nouveaux inspecteurs. Ces inspecteurs reçoivent l'appui fonctionnel des bureaux régionaux et des experts aux quartiers généraux.

M. Hoang Mai: Pouvez-vous nous donner une idée de la répartition des inspecteurs dans les 400 installations?

M. Sylvain Lachance: Il y en a un peu partout. Évidemment, comme il s'agit d'installations qui font l'interface avec les navires, forcément, elles sont situées sur les côtes ou le long de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il y en a à Terre-Neuve-et-Labrador, dans les Maritimes, au Québec, en Ontario, dans les Prairies, dans le Nord et dans la région du Pacifique. Actuellement, nos installations peuvent avoir un débit de transfert allant de 150 m³/h à 2 000 m³/h; c'est variable. La majeure partie de l'approvisionnement se fait dans la région du Pacifique.

M. Hoang Mai: C'est parfait.

[Traduction]

Combien de temps me reste-il?

Le président: Il vous reste deux minutes de demie.

M. Hoang Mai: Je les laisserai à M. Sullivan.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Lachance.

[Traduction]

Le président: M. Sullivan aura probablement un autre tour.

M. Hoang Mai: Il aura un autre tour?

Alors je vais utiliser mon temps. Désolé.

[Français]

Pouvez-vous nous parler de cas pratiques ou d'exemples de déversement qui se sont produits dans les dernières années et nous dire ce qui est arrivé et de quelle façon on est intervenu?

M. Sylvain Lachance: Dans les cas de déversement, ce ne sont pas tant les pétroliers que les bateaux en général qui sont en cause. Un déversement peut être causé par le transfert de carburant d'un réservoir à un autre. Une valve peut aussi faire défaut et causer un déversement. C'est ce qu'on appelle des déversements opérationnels. C'est le genre de déversements auxquels nous faisons face, la plupart du temps.

M. Hoang Mai: C'est bien.

En vertu du nouveau régime, est-ce que les compagnies elles-mêmes vont transmettre leur système de prévention à Transports Canada pour que ce dernier puisse vérifier ce qui a été mis sur pied, ou est-ce que les employés de Transports Canada vont aller sur place pour vérifier les installations?

M. Sylvain Lachance: Le régime actuel est en place depuis environ 25 ans. Ce projet de loi a pour but d'accroître les pouvoirs de vérification et d'assurer une meilleure surveillance des installations de réception des produits pétroliers et de chargement des navires. Nous travaillons avec ces interfaces. La valeur actuelle de notre régime peut être renforcée. C'est ce que le projet de loi propose. On cherche à avoir une meilleure vue d'ensemble et un meilleur contrôle de ces installations.

M. Hoang Mai: Vous avez parlé de formation et de changement. Selon vous, combien de temps va-t-il falloir pour former tous les gens? Quel sera le délai une fois le projet de loi adopté?

M. Sylvain Lachance: Tout d'abord, nous n'avons pas attendu que le projet de loi soit adopté pour commencer à travailler en ce sens. À l'heure actuelle, nous embauchons des gens et nous mettons le système en place. Il va évidemment falloir que le système soit modulé selon la réglementation qui va s'ensuivre; celle-ci n'est pas encore en vigueur. À la suite du processus de consultation, le règlement va nous imposer certains paramètres de fonctionnement dont il faudra alors tenir compte.

M. Hoang Mai: D'accord, je vous remercie beaucoup.

Par ailleurs...

• (1020)

[Traduction]

Le président: Votre temps est écoulé.

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Merci, monsieur.

Je ferais remarquer à M. Meisner et aux autres témoins, à titre d'information, que les mots « système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes » sont revenus à maintes reprises. S'agit-il d'une sorte de terme juridique? Est-ce une norme juridique privée internationale ou une norme publique quelconque? Qu'est-ce que cela signifie?

M. Tim Meisner: Tout d'abord, je reviendrai en arrière pour dire que ce que nous examinons aujourd'hui dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime ne concerne en rien le système de sécurité pour les navires-citernes.

