



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 014 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 27 février 2014**

**Président**

M. Larry Miller



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

Le jeudi 27 février 2014

•(0845)

[Traduction]

**Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)):** La séance est ouverte.

Nous accueillons aujourd'hui M. Sumaila, qui comparait en personne. Je vous remercie de votre présence, monsieur.

Nous avons aussi, par vidéoconférence, M. Wright, M. O'Connor et Mme Forté.

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Monsieur le président, j'aimerais avoir la parole pour quelques instants.

Le budget principal des dépenses a été déposé à la Chambre hier, je crois. D'après des discussions qui ont eu lieu hier soir, je crois savoir que la ministre des Transports serait en mesure de comparaître...

**Une voix:** Le budget principal doit être déposé aujourd'hui.

**M. Jeff Watson:** D'accord, il est déposé aujourd'hui.

Je sais cependant que la ministre Raitt peut comparaître pendant une heure le 6 mars pour parler du budget principal des dépenses.

**Le président:** C'est jeudi prochain.

**M. Jeff Watson:** C'est exact.

Nous disposerions quand même d'une autre heure pour l'étude article par article du projet de loi, si nécessaire. Au lieu de présenter un avis de motion, je me demande si le comité peut accepter au consentement unanime que la ministre compareisse au cours de la seconde heure de notre réunion du 6 mars.

**Le président:** Les membres du comité sont-ils d'accord pour qu'elle compareisse ce jour-là?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Très bien. Nous aurons donc la ministre pendant la première heure...

**M. Jeff Watson:** C'est exact.

**Le président:** ... et si nous n'avons pas fini l'étude article par article du projet de loi, nous y reviendrons immédiatement après.

**M. Jeff Watson:** Monsieur le président, je remercie le comité.

Je voudrais également remercier nos témoins de la patience dont ils ont fait preuve pendant que je présentais ces détails sur nos travaux au tout début de notre réunion.

**Le président:** Très bien.

À vous, monsieur Mai.

**M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD):** Si nous avons déjà terminé l'étude article par article, est-ce que la ministre pourrait rester plus d'une heure?

**M. Jeff Watson:** Elle peut comparaître pendant une heure seulement.

**M. Hoang Mai:** Très bien. Nous sommes heureux qu'elle puisse venir.

**Le président:** Je crois qu'il y a une réunion du Cabinet après. C'est pour cette raison qu'elle préfère venir pendant la première heure de notre séance.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je vous en prie.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Forté, à M. O'Connor ou aux deux. Vous avez 10 minutes.

**M. John O'Connor (président, Association canadienne de droit maritime):** Monsieur le président, je vous remercie de nous avoir invités à comparaître.

Je m'appelle John O'Connor. Je suis président de l'Association canadienne de droit maritime. Je m'adresse donc à vous au nom de l'association. Je suis accompagné de Mme Sarah Forté, qui est notre experte en questions environnementales et qui conseille de temps en temps l'association sur les aspects techniques de certaines questions que nous ne comprenons pas assez bien.

L'Association canadienne de droit maritime fait partie d'un très vaste réseau d'associations maritimes coiffées par le CMI, ou Comité maritime international, qui a été fondé dans les années 1800. Chacun des pays participants a une association nationale de droit maritime. Au Canada, nous avons l'Association canadienne de droit maritime, dont j'assume la présidence cette année. Nous avons un comité qui examine les questions environnementales, et notamment le pétrole et les SNPD, ou substances nocives et potentiellement dangereuses.

Notre comité a examiné le projet de loi C-3, sur lequel nous n'avons que peu de commentaires à formuler. Nous aimerions dire tout d'abord que nous n'aborderons que les aspects maritimes du projet de loi. Celui-ci comprend une partie sur l'aéronautique et le secteur aérien, dont notre association ne s'occupe pas. Nous n'aurons donc pas d'observations à présenter sur cette partie.

Nous voudrions également dire que l'association a consacré de grands efforts à la promotion de l'accord que nous appelons Convention SNPD de 2010. Nous avons participé à différentes étapes de l'élaboration de la convention, qui a été adoptée pour la première fois en 1996, puis qui a été modifiée par un protocole en 2010 pour devenir la convention mentionnée dans le projet de loi. Notre association appuie énergiquement l'adoption de ce traité par le Canada. Nous espérons qu'il aura force de loi dans un proche avenir et que nous ferons partie des signataires.

Nous appuyons la convention. Nous sommes bien sûrs disposés à répondre à toute question que vous pourriez avoir sur n'importe lequel de ses aspects. De toute façon, nous en recommandons l'adoption et sommes heureux de voir qu'elle est prévue dans le projet de loi.

À part la convention, le projet de loi, dans ses aspects maritimes, apporte certaines modifications à la Loi sur la responsabilité en matière maritime et à la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous avons examiné le projet de loi et, bien que nous soyons disposés à répondre à des questions, nous n'avons pas d'observations à formuler sur les dispositions concernant la Loi sur la marine marchande du Canada. Notre principal commentaire porte sur les dispositions relatives à la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

Ce commentaire a évidemment trait à la responsabilité. Comme vous l'aurez sûrement noté, le projet de loi porte sur la responsabilité en cas d'incidents mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses. Il n'aborde pas la question de la réparation aux cas d'urgence. Autrement dit, il ne traite pas de ce que nous devons faire pour nous préparer à intervenir s'il y a un déversement de telles substances. Bref, il concerne la responsabilité: qui doit payer pour le nettoyage et les dommages causés par un déversement?

Nous croyons que votre comité devrait examiner très attentivement les dispositions de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, et particulièrement les six dispositions relatives à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, ou CIDPHN.

Contrairement à presque tous les autres pays du monde, nous avons au Canada un fonds, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui constitue un niveau supplémentaire de protection pour les Canadiens en cas de déversement de produits pétroliers. Le projet de loi étend le rôle de la CIDPHN à la Convention SNPD, mais seulement dans le domaine du pétrole. La Caisse n'interviendrait donc pas en cas de déversement de SNPD autre que le pétrole. Nous nous félicitons bien sûr du fait que la CIDPHN puisse intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures, en vertu de la Convention SNPD, comme c'est le cas actuellement aux termes de la Convention sur la responsabilité civile, mais nous avons une suggestion à présenter.

Nous croyons que la CIDPHN devrait assumer des responsabilités relativement à l'ensemble des SNPD, et pas seulement aux hydrocarbures. Pourquoi? La CIDPHN constitue un niveau supplémentaire de protection qui, sans être illimité, offre un financement additionnel en cas d'incidents. Elle intervient déjà dans le cas des hydrocarbures et sera disponible pour les dispositions de la convention SNPD relatives aux hydrocarbures. Cette limitation est mise en évidence dans le projet de loi au moyen d'expressions telles que « en rapport avec les hydrocarbures », « ayant trait aux hydrocarbures », etc.

• (0850)

Autrement dit, le rôle de la CIDPHN est limité aux hydrocarbures dans le cadre de la convention SNPD. Nous croyons que cette restriction devrait être supprimée. Nous estimons que la CIDPHN devrait constituer un niveau supplémentaire de protection dans le cas non seulement des hydrocarbures, mais aussi de l'ensemble des SNPD. À cette fin, il conviendrait d'apporter de petites modifications à six dispositions du projet de loi.

Pour le cas où quelqu'un prendrait des notes, ces dispositions sont les suivantes: 102(1), 103(1), 109(1), 117(1.1), 117(2.1) et 117(2.2).

Ces numéros appartiennent à la Loi sur la responsabilité en matière maritime, et non au projet de loi. Je ne vais pas en donner lecture, mais je peux vous dire qu'il y a dans chacune des dispositions des expressions du genre « en rapport avec les hydrocarbures » ou « ayant trait aux hydrocarbures ». Si vous le souhaitez, nous sommes disposés à présenter par écrit une liste des libellés que nous proposons.

Tous ces énoncés ont pour objet de permettre à la CIDPHN d'intervenir dans le cadre de la convention SNPD, mais seulement ce qui a trait aux hydrocarbures. Nous recommandons de supprimer la restriction pour que la CIDPHN soit disponible en cas de déversement de n'importe quelle SNPD, comme cela est déjà prévu pour les déversements d'hydrocarbures.

La semaine dernière, j'ai eu le plaisir de comparaître une deuxième fois devant le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes. Le comité fait une étude concernant tout d'abord les hydrocarbures, mais il s'intéresse maintenant aux SNPD. Après l'exposé sur les hydrocarbures, nous avons eu une bonne discussion. Le comité a produit son premier rapport, dans lequel il recommande une responsabilité illimitée de la CIDPHN dans le cas des hydrocarbures, par opposition à la responsabilité limitée qui existe actuellement.

En toute franchise, notre association a des doutes au sujet d'une responsabilité illimitée. Bien qu'elle puisse sembler attrayante, elle est pratiquement impossible à garantir pour des raisons que je peux expliquer si les membres du comité ont des questions à poser à cet égard. Bref, nous estimons qu'une responsabilité illimitée n'est pas à conseiller dans le cas de la CIDPHN. S'il le souhaite, le Parlement peut augmenter le plafond de responsabilité de la caisse, mais cette responsabilité devrait rester limitée.

Au cours de la seconde partie de la réunion du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, nous avons présenté le même exposé que celui d'aujourd'hui, en affirmant en particulier que la CIDPHN devrait être étendue à l'ensemble des SNPD. Une discussion s'est engagée à ce sujet. Elle a notamment porté sur la façon dont cela s'agenceraient avec les mesures de sécurité à prendre dans le cas des cargaisons de SNPD.

Je crois que vous devez entendre aujourd'hui un représentant de la Western Canada Marine Response Corporation, qui pourra peut-être nous conseiller à ce sujet. Pour notre part, nous croyons simplement que l'intervention de la CIDPHN ne devrait pas se limiter aux hydrocarbures et devrait plutôt s'étendre à toutes les SNPD.

Pour ce qui est de la préparation, nous croyons que le Canada a déjà adopté la Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures et qu'il adoptera probablement le protocole de 2000 concernant les SNPD. Le Parlement devrait donc être saisi à un moment donné d'un autre projet de loi sur la préparation, les organismes d'intervention tels que la Western Canada Marine Response Corporation et ce qu'ils peuvent faire pour être prêts à affronter un déversement de SNPD.

