



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des pêches et des océans

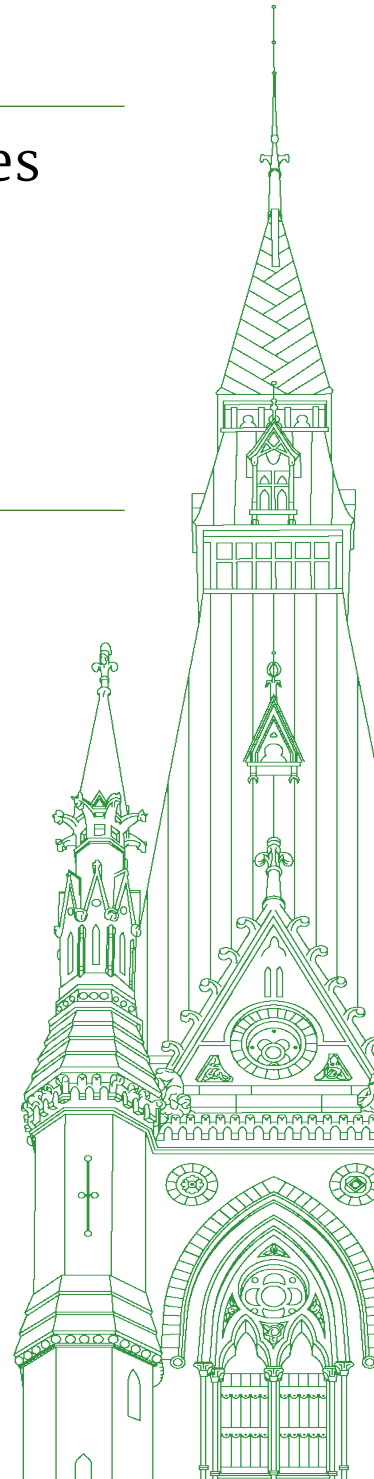
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 013

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le mardi 29 mars 2022

Président : M. Ken McDonald



Comité permanent des pêches et des océans

Le mardi 29 mars 2022

• (1100)

[Traduction]

Le président (M. Ken McDonald (Avalon, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bonjour à tous.

Je vous souhaite la bienvenue à la 13^e séance du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée le 20 janvier 2022, le Comité entreprend son étude sur les déversements de conteneurs de cargaison maritimes.

Le Comité se réservera les 15 dernières minutes de la séance d'aujourd'hui pour discuter à huis clos des instructions à donner pour la rédaction d'un projet de rapport sur la traçabilité du poisson et des produits de la mer.

La séance se déroule en format hybride, conformément à l'ordre pris par la Chambre le 25 novembre 2021.

Des services d'interprétation sont offerts pendant la séance. Si vous perdez l'interprétation, veuillez m'en informer immédiatement et nous veillerons à ce qu'elle soit rétablie avant de poursuivre.

La fonction « Lever la main », au bas de l'écran, peut être utilisée à tout moment pour manifester sa volonté d'intervenir ou attirer l'attention de la présidence.

Quand vous êtes prêt à parler, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer. Exprimez-vous lentement et distinctement, et cela vaut pour moi aussi. Il faut se mettre en sourdine lorsqu'on ne parle pas.

Je vous rappelle que les députés et les témoins doivent toujours s'adresser à la présidence.

Je rappelle également à tous les participants qu'il est interdit de faire des captures d'écran ou de prendre des photos de l'écran.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins d'aujourd'hui.

Nous accueillons Chris Henderson, sous-commissaire aux Opérations de la Garde côtière canadienne, ainsi que Jonathan Brickett, directeur régional, Gestion des incidents, Région de l'Ouest. Du ministère des Transports, nous accueillons Martin McKay, directeur exécutif des Affaires législatives, réglementaires et internationales, Sécurité et sûreté maritimes; Naim Nazha, directeur exécutif de la Sécurité de la navigation et des programmes environnementaux, Sécurité et sûreté maritimes; Désirée Sauvé, directrice générale intérimaire du Plan de protection des océans; et François Marier, directeur des Politiques maritimes internationales.

Je souhaite la bienvenue à Mme Gaudreau, qui remplace Mme Desbiens aujourd'hui, et je crois que M. Paul-Hus remplace M. Zimmer. Je suis content de vous accueillir parmi nous.

Nous entendrons pour commencer l'exposé de M. Henderson, qui disposera d'un maximum de cinq minutes, s'il vous plaît.

Quand vous êtes prêt, monsieur Henderson, la parole est à vous pour cinq minutes ou moins, s'il vous plaît.

M. Chris Henderson (sous-commissaire, Opérations, Garde côtière canadienne): Bonjour à vous, monsieur le président.

Je remercie tous les membres du Comité de m'offrir l'occasion de participer ce matin à votre étude sur les déversements de cargaison maritimes.

Pour commencer, j'aimerais donner un aperçu de l'état actuel des choses concernant la perte de cargaison maritime au Canada, en évoquant en particulier le cas récent du *Zim Kingston*.

Comme vous le savez, les tendances mondiales en matière de transport maritime continuent d'évoluer. Les navires sont maintenant plus grands, transportant d'énormes volumes de marchandises diverses — allant des articles ménagers de tous les jours aux produits alimentaires, en passant par le pétrole et d'autres carburants. Par exemple, en mai 2021, le *Marco Polo*, le plus grand porte-conteneurs à avoir fait escale sur la côte est de l'Amérique du Nord, a accosté au port de Halifax. Ce navire peut loger plus de 16 000 conteneurs.