Le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes est un terme distinctif que nous employons pour signifier notre intention d'avoir le système de transport de pétrole le plus sécuritaire du monde. Ce système repose sur trois piliers: la prévention, la réaction, et la responsabilité et l'indemnisation.

M. David McGuinty: D'accord. Ainsi, en mars 2013, quand le gouvernement a annoncé ce...

C'est en fait un slogan pour le Canada, n'est-ce pas? C'est un slogan.

M. Tim Meisner: C'est effectivement un slogan distinctif, un terme pour le programme que nous mettons en place.

M. David McGuinty: D'accord. Je voulais donc, à l'intention des Canadiens qui l'entendent, corriger toute mauvaise interprétation faisant croire qu'il s'agit d'autre chose que d'un slogan.

Je veux revenir à une question qu'un de mes collègues du NPD a soulevée au sujet des dommages économiques causés aux industries du tourisme et des pêches, ainsi qu'à des propriétés privées, pour vous interroger, au nom de bien des Canadiens, au sujet de la question des dommages écologiques.

Que font ces amendements à cet égard?

M. François Marier: C'est très semblable au système qui existe actuellement pour la pollution causée par le pétrole. Les dommages environnementaux sont couverts en vertu du régime tant que cela concerne la remise en état entreprise, y compris les études qui doivent être effectuées après le déversement afin de déterminer s'il faut ou non procéder à une remise en état pour restaurer l'environnement plus rapidement.

Pour ce qui est du principe entourant le régime, il existe à cet égard un cadre juridique stipulant qu'il doit exister un lien direct entre les pertes réelles, les coûts et l'incident comme tel. Il faut prouver qu'on a subi une perte ou qu'on a engagé un coût qui a un rapport direct avec l'incident ou la pollution.

M. David McGuinty: Comment cette causalité s'applique-t-elle à un écosystème situé le long de la côte de la Colombie-Britannique? Si quelqu'un ne peut prouver que sa personne ou sa propriété a subi un dommage pécuniaire direct, qu'en est-il des services des écosystèmes sur la côte Ouest?

M. François Marier: Ici encore, le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures possède déjà une quarantaine d'années d'expérience au chapitre des réclamations, auxquelles s'ajoutent des manuels et des critères établis par l'organisme international qui gère le fonds.

Si nous parlions du fonds SNPD, qui n'existe pas encore, mais qui serait créé si cette mesure entre en vigueur, une assemblée des États membres établirait des critères en matière de réclamations en se fondant sur les principes de la convention...

M. David McGuinty: Soyons pratiques pour un instant — j'ai dû vous interrompre en raison du temps — et disons qu'il se produit un déversement d'un produit chimique particulièrement nocif sur la côte Ouest du Canada, lequel cause des dommages considérables sur la côte ou sur une île. Qui est responsable de ce dommage écologique et quels sont les recours dont dispose le Canada pour poursuivre le responsable du déversement et des dommages écologiques?

M. François Marier: Il importe de faire la différence entre la responsabilité civile et criminelle. Il est question ici de responsabilité civile. C'est l'armateur qui est le principal responsable dans le cadre du système.

M. David McGuinty: Qui poursuit l'armateur en cas de dommage environnemental?

M. François Marier: Quiconque a subi le dommage.

M. David McGuinty: C'est-à-dire le propriétaire du terrain?

M. François Marier: S'il s'agit d'une propriété privée, oui.

M. David McGuinty: Et s'il s'agit d'une propriété publique?

M. François Marier: Ce pourrait alors être un gouvernement.

M. David McGuinty: Est-ce que ce projet de loi contient quoi que ce soit qui nous permette de revoir la manière dont nous prenons des mesures contre les responsables des déversements sur les terres publiques de la Couronne?

M. François Marier: Si des terres publiques sont contaminées et qu'on entreprend des travaux de remise en état, s'il est prouvé que ces travaux accéléreront la restauration de l'écosystème naturel, alors oui. J'entends par là qu'on peut réclamer l'argent à l'armateur, et c'est lui qui paiera.