Nous croyons enfin qu'il faudrait établir une liste des produits importés et exportés en vrac par le Canada à l'intention des organismes d'intervention. Nous ne parlons pas ici de centaines de produits. Il s'agirait plutôt d'une liste relativement courte de produits courants expédiés en vrac. Nous croyons que les organismes d'intervention devraient pouvoir nous dire quels produits ils sont prêts à affronter.

Cela met fin à notre exposé. Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de le présenter.

●(0855)

**Le président suppléant (M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC)):** Merci beaucoup, monsieur O'Connor.

La parole est maintenant à M. Wright.

**M. Scott Wright (gestionnaire des opérations, Préparation d'intervention opérationnelle, Western Canada Marine Response Corporation):** Bonjour. Je m'appelle Scott Wright. Je suis gestionnaire des opérations chargé de la préparation d'intervention opérationnelle à la Western Canada Marine Response Corporation. Nous sommes l'organisme d'intervention accrédité pour la côte Ouest. Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de vous parler de l'immunité des organismes d'intervention.

Pour situer le contexte, je dirai quelques mots de deux importants incidents qui se sont produits au Canada et aux États-Unis vers la fin des années 1980. Il n'y a pas de doute que l'incident de l'*Exxon Valdez*, qui s'est produit en Alaska, a constitué un événement important au cours duquel on a fait appel à des ressources, à des gens et à du matériel venant des deux côtés de la frontière pour affronter le déversement. Il y a aussi le naufrage du *Nestucca* sur la côte ouest de la Colombie-Britannique, qui a également fait intervenir des ressources, des gens et du matériel des deux pays.

En 1993, des modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada ont assuré une immunité relative aux organismes d'intervention.

Début 2000, il y a eu une refonte de la Loi sur la marine marchande du Canada. Par erreur, quelques mots de l'ancienne loi ont été omis, ce qui a occasionné un recul, l'immunité n'étant plus assurée aux organismes d'intervention américains qui pouvaient nous aider.

Nos activités annuelles de préparation comprennent des exercices conjoints avec nos homologues américains de l'Alaska et de l'État de Washington.

Au cours de ces exercices, nous passons beaucoup de temps à chercher un moyen de régler le problème de l'immunité des organismes d'intervention au lieu de nous occuper de nos activités de base et de la collaboration entre les deux pays en cas d'incident.

Ce problème nous empêche donc de consacrer tout notre temps aux exercices conjoints d'intervention.

Comme on l'a dit, la solution consisterait à modifier le projet de loi C-3 dont le comité est actuellement saisi. Cela réglerait le problème. Toutefois, le projet de loi devrait aller un peu plus loin. À notre avis, il devrait aussi tenir prévoir des mesures législatives générales assurant l'immunité des organismes d'intervention même en l'absence d'un navire.

Nous disposons des ressources nécessaires pour affronter les incidents maritimes, quelle que soit leur source: pipeline, chemin de fer ou camion. Nous croyons que nous devrions bénéficier de l'immunité si de tels incidents se produisent. Nous appuyons en outre la recommandation 22 du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, de même que la recommandation du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles concernant l'octroi d'une immunité généralisée aux organismes d'intervention.

Cela met fin à mon exposé. Je peux maintenant répondre aux questions du comité.

●(0900)

**Le président suppléant (M. Ed Komarnicki):** Je vous remercie de votre exposé. Il nous reste maintenant à entendre le témoignage de M. Sumaila.

**M. Rashid Sumaila (professeur, University of British Columbia, Fisheries Economics Research Unit, à titre personnel):** Je vous remercie de m'avoir invité au comité. C'est toujours un plaisir pour nous, universitaires, de faire part à des responsables de votre niveau de quelques-unes de nos idées et des résultats de nos recherches. Je vous en remercie.

J'enseigne l'économie des océans et des pêches à l'Université de la Colombie-Britannique. Par conséquent, une grande partie de ce que je vous dirai visera à vous renseigner sur les recherches menées dans ce domaine, non seulement par mon groupe et moi, mais aussi par des collègues d'un peu partout dans le monde.

Je crois devoir commencer par vous dire qu'il est important d'assurer la sécurité sur nos mers. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'insister sur les raisons. Vous le savez, et c'est la raison pour laquelle tous ces efforts sont déployés. J'ai cru bon de vous parler de la mer des Salish, sur la côte Ouest, simplement pour mettre en évidence l'importance des mers pour les Canadiens des points de vue de l'économie, de l'écologie, la culture et même des valeurs spirituelles. Ces aspects occupent une place vraiment centrale, de sorte que la protection des mers est capitale, aussi bien pour nous que pour les générations futures.

La mer des Salish constitue un précieux plan d'eau composé du détroit de Géorgie, en Colombie-Britannique, de Puget Sound, dans l'État de Washington, ainsi que d'eaux transfrontalières entre les États-Unis et le Canada. Des centaines de cours d'eau se déversent dans cette mer, créant des zones d'une grande richesse biologique et écologique. Elle comprend de nombreux estuaires, îles et passages et plusieurs kilomètres de rivages. Elle abrite beaucoup de mammifères marins, dont l'épaulard résident du Sud, au moins 200 espèces de poisson, y compris notre fameux saumon rouge, 1 500 espèces d'invertébrés, une centaine d'espèces d'oiseaux aquatiques et des centaines d'espèces de plantes marines. Et ce n'est qu'une seule mer, comme on en trouve partout dans le pays. Tout cela est très précieux.

Fait important, la région compte une population de 7 millions d'habitants qui, de différentes façons, tirent leur subsistance de cette mer grâce à la pêche, aux activités récréatives, au tourisme et à toutes sortes d'autres activités. En fait, on estime qu'en 2011, le tourisme lié à cette mer a fait à lui seul une contribution de 7 milliards de dollars au PIB, en finançant 130 000 emplois. Ce sont là de très importants biens canadiens.

Passons maintenant aux risques d'un déversement d'hydrocarbures. On se demande toujours à quel point une activité est risquée. En général, le risque est officiellement défini par la probabilité qu'un certain événement se produise et par les conséquences de cet événement. Ce sont les deux éléments du risque. Si on considère les données, on constate avec surprise que les probabilités sont assez élevées. Entre 1996 et 2006, il y a eu 205 déversements de plus de 51 barils d'hydrocarbures liés à des pétroliers, le tout totalisant 2,7 millions de barils de pétrole déversés dans les océans du monde au cours de cette décennie. Ces déversements sont considérés comme importants.

Dans notre région du monde, nous avons tous entendu parler de l'*Exxon Valdez* qui a répandu 275 000 barils de pétrole. Selon certains rapports, quelques-unes des conséquences se manifestent encore, même si énormément d'efforts ont été consacrés au nettoyage. Un déversement de cet ordre a d'énormes effets.

D'après les recherches dont nous disposons, la côte sud de la Colombie-Britannique et le golfe du Saint-Laurent constituent les zones les plus vulnérables du Canada en cas de déversements importants. Ces deux régions du pays doivent faire l'objet d'une étroite surveillance.

Le coût d'une intervention peut être très élevé. ExxonMobil a payé près de 3,8 milliards de dollars US en 1990, ce qui représente près de 6,5 milliards en dollars d'aujourd'hui, rien que pour assainir les zones atteintes et rétablir la situation qui existait avant le déversement. Bref, le coût peut être très élevé.

Les témoins précédents ont abordé la question de savoir qui doit payer. Il y a quatre niveaux de couverture en cas de déversements d'hydrocarbures. Lorsque je fais le total de ces quatre niveaux, j'arrive à environ 1,35 milliard de dollars canadiens. Il y a une conversion à faire parce que d'habitude, beaucoup des travaux sont financés par des droits de tirage spéciaux. Après conversion, le total disponible en cas de problème se situe entre 1,35 et 1,5 milliard de dollars.

• (0905)

Qui va payer? Nous avons des mécanismes permettant de couvrir un maximum de 1,35 milliard, mais je viens de vous citer l'exemple d'ExxonMobil, où il a fallu déboursier l'équivalent de 6,5 milliards pour le nettoyage. Nous n'avons même pas parlé de ce qui s'est passé dans le golfe du Mexique. En fait, mes collègues et moi avons estimé qu'en Colombie-Britannique, un grand déversement attribuable à une rupture du pipeline Northern Gateway pourrait occasionner des frais et des dommages atteignant 9,6 milliards de dollars. Ce n'est vraiment pas peu. Les montants disponibles sont donc très faibles par rapport aux coûts possibles. Qui paiera la différence? C'est ordinairement les contribuables ainsi que les citoyens directement touchés. Nous devons en tenir compte dans ce nouveau projet de loi.

Pour conclure, je dirai que, sur la base de toutes les lectures que j'ai faites, nos capacités de réaction sont limitées et insuffisantes et, dans la plupart des cas, n'ont pas été éprouvées. Nous ne savons même pas ce qui pourrait arriver réellement, de sorte que nous avons besoin de simulations pour essayer de comprendre. Je sais qu'en Colombie-Britannique, la ville de Vancouver essaie de le faire pour déterminer ce qui peut vraisemblablement se produire.

Il y a le grand exemple du déversement de bitume dans la rivière Kalamazoo en 2010. On avait pensé qu'il serait possible de terminer le nettoyage en deux mois, mais il a fallu deux ans pour faire un travail sérieux. Les estimations de coûts avaient été dépassées de loin. Nous devons tirer des enseignements de cet incident. Dans les régions à risque élevé et à grande valeur, je ne crois pas qu'il soit acceptable de satisfaire simplement aux niveaux minimums de conformité prévus dans les accords internationaux. C'est la raison pour laquelle de tels efforts sont déployés ici, car le Canada a besoin de maintenir une perspective canadienne pour essayer de protéger ses océans.

Enfin, les États-Unis et d'autres pays nous observent actuellement pour voir ce que nous allons faire. Le président Obama a récemment ordonné à la Garde côtière américaine de réaliser une étude sur les risques que peuvent courir les États-Unis par suite de déversements d'hydrocarbures dans le sud de la Colombie-Britannique. Nous faisons ceci pour nous-mêmes, mais aussi parce que d'autres nous observent. Nous devons prendre des mesures qui nous permettent vraiment de maîtriser la situation, afin que personne ne puisse s'en prendre à nous pour quelque raison que ce soit.

Ce sont essentiellement les observations que je voulais vous présenter. Vous noterez que j'ai évité tous les arguments loyalistes

parce que je suis économiste et que je m'en tiens aux résultats de la recherche.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous présenter mon point de vue.

• (0910)

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

Nous allons maintenant passer aux questions.