Ces navires et leur cargaison sont essentiels aux chaînes d'approvisionnement mondiales dont nous dépendons pour les nécessités de la vie quotidienne, ainsi qu'à la poursuite de la croissance de l'économie canadienne. Cependant, la circulation de ces grands navires et de leur cargaison sur les océans et dans les eaux canadiennes ne se fait pas sans risque. Des accidents se produisent et peuvent entraîner la perte de marchandises.

Nous en avons fait l'expérience en octobre dernier, lorsque le *Zim Kingston* a perdu 109 conteneurs au large de l'île de Vancouver à la suite d'un événement météorologique extrême. Grâce aux investissements importants réalisés par le gouvernement du Canada dans le cadre du Plan de protection des océans depuis 2017, la Garde côtière était bien outillée pour intervenir rapidement et efficacement face à cet incident.

• (1105)

[Français]

Par exemple, dans le cadre de l'initiative Planification de l'intervention environnementale intégrée, nous avons élaboré des plans d'intervention régionaux, qui ont joué un rôle clé pour permettre d'informer rapidement les collectivités autochtones et côtières, ainsi que d'autres partenaires d'intervention, de l'incident.

De plus, l'établissement d'un horaire d'exploitation 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 aux centres des opérations régionales et au centre national de commandement de la Garde côtière canadienne a contribué de façon prépondérante à la coordination de notre intervention opérationnelle tout au long de l'incident.

Enfin, les investissements en matière de prévision de la dérive et de modélisation sublittorale ont permis à la Garde côtière canadienne de suivre la trajectoire des conteneurs perdus et de prévoir les endroits où ceux-ci et leur contenu pouvaient s'échouer.

[Traduction]

Ce ne sont là que quelques-uns des investissements découlant du Plan de protection des océans qui ont grandement contribué à l'amélioration de la sécurité maritime et à la protection de l'environnement marin, et qui se sont avérés des plus profitables dans le cadre de l'intervention menée face à l'incident impliquant le *Zim Kingston*. Les conteneurs perdus provenant du *Zim Kingston* demeurent une priorité pour la Garde côtière.

En vertu de la Loi sur les épaves, les bâtiments abandonnés ou dangereux, une autre initiative découlant du Plan de protection des océans, le retrait de la cargaison perdue est la responsabilité du propriétaire du navire. La responsabilité de la Garde côtière consiste à veiller à ce que le propriétaire prenne les mesures appropriées à l'égard de la cargaison perdue.

[Français]

À la suite du déversement de conteneurs du *Zim Kingston*, la Garde côtière canadienne a surveillé et soutenu les opérations de nettoyage des plages, et elle continue de veiller à ce que le propriétaire du navire s'acquitte de ses responsabilités. À la demande de la Garde côtière canadienne, le propriétaire a mené une opération de recherche au sonar au mouillage de Constance Bank. On planifie actuellement une deuxième opération de recherche au sonar, qui aurait lieu dans le secteur du cap Flattery.

De plus, la Garde côtière a demandé au propriétaire du navire de procéder à une évaluation des risques environnementaux afin de déterminer les répercussions possibles des conteneurs perdus sur le milieu marin. Nous continuons de collaborer avec les partenaires et les intervenants, et de les tenir au courant de la situation.

[Traduction]

L'intervention menée face à l'incident impliquant le *Zim Kingston* fut une intervention complexe qui a mis en évidence les nombreux défis posés par les déversements de cargaison maritimes. Nous sommes fiers des efforts d'intervention rapides, efficaces, concertés et soutenus qui ont été déployés par nos équipes et nos nombreux partenaires d'intervention pour régler avec succès et en toute sécurité les problèmes causés par cet incident complexe.

Nous avons beaucoup appris de cet incident et nous continuerons à en tirer des leçons pendant bien des années.

Je vous remercie et je serai heureux de répondre à vos questions

Le président: Merci. Vous avez pris cinq minutes pile.

Nous entendrons maintenant M. MacKay, qui représente le ministère des Transports. Vous avez un maximum de cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Martin McKay (directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales, Sécurité et sûreté maritimes,

ministère des Transports): Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

[Français]

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de participer à votre étude sur les déversements de conteneurs de cargaison maritimes.

[Traduction]

J'aimerais commencer par donner un bref aperçu du cadre juridique international et national qui régit le transport sécuritaire des conteneurs de cargaison maritimes au Canada.

[Français]

Par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale, le Canada fait partie de plusieurs conventions internationales relatives au transport et à la manutention des conteneurs de cargaison maritimes, qui sont adoptées dans le droit canadien en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et de la Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs, et de leurs règlements respectifs.

[Traduction]

Celles-ci définissent un cadre de sécurité rigoureux régissant la manière dont les conteneurs sont transportés dans le monde entier sur des navires. Par exemple, les armateurs doivent s'assurer que les conteneurs sont régulièrement testés et maintenus en bon état, et le capitaine et l'équipage du navire doivent s'assurer que les conteneurs sont sécurisés à bord.

Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées à l'intérieur de conteneurs, d'autres codes internationaux s'appliquent pour garantir qu'elles sont marquées et stockées en toute sécurité. Le Canada exige également que les navires fournissent des documents sur le contenu des conteneurs, y compris les marchandises dangereuses, avant d'entrer dans les eaux canadiennes, afin que nous sachions ce qu'ils contiennent et où ils se trouvent. Mais des accidents peuvent arriver, comme nous l'avons vu avec le *Zim Kingston*.