Il faut se rappeler qu'il s'agit d'une responsabilité stricte; il n'est donc pas nécessaire de prouver qu'il y a eu négligence ou faute.

• (1025)

M. David McGuinty: Je le comprends. Je suis simplement perplexe parce que quand M. Meisner a été interrogé précédemment sur la question des dommages écologiques, il a répondu qu'on peut recouvrer l'argent, disant, et je cite: « dans la mesure où on peut leur attribuer une valeur économique ».

Comment le projet de loi C-3 nous aide-t-il à attribuer une valeur économique à des services des écosystèmes?

M. François Marier: Je crois que la valeur économique dont il parlait était le coût des travaux de remise en état.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur McGuinty.

Nous entendrons maintenant M. Watson pour cinq minutes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Vous affirmez que le projet de loi C-3 est une mesure législative très importante. Nous avons déjà entendu aujourd'hui qu'elle constitue une amélioration par rapport à ce qui est actuellement un régime inexistant d'indemnisation en cas de déversement de substances dangereuses et nocives et de produits chimiques dans

nos eaux, y compris sur la côte Ouest. Il importe évidemment que nous nous occupions de cette question particulière. Les Canadiens considéreraient, selon moi, que c'est dans leur intérêt.

Je crois comprendre, monsieur le président, que la station de radio CHEK de la Colombie-Britannique a indiqué que la porte-parole de l'opposition dédicace des livres aujourd'hui; cela dit...

M. Robert Chisholm: En quoi cela nous concerne-t-il?

Une voix: Il nous décoche une pointe.

Le président: Voulez-vous invoquer le Règlement?

M. Jeff Watson: ... en ce qui concerne la responsabilité en matière maritime et le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, monsieur Meisner, je veux revenir à la réponse que vous avez donnée à une question posée un peu plus tôt au sujet du terme « système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes ». Ce terme vise à sensibiliser le public à la manière dont un certain nombre de programmes pertinents s'appliquent ensemble de manière unifiée pour constituer un système de sécurité des navires-citernes, et l'établissement de l'excellence de ces volets particuliers sera, en fait, de classe mondiale.

Est-ce effectivement ce en quoi consiste ce système? Ce n'est pas un simple slogan?

M. Hoang Mai: Monsieur le président, j'invoque le Règlement concernant le commentaire de M. Watson. C'était une remarque mesquine à l'endroit de nos collègues, alors que c'est lui qui a affirmé que nous devons parler des problèmes puisque des témoins comparaissent.

Une voix: Mais c'est ce que nous faisons.

M. Hoang Mai: C'était une mesquinerie, et il a en outre indiqué qui est présent et qui est absent, ce qui n'est pas très parlementaire. Je demande donc...

Le président: Je n'ai pas entendu de nom.

Une voix: Il a parlé de la « porte-parole de l'opposition ».

Le président: Vous avez raison de dire que nous sommes censés nous en tenir au sujet du jour.

M. Hoang Mai: Monsieur le président, M. Watson pourrait-il retirer son commentaire?

Le président: Elle a écrit son propre livre?

M. David McGuinty: Au moins elle écrit son propre livre.

Le président: Vraiment?

M. Hoang Mai: M. Watson pourrait-il simplement retirer son commentaire?

Le président: J'ignorais qu'elle avait écrit son propre livre. Mais je ne vois pas en quoi cela concerne la séance d'aujourd'hui.

M. David McGuinty: Il n'y a pas de prête-plumes.

Le président: D'accord.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Est-ce que M. Meisner pourrait répondre à la question?

M. Tim Meisner: Pour être clair, le terme « système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes » désigne le régime que nous instaurons, lequel comprend des mesures en matière de prévention, de réaction, de responsabilité et d'indemnisation qui nous permettraient, pour reprendre vos paroles, d'être de classe mondiale dans chacune de ces catégories.

M. Jeff Watson: Bien. Je vous remercie d'avoir éclairci les faits. Ce n'est donc pas un simple slogan.

En ce qui concerne les installations de manutention d'hydrocarbures, sont-elles actuellement visées par un régime d'inspection? Quel ou quels organismes fédéraux s'en chargeraient?