Monsieur Mai, vous avez sept minutes.

[Français]

**M. Hoang Mai:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. C'est très instructif. Ça permet de mieux comprendre la situation et de se poser encore plus de questions.

[Traduction]

Je voudrais poser une question à M. O'Connor.

La question de la responsabilité est une source de préoccupation pour nous. Nous parlons d'une limite de 185 millions de dollars pour les propriétaires de navires, le fonds international SNPD devant couvrir le reste. Sauf erreur, la contribution du fonds est plafonnée à 500 millions de dollars. Au-delà — et c'est l'une de nos préoccupations —, ce sont les contribuables qui doivent payer.

Vous proposez une solution qui nous semble très intéressante. J'aimerais beaucoup que vous transmettiez au comité les modifications que vous envisagez. Il serait très utile pour nous de les examiner.

De plus, pouvez-vous nous en dire davantage sur les raisons pour lesquelles vous estimez qu'il ne serait pas sage d'opter pour une responsabilité illimitée?

**M. John O'Connor:** Je vais essayer de vous répondre.

Tout d'abord, je serais heureux de présenter au comité une liste des dispositions que je propose de modifier. Il y en a six. Les modifications sont vraiment très simples. Il s'agit, dans chacune des dispositions, de supprimer les mots « en rapport avec les hydrocarbures » ou l'équivalent. En éliminant cette précision, on étendrait l'application des dispositions à l'ensemble des SNPD au lieu de la limiter aux hydrocarbures. C'est ce que je propose, mais je serais heureux de transmettre cela au comité par écrit. Je prendrai contact avec le comité après la réunion pour obtenir les coordonnées nécessaires. Je vous enverrai ces renseignements avant la fin de la semaine, peut-être aujourd'hui ou demain.

**M. Hoang Mai:** Merci beaucoup.

**M. John O'Connor:** Pour revenir à la responsabilité, vous savez déjà que nous recommandons d'étendre la responsabilité de la CIDPHN aux SNPD. C'est précisément pour ajouter un niveau supplémentaire de protection. Le Parlement peut préciser cette protection, mais, pour le moment, la caisse peut fournir quelque 160 millions de dollars canadiens supplémentaires s'il y a un déversement de SNPD et que la proposition de notre association soit adoptée.

La première chose à comprendre est que si on parle d'une responsabilité illimitée ou d'une limite de responsabilité plus élevée, on ne peut penser qu'à la CIDPHN. Pourquoi? Voici comment fonctionne cette convention: supposons qu'un navire ait un accident qui entraîne un déversement. Les propriétaires sont responsables jusqu'à concurrence d'environ 185 millions de dollars, comme vous l'avez dit. En fait, le montant est plutôt de 115 millions de droits de tirage spéciaux, ce qui représente 185 ou 200 millions de dollars canadiens. C'est la limite de responsabilité des propriétaires du navire et de leurs assureurs. Au-delà, le fonds verse une contribution pouvant atteindre 500 millions de DTS au niveau international. Voilà comment fonctionne la convention.

La convention — que notre association appuie — dit que ni les propriétaires du navire ni le fonds ne sont tenus de payer davantage. La responsabilité est donc limitée de ces deux côtés. Qui d'autre peut payer? Nous recommandons que la responsabilité ne soit pas illimitée, mais que la CIDPHN intervienne comme couche supplémentaire de protection. La limite est actuellement de 160 millions de dollars, mais le Canada peut la relever. C'est notre recommandation.

Pourquoi ne croyons-nous pas à une responsabilité illimitée? C'est vraiment simple. L'idée est vraiment attrayante. En français, je dirai que c'est une chimère. Elle est intéressante mais irréalisable. Voici pourquoi. Si la responsabilité est illimitée, il n'y a évidemment aucune limite. Pour le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, comme on ne peut demander davantage ni aux propriétaires du navire ni au fonds, il est nécessaire que la responsabilité de la CIDPHN soit illimitée en cas de déversement. Ainsi, les Canadiens n'auraient jamais rien à payer en cas d'accident. Toutefois, cela n'est vrai qu'en théorie.

La réalité est différente. Prenons l'exemple de l'*Exxon Valdez*. Mettons que la contribution du régime international s'élève à un milliard de dollars et que le coût réel est de 6 milliards. Il faut donc trouver 5 milliards de dollars quelque part. Pour le comité, la CIDPHN emprunterait les 5 milliards au gouvernement du Canada pour s'occuper du nettoyage. Ensuite, elle rembourserait la somme, probablement avec intérêt, en échelonnant les paiements sur une certaine période. C'est la vision théorique avancée par le comité.

Nous croyons que cela ne marcherait pas. Pourquoi? Si on agissait ainsi, la CIDPHN aurait à imposer un droit afin de recouvrer suffisamment d'argent pour rembourser le gouvernement. D'après la loi portant création de la caisse, si celle-ci a besoin de plus d'argent qu'elle n'en a, elle doit imposer un droit. Autrement dit, elle exigerait de prélever un certain montant sur chaque baril ou mètre cube de pétrole qui entre au Canada ou qui en sort. Ce droit serait pour l'essentiel payé par les sociétés pétrolières qui importent ou exportent des hydrocarbures. Bref, la CIDPHN recouvrerait les 5 milliards en imposant ce droit pendant un certain nombre d'années, puisque le montant est important. Elle percevrait donc un droit qui n'existe pas actuellement auprès des sociétés pétrolières, qui auraient à verser un certain montant par baril jusqu'au remboursement des 5 milliards, même si elles n'avaient rien à voir avec le déversement. C'est ainsi que les choses se passeraient. Il serait nécessaire de recouvrer l'argent auprès des pétrolières.

Qu'est-ce que cela signifie? Je ne cherche pas du tout à critiquer les sociétés pétrolières, mais si leurs frais de fonctionnement augmentent, elles devront, pour compenser, majorer le prix de l'essence et des autres produits qu'elles vendent. En fin de compte, les 5 milliards à rembourser viendraient non des sociétés pétrolières, sous forme d'un droit, mais plutôt des consommateurs canadiens qui achètent des produits tels que l'essence, le mazout de chauffage, etc.

L'autre choix consiste à ne pas avoir une responsabilité illimitée. Dans ce cas, la CIDPHN verserait les 160 millions de dollars prévus. S'il faut déboursier 5 milliards de plus — espérons que cela ne se produira jamais puisque l'incident de l'*Exxon Valdez* a été le pire jamais enregistré dans le monde —, si cela devait arriver au Canada, nous aurions à trouver une solution. La seule envisageable serait de puiser dans l'argent des contribuables. Autrement dit, les Canadiens ayant un revenu imposable auraient à contribuer petit à petit pendant des années pour rembourser le prix des dommages causés par le déversement.

● (0915)

Pour nous, le fait de rendre illimitée la responsabilité de la CIDPHN n'est pas vraiment une solution, même si l'idée peut sembler attrayante. En fin de compte, ce sont les Canadiens qui paieront d'une façon ou d'une autre. Si les Canadiens n'achètent pas tous de l'essence, il est également vrai qu'ils ne paient pas tous l'impôt sur le revenu. Dans les deux cas, il s'agit simplement de répartir les frais entre les gens qui doivent payer.

Nous ne croyons pas devoir intervenir à cet égard. Nous devrions plutôt essayer de déterminer quels sont les besoins, puis fixer un plafond pour la CIDPHN.

**M. Hoang Mai:** Merci beaucoup.

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

Monsieur Simms, vous avez sept minutes.

**M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-sor, Lib.):** Monsieur O'Connor, je vais d'abord vous poser une question, après quoi je demanderai aux autres témoins d'y répondre aussi.

Pour que la CIDPHN puisse intervenir, faut-il que l'incident en cause implique un pétrolier?

**M. John O'Connor:** Non.

**M. Scott Simms:** D'accord. Je vais vous donner un exemple concret. Je poserai également la question à M. Wright, qui a peut-être des connaissances particulières à ce sujet.

Une importante opération, dite de piquage sur conduite en charge, a récemment été réalisée sur le navire *Zalinski*. Je suis sûr, mesdames et messieurs, que vous êtes au courant de cette opération et des efforts de nettoyage qui ont été faits récemment.

Monsieur O'Connor, cette opération était-elle admissible au financement de la CIDPHN?

**M. John O'Connor:** Je ne voudrais pas parler du *Zalinski* ni d'autres cas particuliers dont je ne connais pas vraiment tous les détails. Je peux cependant dire ceci. Dans sa forme actuelle, la CIDPHN s'occupe uniquement d'hydrocarbures, et pas encore de SNPD. Toutefois, elle peut intervenir dans tout incident où un produit pétrolier s'échappe d'un navire. CIDPHN signifie Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Par conséquent, la caisse intervient si n'importe quel produit pétrolier s'écoule d'un navire, qu'il s'agisse de combustible de soude, d'une cargaison, de barils ou de toute autre forme d'hydrocarbures.

**M. Scott Simms:** Je m'excuse, monsieur Wright, parce que je n'ai pas beaucoup de temps. Permettez-moi de passer maintenant à la côte Est.

Un navire chargé de papier était parti du nord-est de Terre-Neuve et avait fait naufrage en 1985. Il s'agissait du *Manolis L* qui contenait un peu moins de 500 tonnes de mazout C et, croit-on, un peu moins de 100 tonnes de carburant diesel. La fissure de la coque est maintenant...

**M. Jeff Watson:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**M. Scott Simms:** Cela relève-t-il de la CIDPHN?

**M. John O'Connor:** Non.

**Le président:** M. Watson invoque le Règlement.

**M. Jeff Watson:** Monsieur le président, je comprends tout l'intérêt que peut susciter la CIDPHN, mais j'ai du mal à voir quel lien elle a avec le protocole SNPD. Le projet de loi C-3 vise à remédier aux lacunes de ce protocole. Il ne traite pas du tout du régime d'indemnisation relatif aux hydrocarbures. À moins que le député ne puisse faire le lien avec le protocole SNPD, je n'ai pas l'impression que les questions posées soient très pertinentes.

Peut-être finira-t-il par faire ce lien, mais...

• (0920)

**Le président:** Avez-vous l'intention de faire ce lien, monsieur Simms?

**M. Scott Simms:** Je n'ai pas vraiment le choix, n'est-ce pas?

Les incidents de ce genre n'étant pas couverts, est-ce que votre proposition visant à étendre l'application aux SNPD permettrait une telle couverture? Ou, plus précisément, pourquoi les incidents de ce genre ne sont-ils pas couverts?