Vous avez entendu mon collègue, M. Henderson, qui a expliqué comment la Garde côtière canadienne a mené la réponse au déversement. Transports Canada joue également un rôle important pour s'assurer que le navire est structurellement solide, pour diriger le navire vers un ancrage ou un poste d'amarrage sûr, et pour inspecter le navire en vue de la conformité et des mesures de mise en application.

• (1110)

[Français]

Transports Canada établit également le régime de responsabilité et d'indemnisation pour les incidents de navires, notamment les déversements de conteneurs, les incendies et la pollution. En vertu de la Loi sur la responsabilité en matière maritime et de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, les propriétaires de navires sont responsables de la pollution causée par leurs navires et de la perte de cargaisons et de conteneurs.

De plus, le Canada dirige les efforts internationaux visant à établir un régime mondial de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages causés par les substances dangereuses et nocives afin de contribuer à une indemnisation mondiale adéquate des victimes de dommages dus à la pollution.

[Traduction]

Dans le cadre du Plan de protection des océans, des progrès importants ont été réalisés pour renforcer la prévention et l'intervention en cas d'accidents et d'incidents impliquant des porte-conteneurs maritimes. Nous continuons d'améliorer le système de sécurité maritime afin d'atténuer les risques et les impacts sur les peuples autochtones, les communautés côtières et l'environnement marin.

[Français]

En terminant, j'aimerais souligner la gravité de l'incident du *Zim Kingston* ainsi que l'importance de ce que nous continuons d'apprendre de ces événements. Le Canada a mis en place un solide régime de sécurité et de responsabilité, qui a contribué à la réussite de la réponse à l'incident.

[Traduction]

Je vous remercie et j'attends de recevoir vos questions.

Le président: Merci. Vous avez pris une minute de moins que le temps imparti, donc je suis certain que nous saurons en faire bon usage plus tard.

Passons maintenant aux questions des députés.

Nous entendrons d'abord M. Arnold, qui aura six minutes ou moins, s'il vous plaît.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président, et merci aux deux témoins de comparaître aujourd'hui.

L'incident du *Zim Kingston* a certainement soulevé des questions dans l'esprit des gens de la côte Ouest de la Colombie-Britannique. Une partie du Plan de protection des océans annoncé en 2016 consistait à améliorer les prévisions météorologiques.

Pouvez-vous nous expliquer comment le *Zim Kingston* a pu se retrouver dans des conditions météorologiques aussi mauvaises et comment cela a contribué à l'incident?

Je crois que cette question s'adresserait au ministère des Pêches et des Océans, par la Garde côtière.

M. Chris Henderson: Monsieur le président, je ne pourrai pas répondre complètement à la question parce qu'une partie de celle-ci ne relève pas de la compétence de la Garde côtière.

L'augmentation des événements météorologiques [*difficultés techniques*] d'Environnement et Changement climatique Canada, mais je vais essayer de répondre à la question de savoir comment le *Zim Kingston* a pu se retrouver ainsi happé par les bourrasques de vent, pour ainsi dire.

Le navire se dirigeait vers Vancouver et approchait de l'entrée du détroit de Juan de Fuca à un moment où des conditions météorologiques difficiles frappaient la côte Ouest: vents violents, mer agitée. Encore une fois, ce n'est pas vraiment du ressort de la Garde côtière d'expliquer pourquoi une telle chose peut se produire ou ce que l'on peut faire pour y remédier, mais le navire n'a pas pu... Le capitaine a choisi de rester à l'extérieur du détroit de Juan de Fuca parce qu'il n'était pas prêt à s'engager dans les voies de navigation menant au port, et le navire s'est retrouvé...

• (1115)

M. Mel Arnold: Il semble que les prévisions météorologiques améliorées qui étaient censées faire partie du Plan de protection des océans n'ont pas permis d'éviter cet incident. Est-ce exact?

M. Chris Henderson: Eh bien, monsieur, on ne peut rien changer au fait que c'est le capitaine du navire qui décide des déplacements du navire, quelle que soit la météo, et des prévisions météorologiques améliorées n'empêcheront pas le capitaine de prendre la décision de poursuivre son voyage.

M. Mel Arnold: D'accord, merci. Je vais passer à l'autre élément important que je remarque ici.

Il y a 109 conteneurs qui sont tombés en mer. Seuls quatre ont été retrouvés. Il reste donc 105 conteneurs introuvables. Il y avait des matières dangereuses et toxiques dans ces conteneurs. Combien des conteneurs qui n'ont pas été retrouvés contenaient des matières dangereuses ?

M. Chris Henderson: Deux. Quatre conteneurs tombés faisaient partie de la cargaison du *Zim Kingston* contenant des matières dangereuses. Il s'agissait de produits chimiques correctement emballés et marqués. Deux d'entre eux sont tombés en mer pendant que le navire était au large de l'île de Vancouver, et les deux autres sont restés à bord du navire.

M. Mel Arnold: Je comprends que ces marchandises dangereuses constituent une menace pour la santé des poissons ou des espèces aquatiques. Que fait le ministère pour récupérer ces marchandises dangereuses afin qu'elles ne nuisent pas aux espèces aquatiques?