M. Sylvain Lachance: Ces installations ne sont actuellement soumises à aucun régime et ne sont donc pas surveillées par un organisme. Le projet de loi vise à corriger cet état de fait.

M. Jeff Watson: Ne sont-elles pas tenues d'avoir un système de gestion de la sécurité?

M. Sylvain Lachance: Pas pour le moment.

M. Jeff Watson: Pourriez-vous dire au comité, qui se penche sur le transport des marchandises dangereuses dans le cadre d'une étude distincte — pas au cours de la présente séance —, s'il devrait examiner si les installations de manutention d'hydrocarbures qui font partie de ce réseau de transport devraient être obligées ou non d'avoir un système de gestion de la sécurité?

M. Sylvain Lachance: Elles vont devoir produire des plans, les tenir à jour et tout et tout. Il y aura également une série de règlements qui vont suivre l'entrée en vigueur de la loi sur les installations de manutention d'hydrocarbures, et il pourrait être bon d'envisager la mise en place d'un SGS.

M. Jeff Watson: D'accord.

Le nombre d'installations de manutention d'hydrocarbures au pays serait estimé à 400, plus ou moins, selon ce qui a été dit ou confirmé ici aujourd'hui. Cependant, votre exposé sur cette partie des modifications nous porte à nous demander si Transports Canada ou un autre organisme connaît l'existence des installations de manutention d'hydrocarbures au Canada.

Y a-t-il quelqu'un qui a ou va avoir le mandat de vérifier le nombre et l'emplacement de chacune de ces installations? On peut présumer que cette information sera nécessaire si nous voulons les réglementer.

● (1030)

M. Sylvain Lachance: Oui, et pour que ce soit bien clair, la loi exige que les installations de manutention d'hydrocarbures signalent leur présence pour que nous ayons le portrait complet de la situation.

M. Jeff Watson: Changeons de sujet pour un instant et parlons du secteur aérien. Transports Canada a mené des études sur l'offre d'assurance sur le marché.

M. Sylvain Lachance: Effectivement.

Mr. Jeff Watson: Quelle est l'offre d'assurance sur le marché en ce moment pour les activités visées par cette loi? Combien coûtent les assurances aux sociétés, si elles peuvent s'en procurer?

M. Dave Dawson: Comme je l'ai dit, en 2001, ce type de produit a disparu du marché, mais les assureurs ont recommencé à l'offrir à un prix très élevé. Il a diminué un peu depuis, mais selon nos informations, ces assurances demeurent inabordable pour les sociétés aériennes, qui doivent aussi souscrire leurs propres assurances.

M. Jeff Watson: Quelle est la proportion des entreprises qui ont ce type d'assurance dans ce domaine?

Le président: Monsieur Watson, il vous reste 10 secondes, donc je vais le laisser vous répondre brièvement.

M. Jeff Watson: Quelle est la proportion des entreprises qui ont ce type d'assurance actuellement dans le domaine?

M. Dave Dawson: Toutes les sociétés du pays ont leurs propres assurances.

M. Jeff Watson: Pour le genre d'activités visées par cette loi en aviation, pour le risque accru qu'elles présentent?

M. Dave Dawson: Selon le programme actuellement en place, une société aérienne doit être assurée pour 150 millions de dollars, alors que les autres acteurs de l'industrie aérienne doivent être assurés pour 50 millions de dollars. Le gouvernement absorbe le reste.

Le président: Merci. Nous devons poursuivre.

Monsieur Braid, vous avez cinq minutes.

M. Peter Braid: Monsieur Lachance, je n'ai pas encore eu la chance de m'entretenir avec vous. Il me reste quelques questions à poser sur les modifications apportées à la Loi sur la marine marchande.

Dans votre exposé, vous avez souligné que bon nombre des modifications proposées viennent combler des lacunes existantes. Cela semble être l'objectif de la plupart des modifications apportées à la Loi sur la marine marchande, sinon toutes.

Pourriez-vous s'il vous plaît nous nommer les trois principales modifications qui vous viennent à l'esprit pour combler les lacunes existantes et si possible, nous donner des exemples de situations qu'elles vont permettre d'éviter?