**M. John O'Connor:** Parlons donc de SNPD pour éviter d'irriter vos collègues.

**M. Scott Simms:** Que Dieu vous bénisse!

**M. John O'Connor:** Les changements que nous proposons permettraient de couvrir un tel navire. Supposons qu'un bâtiment ayant des SNPD à bord fasse naufrage. Rien ne s'en échappe encore, mais on pense que cela pourrait se produire dans quelques années. Oui, si notre proposition était adoptée, la CIDPHN couvrirait un tel incident, comme c'est le cas actuellement. Elle le couvrirait parce qu'il s'agirait d'un risque de pollution vraisemblable, ce qui permettrait de financer le retrait de la cargaison ou le pompage du combustible.

Le problème, dans l'exemple que vous avez donné, c'est que même s'il s'agissait de SNPD, l'incident s'est produit il y a bien des années sans que personne n'intervienne jusqu'ici. Or ces mesures législatives comportent d'autres aspects, comme la limite de temps. Quelles dispositions législatives s'appliquaient à l'époque du naufrage?

Nous ne pouvons pas remonter dans le temps. On a essayé de le faire dans le cas de *Irving Whale* en intentant des poursuites contre la CIDPHN, mais la tentative a échoué. On a aussi essayé de poursuivre le fonds international, également sans succès.

Je ne recommande pas qu'on applique de nouvelles dispositions à des incidents remontant à 25 ans, mais nous devons nous montrer proactifs. Si un navire fait naufrage aujourd'hui sans qu'il y ait déversement de SNPD, il faudrait quand même consulter des experts pour savoir ce qu'il convient de faire pour éviter que des substances nocives ne s'échappent dans 20 ans une fois que la rouille aura percé la coque.

**M. Scott Simms:** Monsieur Wright, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Scott Wright:** Je ne peux pas dire avec certitude si la CIDPHN couvrira de tels incidents. Je regrette, mais je ne sais pas vraiment.

**M. Scott Simms:** Très bien.

Par conséquent, le facteur temps compte beaucoup. Est-ce bien ce que vous avez dit, monsieur O'Connor, dans ce cas particulier...

**M. John O'Connor:** Bien sûr. C'est toujours le cas.

**M. Scott Simms:** Sauf erreur, je crois savoir que les programmes internationaux couvrent exclusivement les pétroliers. Est-ce exact?

**M. John O'Connor:** Oui, c'est exact.

**M. Scott Simms:** Ainsi, un bâtiment chargé de papier ou d'une autre cargaison ne serait pas couvert.

**M. John O'Connor:** Non.

**M. Scott Simms:** Cela rend la CIDPHN d'autant plus intéressante.

**M. John O'Connor:** C'est la raison pour laquelle nous y sommes tellement attachés.

**M. Scott Simms:** C'est aussi pourquoi vous voulez l'étendre aux SNPD, n'est-ce pas?

**M. John O'Connor:** Nous souhaitons que tous les Canadiens profitent de cette caisse. Nous ne cherchons pas à réinventer la roue. La caisse existe déjà et fonctionne très bien depuis 1973. C'est un modèle que la Chine et d'autres pays viennent examiner au Canada pour essayer de faire la même chose. Pourquoi, dans ces conditions, essayons-nous de limiter la responsabilité de la CIDPHN à tel type de produit plutôt qu'à tel autre? C'est tout ce que nous voulons dire.

**M. Scott Simms:** Merci, monsieur.

**Le président:** À vous, monsieur Watson. Vous avez sept minutes.

**M. Jeff Watson:** Je remercie les témoins de leur présence aussi bien en personne que par vidéoconférence. Nous avons beaucoup apprécié vos exposés.

Je voudrais commencer par préciser quelques points. Tout d'abord, le projet de loi C-3 — comme je l'ai plus ou moins dit dans mon intervention précédente — est lié à notre adoption ou notre ratification du protocole SNPD de 2010. Autrement dit, il nous permettra de passer, en cas de déversement d'une SNPD, du simple système de responsabilité générale dont on nous a parlé mardi à un régime beaucoup plus robuste assurant une couverture combinée d'environ 400 millions de dollars.

Le projet de loi, qui avait été déposé sous le numéro C-57 en 2013, avait donc précédé les travaux du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, tant dans ses recommandations relatives au régime des hydrocarbures que pour son étude qui se poursuit sur les SNPD. Le projet de loi avait pour objet de remédier à une lacune qui existe actuellement.

Est-ce que l'un des témoins peut me dire quel est le déversement de SNPD qui a coûté le plus cher jusqu'ici? Y a-t-il des incidents dont le coût a dépassé 200 millions de dollars? Je ne parle pas de déversements d'hydrocarbures comparables à celui de *l'Exxon Valdez*. Je m'intéresse plutôt à des substances telles que les huiles végétales, la potasse, etc. Quelqu'un peut-il me citer un incident qui a coûté plus de 200 millions de dollars?

• (0925)

**M. John O'Connor:** Tout d'abord, il faut se méfier quand on pose une question de ce genre. Je vais vous dire pourquoi.



Quand on parle de SNPD, il ne s'agit pas toujours de produits chimiques complexes et plus ou moins inconnus. Le sigle désigne aussi des produits pétroliers. La convention SNPD s'étend aux hydrocarbures. Par conséquent, si le nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures coûte plus de 200 millions, on peut quand même dire qu'il s'agit d'un déversement de SNPD. La convention SNPD ne permet pas de verser des indemnités en sus de ce que prévoit l'autre convention. Autrement dit, si l'autre convention assure un certain financement, on ne peut plus recourir à la convention SNPD. L'une ne peut pas s'ajouter à l'autre. Tout déversement d'hydrocarbures est aussi un déversement de SNPD puisque les hydrocarbures sont des SNPD.

**M. Jeff Watson:** Il faut quand même reconnaître qu'il y a des régimes distincts. Dans le cas de l'*Exxon Valdez*, il ne s'agissait pas d'un déversement de SNPD. Il aurait été couvert par l'autre régime. C'est bien. Nous pouvons rester ici pour discuter du rapport du Comité sur les navires-citernes et de l'opportunité d'améliorer ce régime, mais je veux parler des déversements couverts par le régime SNPD. Y en a-t-il qui ont coûté plus de 200 millions?

À ma connaissance, il n'y en a pas un seul dont le coût a dépassé 200 millions.

**M. John O'Connor:** Encore une fois, je dois vous dire qu'il y en a bel et bien.

Permettez-moi d'abord de dire ceci. La convention SNPD n'est pas encore en vigueur, de sorte qu'elle n'a encore couvert aucun déversement. Pensons par exemple aux principales catégories de SNPD, et oublions pour le moment le pétrole parce qu'il s'agit d'une SNPD qui est couverte par un autre régime dans certaines circonstances. Parlons donc du gaz naturel liquéfié.

Le GNL est une SNPD. Qu'en est-il des déversements de GNL ainsi que des explosions et des incendies qu'ils ont causés dans différents pays du monde? On n'a pas à ramasser le GNL à la pelle parce qu'on peut le brûler. Je n'ai rien contre le GNL, mais il a causé des incendies qui ont coûté plus de 200 millions de dollars et qui auraient été couverts par la convention SNPD si elle avait été en vigueur.

**M. Jeff Watson:** Une fois ce projet de loi adopté, les déversements seraient couverts jusqu'à concurrence de 400 millions de dollars. Jusqu'ici, je n'ai jamais entendu parler d'un déversement de SNPD qui ait coûté plus de 200 millions. Si vous pouvez en citer un, le comité trouverait cela très utile dans le cadre de ses recherches.

**Le président:** Je crois que M. Sumaila a quelque chose à ajouter, si vous voulez bien.

**M. Jeff Watson:** Certainement.

**M. Rashid Sumaila:** Oui, j'ai une observation à faire.

Il est important de vérifier les données et les antécédents pour essayer de trouver de tels exemples, mais il faudra aussi penser à l'avenir puisque c'est cela qui nous intéresse le plus, n'est-ce pas? Même si nous n'arrivons pas à trouver d'incidents ayant coûté plus de 200 millions de dollars, il n'en reste pas moins que des déversements encore beaucoup plus coûteux peuvent se produire à l'avenir. Je tenais à le mentionner.

**M. Jeff Watson:** Je vous en remercie. En ce moment, si un tel déversement se produisait, nous ne pourrions recourir qu'à la simple responsabilité générale. Nous essayons, grâce aux modifications prévues dans le projet de loi C-3, de porter le plafond à 400 millions de dollars.

Nous avons bien un Comité d'experts de calibre mondial sur la sécurité des navires-citernes, qui a été chargé d'examiner la question.

Toutefois, les témoins que nous avons entendus mardi ont dit que, même s'ils s'intéressaient aux recommandations de ce comité qui souhaite qu'on établisse des moyens d'intervention, peut-être même dans ce projet de loi, concernant tant les SNPD que les hydrocarbures, ils ne veulent pas que cette mesure législative préjuge des résultats des travaux du comité.

En toute justice, le gouvernement n'a pas encore eu l'occasion d'examiner à fond les recommandations relatives au régime des hydrocarbures. Il donnera sa réponse à un moment donné. J'imagine d'ailleurs que cela donnera lieu à d'autres mesures législatives.

De plus, le comité d'experts produira aussi un rapport sur les SNPD. J'ai bien l'impression que vous attendez tous de notre comité qu'il préjuge de ce rapport particulier. On pourrait presque en arriver à se demander pourquoi il faut charger un comité d'experts de faire ce travail. Notre comité doit-il s'occuper du projet de loi C-3, établir la couverture combinée de 400 millions de dollars, permettre au comité d'experts de faire son travail, puis laisser le gouvernement proposer, s'il le souhaite, des modifications supplémentaires qui auront fait l'objet des consultations nécessaires? Les changements que vous nous demandez d'envisager tout de suite non seulement préjugent des travaux du comité d'experts, mais n'ont pas fait l'objet de consultations aussi vastes que ce projet de loi.

Voyez-vous des inconvénients à l'approche que nous avons adoptée?