M. Chris Henderson: Il y a plusieurs choses à mentionner ici.

Premièrement, il y a un risque d'impact environnemental. C'est certain. Selon l'information que nous ont donnée Environnement et Changement climatique Canada et le ministère des Pêches et des Océans, les données scientifiques sur ces produits chimiques indiquent qu'ils se dissoudront et se bio-restaureront très rapidement dans l'eau salée. S'il devait y avoir de la pollution résultant de l'ouverture de ces deux conteneurs maritimes en profondeur, elle sera limitée à la zone environnante et rapidement atténuée par la bio-restauration et la dissolution dans l'eau salée.

Cela dit, nous n'ignorons pas ce risque. Il incombe à l'armateur de s'en occuper, et nous travaillons en étroite collaboration avec lui. Il a accepté, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, de procéder à un relevé sonar au large du cap Flattery, à proximité de la zone où ces conteneurs maritimes ont été perdus. Nous prendrons des mesures à la lumière de ce qu'il pourra trouver, en fonction des informations que nous pourrions amasser. C'est...

M. Mel Arnold: Je vois qu'en tout, 57 tonnes d'amylxanthate de potassium, une substance utilisée dans les mines et les usines de pâte à papier, et de dioxyde de thiourée, une substance utilisée dans la fabrication de textiles, se trouvaient à bord des quatre conteneurs, dont deux sont tombés en mer et deux ont provoqué un incendie à bord.

On peut supposer qu'environ la moitié de ces 57 tonnes se trouve encore dans les eaux au large de la côte Ouest.

M. Chris Henderson: On peut calculer qu'environ 50 % des [*difficultés techniques*] restent introuvables. Il reste à voir si ces substances se trouvent toujours à l'intérieur des conteneurs maritimes, mais comme je l'ai dit, la science nous indique que ces substances chimiques, bien qu'elles constituent effectivement des matières dangereuses, se dissolvent rapidement dans l'eau et que leurs effets nocifs sur l'environnement sont atténués et diminuent rapidement une fois qu'elles sont dissoutes.

M. Mel Arnold: Je vous remercie.

Je crois que mon temps est écoulé.

Le président: Nous allons maintenant passer à M. Hardie pour six minutes ou moins, s'il vous plaît.

• (1120)

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici.

Commissaire Henderson, en 2016, ce comité s'est penché très attentivement sur la fermeture du centre de trafic maritime de Comox. Nous nous inquiétons des pannes de système, ainsi que du manque de personnel pour assurer le bon fonctionnement du centre situé dans la région de Victoria.

Y a-t-il eu des pannes ou des problèmes au centre de Victoria pendant cet épisode avec le *Zim Kingston*?

M. Chris Henderson: Il n'y en a pas eu, pour autant que je sache. Je demanderais à Jonathan Brickett s'il est au courant de pannes des Services de communication et de trafic maritimes, ou SCTM. Je crois que la réponse est non, mais il est beaucoup plus près que moi de l'épicentre de l'action, à Victoria.

M. Jonathan Brickett (directeur régional, Gestion des incidents, Région de l'Ouest, Garde côtière canadienne): Merci, monsieur.

Non, à ce moment-là, nous avons tout le personnel nécessaire, et toutes les notifications voulues parvenaient aux divers agents de service.

M. Ken Hardie: Monsieur, nous avons analysé les pannes et les difficultés liées au personnel au centre de Victoria et nous avons observé qu'à l'époque, c'étaient principalement des systèmes tiers qui étaient défectueux. Ces systèmes ont-ils été réparés ou remplacés?

Nous pouvons redonner la parole à M. Henderson pour cela.

M. Chris Henderson: Je suis désolé, monsieur. Je ne suis pas au courant des pannes auxquelles vous faites allusion.

Je me ferai un plaisir d'obtenir de l'information à ce sujet, nous pourrions chercher une réponse pour vous.

D'après ce que je comprends, le système et les outils technologiques des Services de communication et de trafic maritimes fonctionnaient correctement et il y avait suffisamment de personnel à ce moment-là. Je ne crois pas que des problèmes liés aux SCTM aient joué un rôle dans l'incident du *Zim Kingston*.

M. Ken Hardie: Merci beaucoup.

Monsieur McKay, y a-t-il des règles internationales régissant ce qui peut être mis dans un conteneur? Par exemple, si j'avais des barres de combustible nucléaire usées, pourrais-je les expédier par conteneur d'un pays à l'autre par l'océan?

Cette question s'adresse à M. McKay et au ministère des Transports.

M. Martin McKay: Pour répondre à votre question, oui, il existe des conventions et règlements internationaux précisement sur le cadre de sécurité entourant le trafic et l'expédition de conteneurs. [Difficultés techniques] il y a la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs et le Code maritime international des marchandises dangereuses.

C'est ce dernier code qui indique vraiment ce qui peut et ne peut pas être transporté en toute sécurité à bord d'un conteneur.

Toutes ces conventions sont mises en œuvre au moyen de règlements nationaux pris en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Ken Hardie: J'ai une autre question. Nous pourrions vérifier cela après la réunion, cependant, je vous remercie.

Y a-t-il des règles sur l'empilage des conteneurs? Il semblerait que ceux qui sont sur le dessus sont les plus susceptibles de passer par-dessus bord. Ne serait-il pas logique de prescrire que les conteneurs les moins susceptibles de contaminer ou de polluer l'environnement soient placés dans les positions les plus à risque?