M. Sylvain Lachance: Certainement.

Parmi les lacunes à combler, il y a d'abord celle de l'immunité civile, bien sûr. C'est un élément important, parce que les membres des organismes d'intervention et les entrepreneurs, par exemple, qui viendraient des États-Unis pour accroître notre capacité d'intervention ne jouissent pas de la même immunité que les membres des organismes d'intervention établis au Canada. Par conséquent, ils hésitent beaucoup à venir nous aider. C'est un élément très important.

Il y a ensuite toutes les mesures que nous avons mises en place pour les installations de manutention d'hydrocarbures. En ce moment, elles ne sont tenues que d'avoir des plans. Nous leur demanderons dorénavant de nous soumettre leurs plans et de nous aviser et d'aviser le ministre avant de démarrer leurs activités si elles modifient leurs plans, entre autres. Nous pourrions donc mieux surveiller les installations de manutention d'hydrocarbures.

Le troisième élément serait le régime de sanctions administratives pécuniaires, qui ajoute un outil à notre arsenal pour assurer le respect des règlements qui seront mis en place pour régir les organismes d'intervention ainsi que les installations de manutention d'hydrocarbures.

M. Peter Braid: C'est très bien. J'ai quelques questions supplémentaires à vous poser.

Au sujet de l'immunité des intervenants, est-ce que l'immunité que nous allons offrir se compare à celle offerte aux États-Unis?

M. Sylvain Lachance: Notre but, avec ce projet de loi, est de nous assurer d'avoir toutes les ressources nécessaires au Canada pour intervenir le mieux possible en cas de besoin. Nous nous soucions de ce qui se passe de notre côté de la frontière. Nos intervenants ne jouissent pas de la même immunité aux États-Unis, mais je répète que notre but est de nous assurer une très bonne capacité d'intervention au Canada et d'avoir accès à toutes les ressources que nous pouvons trouver.

•(1035)

M. Peter Braid: Cette mesure va nous permettre d'améliorer notre capacité d'intervention en allant chercher des équipes et de l'expertise internationales.

M. Sylvain Lachance: Oui. C'est l'objectif.

M. Peter Braid: Au sujet des sanctions administratives pécuniaires, je sais qu'il y en a qui existent sous le régime d'autres lois fédérales. Avez-vous étudié les modèles existants pour élaborer ce régime de SAP?

M. Sylvain Lachance: Eh bien, nous avons l'expérience des SAP pour d'autres parties de la Loi sur la marine marchande. Ce régime est en vigueur depuis 2009, donc nous avons acquis une certaine expérience de ces outils. Ils sont très efficaces. Ils fonctionnent très bien. Nous obtenons un meilleur degré de conformité grâce à ce régime, donc nous allons appliquer la même philosophie ici que dans la partie 8 de la Loi.

M. Peter Braid: Pourquoi la sanction la plus élevée est-elle de 25 000 \$? La somme me semble modeste.

M. Sylvain Lachance: C'est une très bonne question. Pourquoi 25 000 \$? Pourquoi pas 30 000 \$?

Tout dépend du budget d'infraction, mais n'oubliez pas qu'il y a d'autres mesures à notre disposition, comme les poursuites et la révocation de l'attestation des organismes d'intervention, par exemple. Nous pouvons toujours opter pour ces solutions.

M. Peter Braid: Vous voulez dire que vous pouvez tenter des poursuites ou imposer des amendes?

M. Sylvain Lachance: Oui.

M. Peter Braid: Est-ce que la limite des amendes est assez élevée?

M. Sylvain Lachance: Oui, elle est de 25 000 \$.

M. Peter Braid: Non, je veux dire les amendes.

M. Sylvain Lachance: Je m'excuse. Oui, les amendes sont assez élevées.

Le président: Je vais devoir vous arrêter ici, monsieur Braid.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

M. Mike Sullivan: Au sujet des substances dangereuses et toxiques, nous savons qu'il ne s'agit pas de substances radioactives ni d'hydrocarbures, mais certaines formes d'huiles raffinées ou légères peuvent en faire partie, n'est-ce pas? Est-ce que le bitume dilué en fait partie, par exemple?