• (0930)

**M. John O'Connor:** Si la question s'adresse à moi...

**M. Jeff Watson:** Monsieur O'Connor, vous pouvez commencer.

**M. John O'Connor:** Merci.

Je pense bien sûr que le gouvernement doit décider de ce qu'il veut faire. Vous nous avez invités à venir, comme témoins, pour vous donner notre point de vue sur ce qui devrait se produire. Nous avons présenté le même point de vue au comité d'experts sur les navires-citernes. Si le gouvernement décide d'avancer étape par étape, c'est-à-dire adopter le projet de loi tel quel maintenant, attendre le rapport du comité d'experts, examiner ce qu'il aura à dire, puis rajuster son tir plus tard dans un autre projet de loi, c'est certainement son privilège de le faire. Cette décision appartient non à nous, mais à vous. Nous n'avons pas vraiment de commentaires à formuler sur l'approche, sauf pour préciser encore une fois que nous n'avons fait que répéter ici ce que nous avons dit au comité d'experts, qui, je le crois, a bien accueilli notre point de vue.

Il est vrai que le comité présentera plus tard dans l'année un rapport sur les SNPD, et pas seulement sur... Ce rapport ne parlera pas du projet de loi C-3. Il traitera non de la responsabilité, mais des préparatifs à faire pour être aussi prêts à affronter un déversement de SNPD que nous le sommes dans le cas des hydrocarbures, grâce au groupe de M. Wright.

Le gouvernement aura à décider de la façon dont il souhaite procéder, soit rapidement soit lentement, mais nous croyons qu'il faudra à un moment donné envisager les modifications que nous préconisons.

**M. Jeff Watson:** Nous en sommes conscients. Cela figurera au compte rendu, au profit du gouvernement. Merci, monsieur O'Connor.

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

C'est maintenant au tour de M. Braid pour sept minutes.

**M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC):** Je remercie tous nos témoins de leur présence ce matin et de leur contribution à nos travaux.

Monsieur Sumaila, c'est à vous que je poserai ma première question.

Je vois dans votre CV que vous avez fait beaucoup de recherches, un peu partout dans le monde. Vous devriez donc être en mesure de comparer notre régime de sécurité aux termes du projet de loi C-3 à ceux d'autres pays. Pouvez-vous le faire? Comment nous comparons-nous à l'échelle internationale? Croyez-vous en outre que les eaux canadiennes seront mieux protégées grâce au projet de loi C-3 ?

**M. Rashid Sumaila:** D'habitude, quand on fait une comparaison de ce genre, on choisit des pays auxquels le Canada aime bien se comparer. Vous ne voudriez pas, par exemple, comparer le Canada au Nigeria, n'est-ce pas? Cela ne serait pas très utile parce que le système nigérian est tout à fait détraqué.

Par rapport aux États-Unis, qui est le pays le plus proche, je dirai que le Canada a un régime équivalent, mais Washington a déployé de grands efforts récemment. J'ai mentionné le fait que le président Obama a demandé à la Garde côtière américaine de faire une étude approfondie de la situation. Bref, les Américains, qui sont nos plus proches voisins, sont probablement un tout petit peu plus avancés que nous.

**M. Peter Braid:** Le projet de loi C-3 nous aide cependant à les rattraper. Très bien.

Un peu plus tôt, des collègues ont parlé du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes. Que pensez-vous du travail accompli par ce groupe?

**M. Rashid Sumaila:** J'ai beaucoup lu au sujet de ce que le comité essaie de faire pour renforcer la sécurité. Il y a la double coque et tout le reste, qui représentent un grand effort à ce chapitre. C'est une bonne chose, qui réduira les probabilités de déversement.

Dans notre rapport de l'année dernière sur le projet Northern Gateway, nous avons examiné de très près la question de la sécurité. Nous avons conclu que, d'ordinaire, des problèmes surgissent lorsque quelque chose se produit. Les chances sont faibles. Si rien n'arrive, tout va bien, mais en cas d'incident majeur, il y a de grands problèmes à affronter. Tout le travail accompli contribuera à réduire les chances d'un incident, sans toutefois les ramener à zéro. Ce qui m'inquiète, c'est la possibilité d'un incident majeur comme ce qui s'est produit dans le golfe du Mexique. BP avait fait beaucoup de promesses quant à ses capacités et à l'excellence de ses moyens. Pourtant, l'incident s'est produit et, pendant des semaines, les responsables de la société ne savaient même pas quoi faire. Voilà le genre d'événement qui inquiète la plupart d'entre nous.

**M. Peter Braid:** D'autres témoins ont parlé de l'importance de l'immunité des organismes d'intervention et des améliorations prévues dans le projet de loi C-3 pour favoriser cette immunité. Pouvez-vous nous donner des détails sur cette question, monsieur Sumaila?

**M. Rashid Sumaila:** Tout ce que je peux dire, c'est que, dans les cas de ce genre, toute coopération internationale est très précieuse parce qu'elle permet de déplacer rapidement des ressources et de s'attaquer conjointement aux problèmes. C'est une bonne initiative. C'est tout ce que je peux dire.

**M. Peter Braid:** D'accord. Ayant examiné le projet de loi C-3, y voyez-vous des aspects qui mériteraient des efforts supplémentaires de notre part?

• (0935)

**M. Rashid Sumaila:** J'ai parlé du coût de l'intervention et des opérations de nettoyage en cas d'incidents. C'est l'élément qui me dérange le plus. Comme je l'ai dit, la couverture totale actuelle est très inférieure aux coûts que nous pourrions avoir à assumer. La question est de savoir comment assurer une couverture adéquate. Cela fait l'objet de beaucoup de discussions. Je pense à la CIDPHN, qui représente le quatrième niveau de protection pour le Canada. Quand j'examine les données, je constate que nous disposons pour le moment d'un montant approximatif de 380 millions de dollars dans cette caisse. Je ne crois pas que d'autres fonds s'y ajouteront, à part les intérêts ou les revenus de placement. La question est de savoir comment élargir la caisse pour qu'elle puisse nous protéger en cas d'incident majeur.

**M. Peter Braid:** À votre connaissance, est-ce que des fonds ont été retirés de cette caisse?

**M. Rashid Sumaila:** Non. Je crois qu'elle s'élève actuellement à environ 380 millions de dollars, d'après les chiffres que j'ai pu voir. Par conséquent, non.

**M. Peter Braid:** Merci, monsieur Sumaila.

Monsieur Wright, vous avez parlé de l'importance du projet de loi C-3 en ce qui concerne le problème de l'immunité des organismes d'intervention. Vous avez ensuite proposé d'étendre l'immunité aux situations où aucun navire n'est présent. À quelle situation particulière pensiez-vous? Pouvez-vous nous en donner des exemples?

**M. Scott Wright:** Bien sûr. Nos deux plus importants groupes de membres sont les installations de manutention d'hydrocarbures et les navires. Comme c'est la Loi sur la marine marchande qui s'applique, il faut qu'un navire soit impliqué dans l'incident. Je vais vous donner un exemple.

Si nous devons intervenir parce qu'une installation de manutention d'hydrocarbures a une fuite à terre ou à un quai sans qu'un navire soit présent, nous ne bénéficions pas de l'immunité. De même, nous avons des ressources nous permettant d'intervenir lorsque des hydrocarbures polluent l'environnement marin à cause d'une fuite dans un pipeline, un wagon de chemin de fer ou un camion, mais, encore une fois, nous ne bénéficions pas de l'immunité dans un cas de ce genre. Par conséquent, nos actionnaires courent un risque lorsque nous intervenons dans un incident maritime qui n'implique pas qu'un navire. Nous estimons que l'immunité des organismes d'intervention devrait s'appliquer à l'ensemble des cas possibles de déversement dans l'environnement marin.

**M. Peter Braid:** D'accord. Toujours dans le même ordre d'idées, pouvez-vous nous parler des avantages qu'il y a à exiger des installations de manutention d'hydrocarbures qu'elles élaborent des plans d'intervention et démontrent leur capacité de réagir à un déversement?

**M. Scott Wright:** Oui. Il est certainement important pour une installation de manutention d'avoir des capacités d'intervention. Cela figure dans les normes relatives à ces installations qu'on trouve dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Ces installations sont donc tenues de mettre en oeuvre des mesures de confinement dans l'heure qui suit un incident et de commencer à récupérer le produit déversé dans les six heures. Il est important qu'elles aient cette capacité parce qu'elles doivent pouvoir lancer une intervention initiale pendant que nous mobilisons nos ressources et arrivons sur place.

**M. Peter Braid:** Collaborez-vous avec les installations de manutention d'hydrocarbures au stade de l'élaboration de ces plans? Y contribuez-vous?

**M. Scott Wright:** Nous l'avons fait, mais ce n'est pas essentiel. Elles peuvent recourir à cette fin à de nombreux consultants d'une grande compétence.

Une fois que nos installations de manutention d'hydrocarbures ont des plans, nous les encourageons à nous les communiquer. Nous nous mettons également en rapport avec leurs équipes pour bien comprendre les éléments de leur intervention initiale et déterminer ce que nous devons faire à chaque endroit pour assurer le confinement et la récupération du pétrole.

**M. Peter Braid:** Très bien. Merci beaucoup.

**Le président:** Je vous remercie.

À vous, monsieur Sullivan. Vous avez cinq minutes.

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPDP):** Je remercie les témoins de leur présence.

Je voudrais revenir à la notion de responsabilité et à une chose qu'a dite M. O'Connor: dans tous les cas, ce sont les Canadiens qui doivent payer. Est-ce parce que les sociétés pétrolières, les propriétaires de navires et les moyens de transport vers d'autres pays n'ont aucun rapport avec nos systèmes? Ou bien est-ce parce que nous avons un littoral très étendu, que beaucoup de pétrole est transporté le long de nos côtes et que la probabilité d'un incident est plus grande chez nous qu'ailleurs?

● (0940)

**M. John O'Connor:** Non, ce n'est pas ce que j'essayais de dire. En fait, mon association croit que le Canada profiterait de son adhésion à la convention internationale sur les SNPD, comme cela a été le cas pour les hydrocarbures. Pourquoi? Parce que la convention nous donnerait accès à un financement très important ainsi qu'à des compétences spécialisées si nous avions un déversement au Canada. Bien sûr, nous espérons que nous n'en aurons jamais, mais si cela arrivait, nous aurions accès à ce financement.

Soit dit en passant, le Canada n'a heureusement pas eu beaucoup de déversements d'hydrocarbures ou de produits chimiques. Je crois que nous avons un bon dossier et je suis sûr que nous pouvons encore l'améliorer.