M. Martin McKay: Effectivement, oui, il y a bel et bien des règles en vigueur sur la hauteur à laquelle les conteneurs peuvent être empilés. Cela relève de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs. Cette convention fournit des renseignements sur la plaque de sécurité fixée en permanence sur chaque conteneur pour...

M. Ken Hardie: D'accord. C'est bien de savoir qu'il y a une limite de hauteur, mais elle est très élevée, d'après ce que nous avons vu sur les photos.

Y a-t-il aussi des règles comme celles qui s'appliquent aux trains de marchandises? Lorsqu'on assemble un train de marchandises, on ne peut pas mettre de matières combustibles trop près du moteur. Existe-t-il des règles à cet égard?

Est-ce que les mêmes règles s'appliquent quand on empile les conteneurs sur un navire? Y a-t-il des règles qui exigent de placer plus bas la cargaison la plus dangereuse, pour qu'elle soit la moins susceptible de basculer par-dessus bord?

M. Martin McKay: Je demanderais à mon collègue Naim Nazha, directeur exécutif de la Sécurité de la navigation et des programmes environnementaux, de répondre à cette question.

M. Naim Nazha (directeur exécutif, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux, Sécurité et sûreté maritimes, ministère des Transports): Oui, il existe bel et bien des règles relatives à l'arrimage et à la séparation. Il s'agit de prendre en compte les marchandises dangereuses que renferment les conteneurs et les différentes catégories de marchandises qui seront embarquées sur le navire. Le capitaine et son équipage se chargeront de l'arrimage conformément aux règles.

• (1125)

M. Ken Hardie: Oui. Merci.

Le président: Merci, monsieur Hardie.

C'est maintenant au tour de Mme Gaudreau.

[Français]

Madame Gaudreau, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Marie-Hélène Gaudreau (Laurentides—Labelle, BQ): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les invités d'être avec nous aujourd'hui.

J'apprends beaucoup de choses. Il y a, d'emblée, quelques questions auxquelles on a déjà répondu. J'en ai d'autres, qui touchent mon inquiétude pour les générations futures.

Je vous ai entendu dire que l'on apprenait des événements survenus. Cela étant dit, il faut apprendre rapidement. L'étude de notre comité vise justement à aider à trouver des solutions, notamment des mesures préventives concrètes.

Ma première question se rapporte à la science.

Selon ce qui a été mentionné tantôt, des rapports démontrent que nous n'avons pas à nous inquiéter une fois que ce qui est actuellement en mer est dissous.

Dans ce cas, je ne sais pas si je peux me permettre, monsieur le président, de demander que nous ayons accès à ces rapports scientifiques pour nous rassurer. Je pense à nos enfants et aux générations futures. Cela pourrait nous rassurer sur ce plan.

Monsieur Henderson, j'aimerais obtenir des précisions. Vous avez dit que le capitaine a lui-même pris la décision de rester en mer, bien que la météo ne s'y prêtait probablement pas.

Dois-je comprendre que la réglementation découlant de la Loi sur la marine marchande du Canada ne contient rien de précis pour éviter qu'un tel cas se produise?

M. Chris Henderson: Je vous remercie de la question.

Tout d'abord, nous pouvons certainement vous faire parvenir le rapport et les renseignements scientifiques relatifs aux produits chimiques dangereux.

Au sujet de la réglementation qui est associée aux décisions de rester ou non en mer pendant une tempête, je devrai probablement demander aux représentants de Transports Canada de fournir une réponse.

Monsieur Nazha, êtes-vous en mesure d'y répondre?

M. Naim Nazha: Je peux effectivement répondre à la question de Mme Gaudreau.

Ayant moi-même navigué comme capitaine sur ces navires, je peux vous dire que le capitaine et les membres de son équipe planifient les voyages avant de prendre la mer. Ils prennent en considération la météo et l'itinéraire, du point A au point B, ainsi que tous les autres points pertinents, y compris la proximité d'une côte. La proximité de la côte Pacifique, dans ce cas, a été prise en considération par le capitaine et ses officiers. Des précautions sont prises en fonction des routes maritimes qui seront suivies. En situation de conditions extrêmes, ils demandent de rentrer, par exemple, dans ce que l'on appelle un lieu de refuge, pour être à l'abri d'intempéries, comme celles survenues sur la côte Ouest au moment de l'incident.

Ce sont certainement des éléments qui sont pris en considération.

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Je représente le Québec, et vous comprendrez que je me soucie beaucoup de notre fleuve Saint-Laurent.

Que vous manque-t-il pour éviter qu'une autre catastrophe ne survienne dans nos océans?

M. Naim Nazha: Il faut considérer que dans certaines zones, par exemple le Saint-Laurent, il y a le pilotage obligatoire. C'est la même chose sur la côte Ouest. Dès qu'un bateau entre dans ces eaux, il est assujéti au règlement sur le pilotage obligatoire où un pilote qui connaît les eaux canadiennes doit monter à bord.

Lorsqu'un navire s'approche d'une côte ou d'une station de pilote dans nos eaux, le capitaine et ses officiers sont toujours responsables de maintenir la sécurité du navire en tenant compte des

conditions. Sur la côte Est, par exemple, il peut y avoir de la glace. Il y a aussi des intempéries, comme celles qu'il y a eu sur la côte Ouest. Les capitaines et les officiers sont formés pour tenir compte de ces conditions. Il est de leur devoir de maintenir la sécurité de leur navire.