M. François Marier: Le bitume dilué est un hydrocarbure persistant, donc non.

M. Mike Sullivan: Est-ce que les diluants comptent?

M. François Marier: Le diluant lui-même, si vous faites allusion au condensé, oui.

M. Mike Sullivan: Comment faites-vous la distinction? Si un navire s'arrête à une installation de manutention d'hydrocarbures ou qu'il contient une forme d'hydrocarbure mélangée à un diluant, est-il considéré comme une substance dangereuse ou toxique ou comme un hydrocarbure?

M. François Marier: Tout dépend de ce qui cause les dommages. Si les dommages sont causés par l'hydrocarbure, qui est du pétrole brut, alors nous savons quel régime y appliquer. Nous savons qui tenir responsable. Si les dommages sont causés par le condensé, ils peuvent être très différents de ceux causés par le pétrole lourd, alors nous savons à qui nous adresser pour obtenir une indemnisation.

M. Mike Sullivan: Dans une explosion comme celle qui s'est produite à Lac-Mégantic, est-ce le pétrole ou le diluant qui est en cause?

M. François Marier: Ce serait surtout le HNS qui est utilisé ici.

M. Mike Sullivan: Ce serait le HNS, quelque chose du genre.

Est-ce que Transports Canada a évalué le risque que présente l'augmentation (on peut s'attendre à ce qu'il y en ait plus) de la quantité de substances qui va passer par nos ports au cours des prochaines années compte tenu de la construction d'au moins un et peut-être deux assez gros pipelines jusqu'à la côte Ouest. Quelles mesures Transports Canada prend-il pour analyser les risques? Rien n'a été fait pour analyser les risques que présentait le trafic ferroviaire. Nous envisageons maintenant la construction de pipelines. Quels sont les risques auxquels nous allons...

M. Tim Meisner: Pour l'évaluation des risques qui a mené à notre système, je répète que nous avons embauché une entreprise pour réaliser une évaluation pancanadienne des risques associés aux produits transportés, conformément aux recommandations que le comité d'experts nous avait faites. Cette étude en est maintenant à la phase deux, qui comprend une évaluation du risque posée par le HNS, et cela fera partie du travail du comité d'experts.

M. Mike Sullivan: Est-ce que nous avons accès aux résultats?

M. Tim Meisner: Ceux de la première étude, qui est terminée, sont publics. La deuxième n'est pas encore terminée.

M. Mike Sullivan: Est-ce que les provinces et les municipalités ont été invitées à participer aux consultations des intervenants?

M. Tim Meisner: Oui.

•(1040)

M. Mike Sullivan: Pour revenir à votre réponse concernant les agents de prévention de la pollution et d'intervention environnementale, si j'étais à la tête du ministère des Transports du Canada, je ne me débarrasserais pas des agents d'intervention environnementale, parce que ce geste envoie un mauvais message au public. Vous avez parlé d'harmoniser leurs rôles. Quand j'étais représentant syndical, l'harmonisation des rôles était un euphémisme pour des mises à pied. Avez-vous l'intention, en harmonisant leurs rôles, d'en réduire le nombre ou est-ce que le nombre d'agents d'intervention environnementale et de prévention de la pollution va rester le même?

M. Sean Payne: Pour vous répondre, nous sommes en train d'augmenter le nombre d'inspecteurs sur le terrain. Nous en avons pris l'engagement dans le cadre du budget de 2012, lorsque ces mesures complémentaires ont été présentées en lien direct avec les modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada, partie 8. Nous avons reçu des ressources supplémentaires pour l'embauche de nouveaux inspecteurs qui vont jouer le rôle que jouaient les agents de prévention de la pollution sur le terrain. Comme j'ai déjà tenté de l'expliquer, cette décision vise à harmoniser les pouvoirs dans le contexte de la nouvelle loi. Les pouvoirs conférés actuellement aux agents de prévention de la pollution vont être harmonisés avec ceux des inspecteurs de la sécurité maritime en vertu de la partie de la loi correspondante. C'est une harmonisation de fonctions. Nous allons en fait augmenter le nombre d'inspecteurs.