Si je dis que la responsabilité illimitée n'est pas vraiment pratique et que ce sont les Canadiens qui devront payer, c'est que c'est la réalité à notre avis et que nous pouvons puiser dans ces fonds et en profiter dans la mesure du possible puisqu'ils viennent des différents pays du monde. Autrement dit, s'il y a un déversement de SNPD au Canada, le coût du nettoyage, jusqu'à concurrence de la limite prescrite, sera assumé en partie par le Japon, en partie par l'Espagne, etc. Tous les pays contribuent, tout comme le Canada paie sa part s'il y a un déversement dans les autres pays.

Nous devrions avoir accès au fonds SNPD. Toutefois, pour revenir à la notion de responsabilité illimitée, il faut comprendre que si on adhère à une convention internationale, on a l'obligation de la respecter. La convention dit nettement qu'il y a une limite à ce qu'on peut demander au propriétaire du navire, qu'il y a une limite à ce qu'on peut prélever sur le fonds, et qu'on ne peut pas obtenir davantage. En d'autres termes, même s'il y a beaucoup d'argent, le montant est limité. Si un déversement impose des frais allant au-delà de ces limites, que ferons-nous? Nous recommandons de recourir à la CIDPHN.

Si on envisage une responsabilité illimitée, la seule façon de procéder une fois qu'on a adhéré à la convention... Nous ne pouvons rien réclamer de plus aux propriétaires de navires ou à leurs assureurs. Nous ne pouvons rien réclamer de plus au fonds SNPD. Nous ne pouvons recourir qu'à la CIDPHN. C'est pour cette raison que le comité d'experts a proposé... En fait, il n'a pas proposé de le faire. Il a seulement dit que le gouvernement devrait envisager la possibilité de rendre illimitée la contribution de la CIDPHN en cas de déversement d'hydrocarbures.

On peut le faire, mais en fin de compte, ce sont les contribuables et les consommateurs qui vont payer la note.

**M. Mike Sullivan:** C'est parce que la CIDPHN est exclusivement canadienne, par opposition au fonds SNPD qui est international. Je comprends maintenant.

Quant à la question de savoir s'il y a jamais eu un déversement... Je comprends ce que vous avez dit à ce sujet. La convention n'est pas encore en vigueur, de sorte que nous ne savons pas s'il y a eu des déversements. Les représentants de Transports Canada ont admis qu'ils n'ont fait aucune analyse des risques. Ils ne savent pas quels coûts correspondraient à tel ou tel genre de déversement puisqu'ils n'ont pas fait d'analyse. Le comité d'experts n'a pas encore étudié la question des SNPD. C'est la prochaine étape de ses travaux.

Nous ne savons pas quel sera le coût final, mais les Canadiens s'inquiètent en pensant à des incidents tels que l'*Exxon Valdez*, Lac-Mégantic, etc., dont le coût sera assumé en définitive par les contribuables. Ce n'est pas une bonne chose. Le fonds SNPD que compléterait la CIDPHN semble constituer une excellente solution.

Si tel est le cas sans qu'aucune analyse des risques n'ait été faite, n'est-ce pas un excès de prudence? Qu'en pensez-vous?

**M. John O'Connor:** Je ne crois pas que ce soit un excès de prudence. Je pense qu'il est toujours bon d'être prêt, tant du côté financier que du point de vue de la préparation.

En 1989 — je ne crois pas qu'aucun d'entre vous ait joué un rôle dans ces événements, mais j'y ai participé —, nous examinions la Convention sur la responsabilité civile relative aux hydrocarbures. Nous n'avions pas non plus beaucoup d'études sur l'état de préparation du Canada.

En tout premier, nous avons décidé de veiller à ce que le Canada signe la convention pour pouvoir disposer du financement au besoin. C'est un peu comme une police d'assurance. Ensuite, il fallait prendre des mesures pour que la CIDPHN offre une couverture supplémentaire, comme ce que nous proposons aujourd'hui dans le cas des SNPD. Enfin, nous devons être prêts à affronter un éventuel déversement.

C'est ce que nous avons fait dans le cas des hydrocarbures. Cela explique la présence de M. Wright ici. Son organisme a été l'un de ceux qui ont été créés en vertu de la loi que nous avons fini par élaborer de concert avec vous.

Nous croyons qu'il faut passer par les mêmes étapes pour les SNPD: établir le régime de responsabilité, maintenir le rôle complémentaire de la CIDPHN et nous préparer aussi rapidement que possible parce que nous ne savons pas ce que coûtera le prochain incident. Je suppose que le prix sera élevé et je voudrais que nous soyons prêts.

● (0945)

**M. Mike Sullivan:** Monsieur Sumaila, savez-vous si quelqu'un a fait une analyse des risques liés aux hydrocarbures ou aux SNPD dans la mer des Salish?

**M. Rashid Sumaila:** Non. À ma connaissance, aucune analyse des risques n'a été faite. Je fais des efforts pour qu'une étude soit entreprise, mais je ne crois pas qu'il en existe déjà.

**M. Mike Sullivan:** Je vous remercie.

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

**M. Ed Komarnicki:** Je voudrais poser quelques questions qui font suite à celles que M. Braid a posées à M. Wright, notamment au sujet des installations de manutention d'hydrocarbures et de l'immunité des organismes d'intervention.

Tout d'abord, monsieur Wright, vous avez dit, je crois, que l'immunité est importante si vous voulez réagir rapidement sans avoir à vous inquiéter des questions de responsabilité. Je suis bien d'accord que c'est très important, mais avez-vous bien dit que vous ne bénéficiez pas de l'immunité si vous vous occupez d'un déversement survenu dans une installation de manutention d'hydrocarbures?

**M. Scott Wright:** C'est exact. Si nous nous occupons d'une installation de manutention d'hydrocarbures sans qu'un navire soit présent, nous devons prendre contact avec Transports Canada, qui prend des mesures temporaires destinées à assurer notre couverture en tant qu'organisme d'intervention. Cette situation devrait être prévue dans la loi pour que nous puissions concentrer nos efforts sur les mesures d'intervention nécessaires.

**M. Ed Komarnicki:** Quelles modifications précises proposez-vous pour étendre les dispositions actuelles de la loi à de telles situations?

**M. Scott Wright:** J'ai transmis au comité quelques notes qui seront traduites et distribuées plus tard. L'article 68 du projet de loi C-3 rajoute le terme « mandataires » au paragraphe 181(2) de la loi et l'expression « installation de manutention d'hydrocarbures » dans la définition d'« intervention ». Ce sont là les points précis de la loi qui devraient être modifiés.

**M. Ed Komarnicki:** En ce qui concerne le risque...

**M. Scott Wright:** Je m'excuse de vous interrompre, mais j'aimerais aussi demander à M. O'Connor s'il a quelque chose à ajouter à ce sujet.

**M. Ed Komarnicki:** D'accord. Il pourra probablement intervenir plus tard, mais comment répartiriez-vous les risques, en pourcentages, entre les installations de manutention d'hydrocarbures où aucun navire n'est présent et celles où un navire est présent? Pouvez-vous faire une telle estimation?

**M. Scott Wright:** Non. Il est difficile de quantifier ces situations.

**M. Ed Komarnicki:** Je crois savoir qu'il y a environ 400 installations de manutention d'hydrocarbures. Ai-je tort de croire que c'est un nombre assez élevé?

**M. Scott Wright:** C'est bien le cas.

**M. Ed Komarnicki:** M. Sumaila a dit qu'il s'inquiétait du fait que les capacités d'intervention sont limitées et insuffisantes et que, dans la plupart des cas, elles n'ont pas été éprouvées. En même temps, je vous ai entendu dire que vous avez procédé à des exercices avec les États-Unis.

Y en a-t-il d'autres qui participent? Que pensez-vous de cette déclaration?

**M. Scott Wright:** La Loi sur la marine marchande du Canada nous impose de procéder régulièrement à des exercices, qui comprennent des déploiements de matériel et des simulations. Nous

participons également à des exercices transfrontaliers avec l'État de Washington et l'Alaska, qui sont organisés par les Gardes côtières canadienne et américaine.

Nous sommes accrédités comme organisme d'intervention disposant de 10 000 tonnes de matériel. Toutefois, si nous examinons nos stocks et appliquons les mêmes normes de planification, nous avons en fait 26 000 tonnes de matériel d'intervention. Par conséquent, nous dépassons de loin les exigences législatives auxquelles nous devons nous conformer.

**M. Ed Komarnicki:** Je suppose que vous êtes accrédités au niveau fédéral à titre d'organisme d'intervention primaire et que les installations de manutention d'hydrocarbures doivent également être accréditées sur ce plan.

Comment faites-vous pour vous adapter à des développements tels que l'expansion de certaines installations de manutention, les changements de matériel, l'évolution des circonstances, etc.? Quelles mesures prenez-vous pour y faire face? Compte tenu du fait que les changements sont très nombreux et très différents les uns des autres, y a-t-il des critères objectifs que tout le monde doit respecter?

• (0950)

**M. Scott Wright:** À titre d'organisme d'intervention, notre rôle consiste non à soutenir ou à rejeter des projets particuliers, mais plutôt à nous tenir au courant des initiatives proposées pour en évaluer les effets sur notre état de préparation. Nous avons étroitement collaboré avec Enbridge au sujet du projet Northern Gateway, afin d'en connaître les risques et leurs répercussions sur le personnel et le matériel d'intervention.

Nous travaillons également avec Kinder Morgan, au sud, pour nous familiariser avec son projet et déterminer les mesures à prendre face à ces changements des activités le long de la côte.

**M. Ed Komarnicki:** Très bien. Croyez-vous que vos efforts sont suffisamment énergiques et que les mesures législatives en place suffisent pour vous permettre de faire votre travail?

**M. Scott Wright:** Nous allons certainement dans la bonne direction. Nous avons un effectif à temps plein d'une trentaine de personnes auxquelles s'ajouteront 16 nouvelles recrues cette année. Nous continuerons à croître. Nous envisageons quelques initiatives qui renforceront nos capacités, comme de nouvelles bases et des temps de réaction plus courts.

Oui, nous sommes en train de croître en prévision des dispositions législatives susceptibles d'être adoptées, dans le cadre de notre approche de modèle continu.

**M. Ed Komarnicki:** Je vous remercie.

**Le président:** À vous, monsieur Stewart.

**M. Kennedy Stewart (Burnaby—Douglas, NPD):** Monsieur le président, c'est un plaisir pour moi de participer à cette réunion.

Je remercie les témoins de leur présence au comité aujourd'hui.