• (1130)

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Qu'est-ce qui vous manque, en fait de ressources matérielles ou de ressources humaines, pour travailler davantage en collaboration et pour que chaque ministère ou organisme veille à éviter la survenue d'une telle catastrophe? J'ai siégé à différents comités, et je constate qu'il y a une réelle volonté de préserver la santé de nos océans. Cela va de pair avec la lutte contre les changements climatiques.

La navigation va devenir un moyen de transport de plus en plus convoité. Compte tenu de ce que nous avons entendu au cours de notre rencontre d'aujourd'hui, serait-il maintenant temps d'augmenter les ressources matérielles et les ressources humaines pour prévenir les incidents?

M. Naim Nazha: Nous travaillons toujours étroitement avec nos collègues de la Garde côtière canadienne pour tout ce qui touche la sécurité de la navigation, ce qui inclut l'approche des navires dans les eaux canadiennes. Peu importe la côte de laquelle un navire s'approche pour entrer dans un port, il y a un système de contrôle qui est assuré par des agents de trafic maritime. Lorsque le navire envoie son rapport 24 heures avant son approche des eaux canadiennes, ces agents suivent le navire selon des points bien balisés sur des cartes marines pour connaître sa position, et ainsi de suite.

Il y a toujours moyen d'accroître la coopération entre Transports Canada et la Garde côtière canadienne pour ce qui est de ces activités. Nous travaillons toujours en collaboration.

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Je vous remercie, messieurs.

Je vous remercie, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à Mme Barron, qui dispose d'un maximum de six minutes.

Mme Lisa Marie Barron (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Merci, monsieur le président. Je suis ravie que nous commençons cette étude très importante.

Je tiens à remercier les témoins de leur présence.

Je félicite la Garde côtière. Sa réponse à la situation d'urgence à bord du *Zim Kingston* n'est qu'un exemple du travail qui a été accompli pour atténuer les effets de cette urgence et résoudre la situation. Bien entendu, je salue également le travail du ministère des Transports.

Puisque j'ai de nombreuses questions, je vais commencer à les poser.

Monsieur Henderson, j'espérais que vous pourriez nous en dire un peu plus sur le travail de communication et de collaboration avec les Premières Nations qui continuent de voir des débris s'échouer sur leurs côtes. Nous savons, par exemple, qu'il a fallu des semaines avant qu'on communique avec la Première Nation Quatsino. La présidente, Judith Sayers, a également souligné le manque de communication avec les 14 Premières Nations Nuuchah-nulth le long de la côte Ouest.

Pourriez-vous nous dire ce qui, selon vous, serait utile de faire pour favoriser la communication et la collaboration avec les communautés des Premières Nations touchées par des déversements de conteneurs comme celui du *Zim Kingston* à l'avenir?

M. Chris Henderson: Monsieur le président, j'aimerais mentionner qu'immédiatement après avoir appris que les conteneurs avaient été perdus, la Garde côtière a déclenché ses plans d'intervention sectorielle. Communiquer directement et sans tarder avec les Premières Nations touchées est, en fait, un élément fondamental de ces plans.

Dès le départ, on a communiqué avec de nombreuses Premières Nations des zones de planification d'intervention de Juan de Fuca et de la côte Ouest de l'île de Vancouver. Ce sont certainement des catégories importantes dans le cadre de planification de la Garde côtière — je le comprends —, mais la liste est longue. Un exemple concret de l'une de nos principales préoccupations, c'est de communiquer, d'abord et avant tout, avec les communautés côtières touchées, qui, dans ce contexte, étaient certainement des Premières Nations.

Dans les moments qui ont suivi l'événement, il s'agissait des zones plus au Sud, bien sûr, et je crois que la Première Nation mentionnée se trouve plus au Nord. Lorsque les débris ont commencé [difficultés techniques] nous avons communiqué avec les nations insulaires du Nord également.

Quant à la question de savoir ce que l'on peut faire de plus, nous travaillons en étroite collaboration avec les Premières Nations de la Colombie-Britannique. Nous avons un certain nombre de programmes qui découlent du Plan de protection des océans. De plus, nous prenons des mesures en raison de l'expansion du pipeline Trans Mountain...

• (1135)

Mme Lisa Marie Barron: Merci beaucoup. Je suis désolée de vous interrompre, mais je veux m'assurer de poser une bonne partie de mes questions. Peut-être que si vous avez d'autres renseignements à nous donner, vous pourriez nous les transmettre par écrit. Ce serait vraiment utile.

Je ne sais pas exactement si ma prochaine question doit s'adresser à vous, monsieur Henderson, ou peut-être à vous, monsieur McKay.

J'aimerais obtenir des précisions sur le principe du pollueur-payeur, afin de mieux comprendre comment il s'applique dans la pratique. Par exemple, le principe du pollueur-payeur garantit-il que les conséquences écologiques probables du déversement sont prises en compte? Je pense par exemple à la mousse de polystyrène que mangent les poissons et les oiseaux lorsqu'elle se désintègre — ou même si elle ne se désintègre pas; elle flotte dans nos eaux.

Pouvez-vous nous dire comment le pollueur paierait pour ce désastre écologique causé par la mousse de polystyrène?