M. Mike Sullivan: Vous allez augmenter le nombre d'inspecteurs, mais allez-vous diminuer le nombre d'agents de prévention?

M. Sean Payne: Non.

M. Mike Sullivan: Le grand total d'employés va augmenter, en réalité, mais ils vont avoir plus...

M. Sean Payne: Non, en fait, les ressources vont augmenter pour le programme que j'administre, le programme d'intervention environnementale, duquel relèvent ces ressources dans les régions.

M. Mike Sullivan: Pour la prévention?

M. Sean Payne: Pour la prévention, oui.

M. Mike Sullivan: D'accord. Vous avez dit « intervention » et non « prévention », donc je suis un peu...

M. Sean Payne: Je m'excuse, je voulais dire « prévention ». Je parle de prévention.

Pour que ce soit très clair, le titre d'agent d'intervention s'applique aux agents d'intervention de la Garde côtière sur le terrain.

M. Mike Sullivan: Ce sont les gens qui vont...

Le président: Finissez simplement ce que vous vouliez dire, Mike.

M. Mike Sullivan: D'accord.

L'image qui me vient en tête, c'est qu'il y a des gens qui interviennent en cas de déversement et il y a des gens qui vont inspecter les installations pour prévenir la pollution.

M. Sean Payne: C'est juste.

M. Mike Sullivan: Les deux fonctions seront combinées en une seule.

M. Sean Payne: Non. Les agents d'intervention sont des agents de la Garde côtière sur le terrain dotés de pouvoirs particuliers pour intervenir en cas de déversement. Les agents de prévention de la pollution relèvent de Transports Canada, ce sont les inspecteurs sur le terrain qui font le lien avec les installations de manutention d'hydrocarbures, qui surveillent les installations de manutention d'hydrocarbures, qui examinent leurs plans et tout et tout.

M. Mike Sullivan: Oui, et ils seront plus nombreux.

Le président: Merci beaucoup.

Les quatre dernières minutes vont à Mme Young.

Mme Wai Young: Merci beaucoup.

En fait, ma question porte exactement là-dessus, parce que je trouve que la réponse que vous avez donnée à mon collègue sur la façon précise dont vous allez harmoniser ces fonctions n'était pas très claire. C'est le mot qui a été utilisé.

Pour que ce soit bien clair, par le budget de 2012, le gouvernement a augmenté les ressources octroyées à cet objectif. Je crois qu'il y a actuellement 315 inspecteurs ou agents dans cette catégorie, et que vous allez y ajouter 50 nouveaux inspecteurs de plus.

En quoi y a-t-il harmonisation, puisque les choses ne semblent pas avoir changé, sauf que vous avez plus de ressources? Est-ce parce que ces deux fonctions différentes étaient isolées l'une de l'autre et ne communiquaient pas entre elles, puisque certains agents relevaient de la Garde côtière et d'autres, des Transports? Comment tout cela va-t-il améliorer le système?

M. Sean Payne: Je devrais peut-être vous donner quelques références historiques pour vous aider à comprendre.

Le programme d'intervention environnementale est l'un des trois programmes qui ont été transférés en 2003 de la Garde côtière canadienne à Transports Canada, lorsque la Garde côtière est devenue un organisme de service spécial. Les trois programmes transférés découlaient d'un mandat réglementaire.

Certaines responsabilités, dont celles associées au programme d'intervention environnementale, ont été séparées. La Garde côtière a conservé les pouvoirs et les responsabilités liés à l'intervention, et

c'est la raison pour laquelle il y a des agents d'intervention environnementale. Avant 2003, il y avait aussi des agents d'intervention environnementale qui faisaient du travail de prévention, plutôt que de travailler sur le terrain comme les agents à bord des navires, qui sont là en cas d'intervention.