Je suis député de Burnaby—Douglas. Notre circonscription a la chance de compter un certain nombre d'installations, y compris le terminal maritime de Westridge dont les activités sont liées à nos discussions. De plus, M. Wright a mentionné la société Kinder Morgan.

J'ai eu plaisir de visiter vos installations, monsieur Wright. Je vous remercie d'avoir organisé cette visite.

J'aimerais avoir des exemples plus concrets de l'application de cette modification apportée à la Loi sur la marine marchande du Canada au sujet des installations de manutention d'hydrocarbures.

Je vais peut-être vous adresser ma première question, monsieur Wright.

En 2007, Kinder Morgan a eu un déversement de 250 000 litres de pétrole dans l'inlet Burrard. D'après ce que j'ai lu, votre organisme s'est occupé du nettoyage de la pollution causée par les 125 000 litres qui s'étaient écoulés dans l'inlet Burrard. Est-ce exact?

**M. Scott Wright:** Oui.

**M. Kennedy Stewart:** J'aimerais vous demander, pour que le comité puisse disposer d'exemples concrets, quel pourcentage du pétrole brut vous avez réussi à récupérer. Sur la quantité totale déversée, quel volume avez-vous recueilli?

**M. Scott Wright:** Dans cet incident particulier, la Western Canada Marine Response Corporation travaillait pour un client à qui appartiennent les renseignements que vous demandez. Ce client peut décider de vous les transmettre, mais, je regrette, notre société ne peut pas le faire.

**M. Kennedy Stewart:** Vous n'avez donc aucune idée de la quantité de pétrole récupérée?

**M. Scott Wright:** Oui, nous connaissons cette quantité.

**M. Kennedy Stewart:** Mais vous ne nous en parlerez pas. D'accord.

Pouvez-vous nous dire combien a coûté le nettoyage de cette quantité inconnue de pétrole?

**M. Scott Wright:** Je regrette, je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais je dirais que le chiffre s'élevait certainement à des millions de dollars.

**M. Kennedy Stewart:** Pouvez-vous nous dire quelle était la nature de la substance déversée? S'agissait-il de brut conventionnel? De brut à base de bitume?

**M. Scott Wright:** C'était du bitume synthétique, du pétrole synthétique albien, je crois. Les techniques d'intervention que nous avons adoptées dans ce cas particulier n'étaient pas différentes de celles que nous utilisons pour d'autres produits. Le pétrole répandu s'est comporté d'une façon très semblable à celle des combustibles de soute dont nous nous étions occupés dans le passé.

**M. Kennedy Stewart:** Cela m'amène à ma question suivante. Est-ce que le bitume flotte ou coule?

**M. Scott Wright:** Le bitume n'est pas expédié par pipeline. Il s'agit plutôt de bitume dilué, qui a des propriétés très différentes. Beaucoup d'études ont été réalisées sur le bitume dilué, ses effets sur l'environnement et ses caractéristiques de flottaison.

• (0955)

**Le président:** Vous pouvez continuer, monsieur Wright, à moins que vous ayez fini.

**M. Scott Wright:** Non, j'ai terminé.

**Le président:** Vous pouvez poursuivre, monsieur Stewart.

**M. Kennedy Stewart:** Je vous ai demandé si le bitume flotte ou coule parce qu'on envisage de construire un nouvel oléoduc entre Edmonton et Burnaby, qui aura une capacité de 590 000 barils par jour. Je suis sûr que vous êtes au courant de ce projet parce que vous...

**Le président:** M. Watson invoque le Règlement.

**M. Jeff Watson:** Monsieur le président, même s'il est intéressant de parler d'oléoducs, j'aimerais savoir de quelle façon cela se rattache aux installations de manutention d'hydrocarbures ou à la réaction à des déversements de SNPD. Le député pose des questions depuis

plusieurs minutes déjà. Notre étude ne porte pas d'une façon générale sur les pipelines et autres. Nous discutons en particulier d'un projet de loi.

**Le président:** Je suis sûr que M. Stewart compte parler du projet de loi.

**M. Kennedy Stewart:** C'est exact.

Merci, monsieur le président.

Cet oléoduc aboutit bien sûr à de nouvelles installations de manutention d'hydrocarbures qui sont actuellement en construction. Il y aura deux quais supplémentaires qui seront ajoutés aux installations de Burnaby. D'après la société, celles-ci s'occuperont exclusivement de brut à base de bitume. C'est pour cette raison que je me demande si le bitume flotte ou coule. J'imagine que s'il coule, comme l'affirment certaines études, vous aurez besoin de capacités d'intervention différentes.

Qu'avez-vous à nous dire à ce sujet?

**M. Scott Wright:** C'est exact. Nous adapterons nos capacités et notre matériel en fonction des produits qui passeront dans notre région.

**M. Kennedy Stewart:** À quelle étape en sont vos préparatifs à cet égard?

**M. Scott Wright:** Le projet n'en est encore qu'à l'étape de la proposition. Les responsables l'examinent, mais il n'est pas dit qu'il sera réalisé. Comme je l'ai déjà mentionné, nous évoluons constamment et avons l'intention d'ajouter 16 nouveaux employés à temps plein à notre effectif. Nous augmentons donc notre personnel de 50 %. De plus, nous devons recevoir cette année du matériel d'une valeur de 6,5 millions de dollars. Au chapitre de l'expansion, c'est probablement l'une de nos années les plus actives. Bref, nous continuons à développer nos capacités.

**M. Kennedy Stewart:** Je vous remercie.

Je voudrais maintenant poser une question à M. Sumaila.

**Le président:** Très brièvement, s'il vous plaît, car votre temps de parole est écoulé.

**M. Kennedy Stewart:** Je me pose des questions au sujet des coûts. Si nous avons un déversement causé par un pétrolier de calibre Aframax dans l'inlet Burrard — soit l'équivalent d'environ 750 000 barils —, à combien estimeriez-vous le coût du nettoyage?

**M. Rashid Sumaila:** Je peux vous affirmer que ce serait énorme. On a calculé un montant par baril, mais je ne m'en souviens pas. Je peux vous trouver ce chiffre. Il suffirait alors de faire une simple multiplication. J'ai essayé très fort de lancer une étude sur cette question précise, parce qu'il est très important de disposer de ces renseignements.

Pour revenir à votre question précédente concernant le bitume qui flotte ou qui coule, je vous dirai que le produit déversé dans la rivière Kalamazoo était du bitume dilué, qu'il a été extrêmement difficile de récupérer. C'est ce qu'ont dit des responsables de l'EPA américaine. Personne ne s'attendait à ce que le nettoyage soit tellement difficile dans le cas de produits pétroliers submergés. C'est une citation attribuée à des responsables qui se sont occupés de l'incident lorsqu'il s'est produit. C'est une grande affaire.

**M. Kennedy Stewart:** Merci, monsieur Sumaila.

**Le président:** À vous, monsieur Toet.

**M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC):** Je poserai ma première question à M. O'Connor.

J'aimerais avoir des précisions sur quelques points que vous avez abordés dans votre exposé préliminaire pour m'assurer d'avoir bien compris. Vous avez parlé dans votre exposé de la Convention SNPD de 2010. Vous avez dit que vous y croyez très fort et que c'est un traité international très bien conçu. Vous avez même ajouté que votre organisation et vous-même avez travaillé très fort à la promotion de cette convention. Est-ce bien ce que vous avez dit?

**M. John O'Connor:** Oui. En fait, bien que le comité ne le sache peut-être pas, le Canada, et non mon association, a été l'un des chefs de file qui ont déployé de grands efforts à l'échelle internationale en faveur de la signature de la Convention SNPD de 1996.

Je ne perdrai pas de temps à vous donner des détails sur la convention de 1996. Qu'il me suffise de dire qu'elle a été signée. Toutefois, elle contenait un certain nombre de détails qui prêtaient à confusion. Ils ont été réglés dans un protocole signé en 2010 qui a donné le jour à ce qu'on appelle la Convention SNPD de 2010.

Le Canada a été très actif à cet égard. Il a en fait eu un important rôle de leadership grâce, non à mon association, mais à des fonctionnaires de Transports Canada. C'était dans une grande mesure non seulement une initiative canadienne, mais un instrument que le Canada soutenait.

Par l'entremise de ses comités de l'environnement, des hydrocarbures et des SNPD, notre association a énergiquement manifesté son appui à la convention. Transports Canada avait alors produit différents documents de travail. Nous avons participé à un certain nombre de réunions avec des représentants de Transports Canada pour discuter de la convention.

De toute évidence, aucun traité international n'est parfait. La convention aurait peut-être pu être meilleure, mais nous croyons qu'elle est bonne telle quelle, et nous l'appuyons.

• (1000)

**M. Lawrence Toet:** Je vous remercie.

J'aimerais avoir des précisions sur la CIDPHN. Vous avez dit que la caisse peut couvrir 165 millions de dollars de plus. Est-ce tout? Est-ce que ces 165 millions s'ajoutent à la couverture assurée par la convention SNPD?

**M. John O'Connor:** Le montant que la CIDPHN peut contribuer en cas d'incident... Pour le moment, cela ne s'applique qu'aux hydrocarbures. Le montant que la caisse peut contribuer est fixé par le Parlement. Vous pouvez donc le modifier à votre gré. À l'heure actuelle, il s'établit à environ 160 millions de dollars supplémentaires. Nous ne parlons pas là de milliards de dollars, mais c'est certainement mieux que rien. Nous sommes convaincus que c'est un pas dans la bonne direction.

Faut-il porter le plafond de la caisse à 200 ou 250 millions de dollars, par exemple? C'est à voir. Nous ne pensons pas qu'il serait réaliste de fixer un plafond illimité, mais nous croyons sûrement que le financement supplémentaire devrait s'étendre aux cargaisons de SNPD.

**M. Lawrence Toet:** Très bien.

Cela m'amène à la question suivante. J'ai l'impression qu'il y a une certaine contradiction entre ce que vous venez de dire et ce qu'a mentionné M. Watson lorsqu'il vous a demandé s'il y avait eu, à votre connaissance, des déversements qui ont coûté plus de 200 millions de dollars. Vous lui avez répondu que certains déversements ont occasionné des frais bien supérieurs à ce montant.

En fait, je suis en train de me demander pourquoi vous appuyez cette convention et en faites la promotion alors que vous êtes

persuadé qu'elle est tout à fait insuffisante. J'ai du mal à le comprendre.