M. Chris Henderson: Concernant le principe du pollueur-payeur, je pense que M. Marier va répondre à la question.

M. François Marier (directeur, Politiques maritimes internationales, ministère des Transports): Oui.

Monsieur le président, le pollueur, qui dans ce cas est le propriétaire du navire, a des responsabilités au titre de deux lois. En vertu de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux,

il est responsable de payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement d'une épave, ce qui peut inclure les conteneurs même si le navire n'est pas devenu une épave. En vertu de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, il est responsable des pertes ou des dommages causés par la pollution par le navire en ce qui concerne les mesures d'intervention ou de sauvegarde pour faire face à une menace de pollution. Cela inclut non seulement la pollution par les hydrocarbures, mais aussi tous les types de polluants rejetés dans l'océan.

Mme Lisa Marie Barron: Cela couvre-t-il les débris qui s'échouent inévitablement sur nos côtes au cours des années à venir, qui proviennent de ces conteneurs, par exemple, et qui se trouvent toujours dans l'eau, au fond de l'océan? Nous savons qu'ils vont commencer à rouiller et à s'ouvrir, et nous verrons d'autres débris s'échouer sur les rivages.

Le pollueur paie-t-il pour les répercussions à long terme sur nos côtes et nos écosystèmes marins qu'aura le fait que des débris s'échouent sur les rivages au cours des années à venir?

M. François Marier: En ce qui concerne les conteneurs, s'ils ont été déterminés comme étant dangereux, que ce soit pour la navigation ou pour le milieu marin, l'armateur est responsable. Une limite de temps est liée à cette responsabilité, qui est soit de trois ans à partir du moment où l'on a déterminé que les débris ou le conteneur présentent un danger, soit de six ans à partir de la date à laquelle le conteneur est passé par-dessus bord.

Mme Lisa Marie Barron: Mon temps est écoulé. Merci.

Le président: Vous n'avez décidément plus de temps.

C'est maintenant au tour de M. Small, qui dispose d'un maximum de cinq minutes.

M. Clifford Small (Coast of Bays—Central—Notre Dame, PCC): Merci, monsieur le président.

Pour en revenir aux prévisions météorologiques à ce moment-là, les modèles d'Environnement Canada sont habituellement assez précis quelques jours à l'avance, et le capitaine et les officiers du navire savent très bien lire les cartes météorologiques.

La trajectoire de cette tempête a-t-elle changé soudainement, faisant en sorte que le capitaine ne savait pas qu'il se dirigeait vers des eaux dangereuses? Aurait-il pu éviter le secteur dans lequel les isobares étaient plus rapprochées?

M. Chris Henderson: Monsieur le président, je n'ai pas pu entendre la dernière partie de la question. Le son a été coupé. J'ai entendu « le capitaine aurait-il pu éviter », puis j'ai perdu le son. Je suis désolé.

• (1140)

M. Clifford Small: Le capitaine aurait-il pu éviter le secteur dans lequel les isobares étaient plus rapprochées et demeurer dans une zone de la tempête où il y avait moins de vent?

M. Chris Henderson: Monsieur le président, je ne pense pas qu'il soit approprié que je me demande ce qui aurait pu se passer si le capitaine avait pris une décision différente. C'est le capitaine qui décide. Il est responsable de son navire. Il a eu accès aux prévisions météorologiques et il a pris une décision professionnelle fondée sur son expérience. Je pense que je ferais mieux d'en rester là.

M. Clifford Small: D'accord. Étant donné que ces porte-conteneurs entrent dans les eaux canadiennes par grands vents durant une tempête, il est possible qu'ils perdent une partie de leur cargaison.

Puisque c'est une compétence du gouvernement fédéral, pourrait-on mettre en place un règlement pour éviter que ces navires se dirigent délibérément vers le cœur de la tempête, par exemple?

M. Chris Henderson: Encore une fois, je pense que du point de vue d'un marin, je soulignerais que ce n'était pas une décision intentionnelle de se diriger vers la tempête.

Quant à l'élaboration de règlements, je pense que je vais demander à Transports Canada de répondre à la question.

M. Martin McKay: Monsieur le président, nos règlements sont axés sur les aspects de sécurité visant à assurer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement dans toutes les activités de transport maritime. Toutefois, comme vient de le souligner M. Henderson, nous nous fions à l'expérience et à l'expertise des capitaines pour faire naviguer leurs navires dans des eaux houleuses. Nous ne déciderons pas nous-mêmes de réglementer en fonction des conditions météorologiques.

M. Clifford Small: D'accord. Je vais changer un peu de sujet maintenant.

Pourriez-vous parler au Comité de l'intégrité de l'étanchéité de ces conteneurs? À votre connaissance, pendant combien de temps peut-on estimer que les conteneurs resteront hermétiquement fermés?

M. Martin McKay: Il faudrait que je vous revienne, par l'intermédiaire de la présidence, avec des réponses précises concernant l'intégrité de l'étanchéité des conteneurs, à moins que mes collègues de la Garde côtière aient cette information.

M. Chris Henderson: Non, je suis désolé. Nous n'avons pas cette information. Cela ne fait pas partie de nos compétences.

M. Clifford Small: Nous ne pouvons pas estimer après combien de temps les conteneurs ne sont plus étanches.

Pour ce qui est de la recherche des conteneurs manquants, je suppose que vous cherchiez d'abord et avant tout les conteneurs qui contiennent des marchandises dangereuses ou des polluants ou des choses qui pourraient causer des dommages à l'écosystème marin. Laisseriez-vous de côté les conteneurs trouvés qui ne constituent pas une menace imminente pour l'écosystème pour continuer à chercher ceux qui constituent véritablement une menace, puis revenir chercher ceux dont le contenu est moins volatil plus tard?