Le titre d'agent d'intervention environnementale vient en quelque sorte de cette époque. Pour harmoniser ces fonctions, il faut également les lier au régime de sanctions administratives pécuniaires. Nous avons des inspecteurs de la sécurité maritime. Nous avons aussi des agents de prévention de la pollution. Ces fonctions sont simplement harmonisées en vertu des pouvoirs conférés par la loi aux inspecteurs de la sécurité maritime.

C'est avant tout un changement administratif découlant de la structure de la loi pour simplifier notre formation. Ainsi, nos inspecteurs sur le terrain pourront exercer certains pouvoirs conférés également aux inspecteurs de la sécurité maritime.

Comme mon collègue M. Lachance l'a mentionné, nous avons des inspecteurs de la sécurité maritime, mais nous avons également des ressources réservées pour les agents de prévention de la pollution. Ils ont chacun leur titre.

• (1045)

Mme Wai Young: Diriez-vous que les ressources supplémentaires qui vous sont accordées pour embaucher 50 inspecteurs de plus vont suffire?

M. Sean Payne: Oui, pour l'instant, je pense que nous avons confiance que ces ressources supplémentaires vont nous aider. Nous avons déjà mentionné que certaines dispositions de la loi vont obliger les installations de manutention d'hydrocarbures à s'identifier, ce qui n'était pas le cas auparavant, mais nous sommes confiants que ces ressources supplémentaires vont servir à bon escient.

Mme Wai Young: Nous avons affirmé qu'il y avait environ 400 installations de manutention d'hydrocarbures au Canada. Combien y a-t-il d'installations de manutention des HNS au Canada?

M. Tim Meisner: Nous ne le savons pas encore. Il va falloir le déterminer quand la loi va entrer en vigueur, pousser les installations à déclarer la manutention d'HNS, pour que nous puissions en faire un meilleur suivi quand...

Mme Wai Young: Nous n'avons pas de système en ce moment pour vérifier où se trouvent ces installations?

M. Tim Meisner: Soyons clairs, il n'y a pas de régime en place en ce moment non plus, donc il n'est pas nécessaire d'en faire le suivi du point de vue de la sécurité maritime.

Mme Wai Young: D'accord.

Merci beaucoup.

Le président: Je vais devoir vous arrêter là.

M. McGuinty invoque le Règlement. Je vous prie d'être très bref.

M. David McGuinty: Monsieur le président, compte tenu de la réponse de M. Payne, je me demande s'il pourrait transmettre au comité les analyses dont Transports Canada dispose pour déterminer si cet effectif est suffisant. Il y a fait allusion un peu plus tôt.

J'aimerais vous rappeler qu'il y a deux mois, nous avons demandé une série de documents à Transports Canada, mais que nous ne les avons pas encore reçus. Je sais que le greffier tient la liste de toutes nos demandes en suspens; je la tiens, en tout cas, et je suis certain que vous le faites aussi, monsieur le président.

Pourrions-nous savoir où nous en sommes rendus à cet égard et pouvons-nous demander à M. Payne de nous remettre les analyses dont il dispose?

Le président: D'accord, nous pourrions peut-être faire le point à ce propos à la prochaine réunion, et si vous pouvez nous apporter les documents voulus...

M. Sean Payne: Certainement, si le comité le souhaite, nous allons voir ce que nous pouvons lui remettre à la prochaine réunion.

Le président: D'accord, je vous remercie.

Je tiens à remercier nos témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

M. Chisholm et M. Mai ont invoqué le Règlement sur une observation de M. Watson. Nous savons tous qu'à la Chambre des communes, il n'est pas jugé acceptable de souligner l'absence ou la présence d'un député, même si cela se fait tout de même de temps en temps. C'est très différent en comité, notamment parce que les présences sont inscrites au procès-verbal de la réunion. Il sera donc écrit que Mme Chow n'est pas là.

Les membres de l'opposition attaquent les membres du parti ministériel et les députés de l'autre côté leur renvoient la balle. C'est toujours comme cela. Je vous recommanderais d'ajuster un peu votre bouton de sensibilité. Ce sont des choses qui arrivent.

Sur ce, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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