**M. John O'Connor:** Je vais essayer de mieux m'expliquer. Je ne voulais pas donner cette impression.

Je n'aurais sans doute pas dû répondre à la question de savoir s'il y a eu des déversements de SNPD qui ont coûté plus de 200 millions de dollars parce que nous devrions tous examiner... Il y a des moyens de trouver, mais je voudrais dire...

**M. Lawrence Toet:** Précisons un peu les choses. Nous avons entendu ici des fonctionnaires de Transports Canada qui ont fait des recherches très approfondies à ce sujet. Ils n'ont découvert aucun incident ayant occasionné des frais de plus de 200 millions de dollars.

C'est l'une des raisons pour lesquelles nous ratifions la convention. Je crois qu'il importe de s'en tenir aux faits dans ce domaine.

**M. John O'Connor:** Tout d'abord, quand vous parlez d'environ 200 millions de dollars — mais je ne sais pas vraiment pourquoi vous avez choisi ce chiffre —, il s'agit pour nous de dollars courants. Si un incident s'était produit il y a quelques années, un montant inférieur à 200 millions de dollars équivaldrait aujourd'hui à plus de 200 millions. Je ne sais pas vraiment où vous voulez en venir.

Permettez-moi simplement de dire qu'indépendamment de l'*Exxon Valdez* — qui, soit dit en passant, semble avoir coûté 5 milliards de dollars —, la convention sur les hydrocarbures ne nous offrirait pas une indemnité de 5 milliards si un incident comparable se produisait au Canada. Toutefois, à mon avis, qui est aussi celui de l'association, cela ne nous empêche pas du tout de vouloir adhérer à la convention.

La convention assure un financement. Nous espérons ne jamais en avoir besoin, comme nous espérons que nous n'aurons jamais besoin d'aller au-delà du plafond. Toutefois, indépendamment du montant dont nous aurions besoin, nous aurions au moins l'assurance de disposer du maximum prescrit.

Peu importe ce qui s'est produit dans le passé. Nous devons considérer l'avenir. Si nous avons jamais un déversement, petit ou grand, nous aurions accès à ce financement.

**M. Lawrence Toet:** De notre côté, nous devons bien sûr nous acquitter de nos obligations. Lorsque nous cherchons à déterminer s'il convient ou non de ratifier une convention, nous devons établir si elle assure une couverture adéquate. Nous nous en sommes assurés dans une certaine mesure.

Si nous sommes persuadés que nous n'aurons jamais à faire des travaux d'assainissement de plus de 200 millions de dollars, nous devons nous rendre compte qu'il s'agit du passé et considérer l'avenir. Nous avons en outre un chiffre qu'il n'est pas question de fixer une fois pour toutes. Ce chiffre devra être rajusté de temps en temps, de même que la CIDPHN, comme vous l'avez dit.

Nous cherchons à déterminer si le montant convient aux niveaux d'aujourd'hui. J'ai l'impression, si votre organisation a fortement appuyé la convention SNPD, que vous êtes raisonnablement sûr que le montant est suffisant. Autrement, vous n'auriez pas continué à manifester votre appui.

**M. John O'Connor:** C'est exact. Lorsque j'ai dit que le financement était adéquat, je pensais qu'il constituait un pas réaliste vers l'avant.

Vous avez peut-être noté que le financement offert dans le cas des SNPD était inférieur à celui des hydrocarbures. Vous vous êtes peut-être interrogés à ce sujet. Eh bien, les SNPD comprennent des choses vraiment étranges. En cas de déversement d'hydrocarbures, le nettoyage nécessite l'intervention d'une main-d'oeuvre nombreuse, mais ce n'est pas toujours vrai dans le cas des SNPD. Le nettoyage pourrait ne pas nécessiter beaucoup de travail physique comme la récupération du pétrole sur les plages, etc. Quoi qu'il en soit, la convention offre ce financement.

J'ai un autre point à signaler. Si nous décidions de ne pas adopter la convention, non seulement nous n'aurions pas accès au financement, mais la limite de la responsabilité des propriétaires de navires serait inférieure. Autrement dit, nous obtiendrions moins des armateurs et rien du tout du fonds SNPD. Bref, nous y perdriions beaucoup.

•(1005)

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur Watson, vous avez cinq minutes.

**M. Jeff Watson:** Monsieur O'Connor, je voudrais revenir pour quelques instants aux modifications que vous avez proposées.

Si j'ai bien compris, vous ne nous demandez pas de créer un fonds parallèle pour l'industrie chimique, qui ferait pendant à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Vous souhaitez plutôt inscrire dans la loi des dispositions permettant que la CIDPHN soit partagée entre le secteur pétrolier, l'industrie des produits chimiques, l'industrie des engrais et d'autres. Est-ce exact?

**M. John O'Connor:** Oui. La caisse devrait être partagée de la même façon que les contributions au fonds SNPD.

Le Parlement peut faire ce qu'il veut, mais il conviendrait peut-être que les contributions — si contributions il y a — viennent des destinataires des cargaisons en vrac plutôt que de ceux qui reçoivent des boîtes d'Ajax. Si on essaie d'étendre la CIDPHN aux SNPD emballées et aux produits contenus dans de petites boîtes, ce serait trop compliqué. C'est justement le changement que nous avons fait en 2010 car, d'après la convention initiale de 1996, les contributions devaient être perçues des destinataires de toutes les cargaisons, y compris les boîtes d'Ajax. Nous sommes conscients maintenant qu'il serait trop compliqué de recueillir des contributions auprès de ces gens et d'essayer de suivre ces cargaisons emballées. On a donc préféré s'en tenir au vrac. Je crois qu'il devrait en être de même pour la CIDPHN.

**M. Jeff Watson:** D'accord, mais précisons que nous ne cherchons pas à faire de la publicité pour Ajax.

Y a-t-il un inconvénient à ce que l'industrie pétrolière, qui finance la CIDPHN, finance aussi les opérations de nettoyage en cas de déversement de potasse ou d'une autre substance nocive, ou inversement?

**M. John O'Connor:** Premièrement, l'industrie pétrolière ne finance pas la CIDPHN. Comme vous le savez, elle n'y a pas versé un sou depuis 1976. Par conséquent, nous ne devrions pas trop nous inquiéter de la nature des produits déversés.

Deuxièmement, l'industrie pétrolière elle-même a des activités qui vont au-delà du pétrole. Elle s'occupe de navigation, de transport et de cargaisons de SNPD en vrac autres que le pétrole.

Troisièmement, pour ce qui est des opérations de nettoyage en cas de déversement d'engrais ou d'autres produits, nous croyons que la CIDPHN... Voilà tout l'intérêt d'une responsabilité limitée. Le

montant à verser n'est pas illimité et ne devrait pas l'être, à notre avis, parce que ce ne serait pas réaliste. De plus, si la responsabilité est illimitée, nous pourrions en principe avoir un déversement qui viderait totalement la caisse, ce que nous aimerions éviter à tout prix. Nous voulons tout simplement avoir un niveau supplémentaire de financement. C'est tout.

Une société pétrolière pourrait dire qu'elle préfère consacrer l'argent à ses propres produits, qui pourraient comprendre certaines SNPD à part le pétrole, mais pas à l'ensemble des SNPD. C'est fort bien, mais, à notre avis, les destinataires de cargaisons de pétrole ne seraient pas les seuls à contribuer au financement d'opérations de nettoyage couvertes par la CIDPHN. Tous les destinataires de cargaisons en vrac seraient mis à contribution.

**M. Jeff Watson:** Je crois que les entreprises qui contribuent à la caisse peuvent avoir de bonnes raisons de ne pas vouloir financer les opérations de nettoyage d'autres industries, et inversement.

Merci, monsieur le président. Je n'ai pas d'autres questions à poser.

**Le président:** Il nous reste quelques minutes. Nous savons tous que nous devons nous rendre à la Chambre. Or il semble que les autobus sont assez lents à cause du temps. Je vais donc permettre une question à M. Mai, une autre à M. Simms et une autre encore de ce côté. Je vois que M. Simms se désiste. Allez-y, monsieur Mai. Une seule question, s'il vous plaît.

**M. Hoang Mai:** J'ai une question à poser à M. O'Connor. Je l'aurais posée à M. Wright, mais je m'adresserai directement à vous. En ce qui concerne le libellé des dispositions, pouvez-vous nous dire si vous appuyez la recommandation de M. Wright quant à l'extension de la couverture des organismes d'intervention à leurs mandataires? Si oui, avez-vous un libellé à proposer? Pouvez-vous nous donner des conseils précis sur la façon de modifier le projet de loi C-3?

**M. John O'Connor:** Premièrement, je dois dire que mon association s'occupe de droit maritime. Nous appuyons les modifications proposées de la Loi sur la marine marchande du Canada visant à étendre la couverture de la société de M. Wright à ses mandataires. Le problème, dans le texte d'origine, c'est qu'on supposait que la société de M. Wright s'occuperait elle-même de tous les travaux. On s'est rendu compte depuis qu'il est beaucoup moins coûteux d'engager d'autres entreprises pour faire le travail sur le terrain sous la direction de la société. À l'époque, si je m'en souviens, personne n'avait pensé aux mandataires. Je crois donc que ces modifications sont utiles.

Deuxièmement, en ce qui concerne la recommandation visant à étendre la couverture aux opérations faites à terre, comme lorsque la société de M. Wright travaillait à Lac-Mégantic, par exemple — la succursale est, pas ouest, y a travaillé très fort cet été —, pour qu'elle puisse bénéficier là de la même immunité, nous n'avons pas vraiment un point de vue à formuler à cet égard. Qu'il me suffise de dire qu'il faut être prudent dans ce domaine parce qu'il y a des aspects constitutionnels en jeu. Si la société s'occupe d'un déversement qui a eu lieu parce qu'un camion s'est renversé sur une route provinciale, est-il possible d'invoquer le projet de loi C-3 pour lui accorder l'immunité pendant qu'elle fait des travaux sur des terres provinciales? Je ne le crois pas. J'estime donc qu'il faut être prudent à cet égard.

De toute façon, je n'ai aucun libellé à proposer parce que nous nous occupons de droit maritime.

•(1010)

**Le président:** Merci beaucoup.

S'il n'y a pas d'autres questions, je vais remercier nos témoins de leur présence aussi bien en personne que par vidéoconférence. Vos témoignages nous aideront considérablement à comprendre le sujet à l'étude. Merci beaucoup.

Je souhaite à tout le monde un bon week-end.

Nous nous retrouverons mardi prochain. 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>