M. Chris Henderson: Monsieur le président, j'aimerais simplement répéter que la responsabilité de la recherche et de la récupération de ces conteneurs incombe à l'armateur. La responsabilité de la Garde côtière est de s'assurer qu'il s'en occupe et qu'il prend les mesures adéquates.

Pour ce qui est de la recherche de ces conteneurs, le sonar permet de déterminer où ils se trouvent. Cette technologie ne permettrait pas de déterminer de quels conteneurs il s'agit. Il faudrait faire des inspections supplémentaires, probablement à l'aide de véhicules télécommandés. Nous travaillons avec l'armateur le moment venu, lorsque nous trouvons les conteneurs et essayons ensuite de les identifier. La démarche consiste à s'occuper d'abord des plus dangereux et ensuite des moins dangereux.

Nous ne laisserions pas intentionnellement quoi que ce soit de côté. Il nous faudrait déterminer comment procéder, compte tenu des conditions et de l'emplacement, si nous sommes en mesure de les trouver, ou si l'armateur est en mesure de les trouver, tout simplement.

• (1145)

Le président: Merci, monsieur Small.

C'est maintenant au tour de M. Hanley, qui dispose d'un maximum de cinq minutes.

M. Brendan Hanley (Yukon, Lib.): Merci, monsieur le président

Je remercie les témoins de comparaître devant nous aujourd'hui.

Je ne suis pas un député de la côte Ouest, mais étant donné que la circulation dans les eaux arctiques augmente, je suis très conscient des répercussions qu'a ce scénario sur toutes les côtes du Canada.

Monsieur McKay, selon les lois actuelles, la partie responsable du déversement d'une cargaison doit en informer le gouvernement. En vertu du principe du pollueur-payeur, elle assume, comme on l'a dit, sa responsabilité financière pour le nettoyage. D'après ce que j'ai compris, les gouvernements provinciaux et territoriaux sont chargés de veiller à ce que la personne responsable réagisse avec succès à la situation. Qui veille à ce que le pollueur paie?

M. Martin McKay: Je vous remercie de la question, monsieur Hanley. J'aimerais céder la parole à mon collègue, M. Marier.

M. François Marier: Comme je l'ai mentionné précédemment, en vertu de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux et de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, le Canada met en œuvre des conventions internationales qui rendent le propriétaire de navire responsable. Cela signifie qu'il n'est pas nécessaire de prouver qu'il y a eu négligence de la part du propriétaire du navire. Il est automatiquement responsable des coûts liés à une intervention en cas de déversement ou d'incident.

De plus, ces conventions exigent que le propriétaire du navire souscrive une assurance adéquate afin de faire face à ses responsabilités.

M. Brendan Hanley: Merci.

Monsieur McKay, vous soulignez que le Canada « dirige les efforts internationaux visant à établir un régime mondial de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages... afin de contribuer à une indemnisation mondiale adéquate des victimes de dommages dus à la pollution ». Je me demande si vous pourriez nous expliquer comment le Canada s'y prend et comment il joue ce rôle de chef de file.

M. François Marier: Je peux répondre à la question.

En 2018, le Canada a ratifié une convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation concernant le transport de substances nocives et potentiellement dangereuses. Cela couvre des milliers de différents types de marchandises dangereuses qui sont transportées par des navires. Cette convention n'est pas encore en vigueur à l'échelle internationale. Nous en sommes à peu près à la moitié du chemin. Un certain nombre d'États doivent la ratifier. Nous avons dirigé les efforts internationaux pour promouvoir la convention et inciter d'autres États à y adhérer afin qu'elle puisse entrer en vigueur.

M. Brendan Hanley: Merci.

Je pense que dans vos deux exposés, vous avez mentionné que des leçons ont été tirées de l'incident.

Certes, monsieur Henderson, vous avez souligné que l'intervention s'était avérée complexe. Je me demande si vous pouvez parler un peu de certaines des premières et principales leçons qui pourraient servir dans une situation future, de votre point de vue.

M. Chris Henderson: Monsieur le président, il serait peut-être préférable que je demande à M. Brickett de répondre à cette question, car vous obtiendrez ainsi une réponse plus réaliste de la part de la personne qui était sur le terrain.

Allez-y, monsieur Brickett.

M. Jonathan Brickett: Merci, monsieur.

Je vous remercie de la question.

Dans toutes les situations, on peut toujours faire mieux. Nous faisons un bilan dans tous ces cas. En ce moment, nous sommes en train de préparer notre rapport après action. Il y a trois groupes avec lesquels nous discutons. Nous avons parlé au personnel du poste de commandement, en décembre. Nous avons parlé aux agences externes. C'était le mois dernier. Nous sommes sur le point de consulter les communautés autochtones et d'examiner certains aspects, comme les avis et les interventions. Une fois que ce travail sera terminé, nous allons compiler les résultats, puis nous les communiquerons pour poursuivre le travail et avoir une meilleure compréhension des choses, avant de les transmettre à nos partenaires.

• (1150)

M. Brendan Hanley: Merci.

Je pense qu'il me reste un peu de temps. Peut-être puis-je demander à M. McKay de répondre à la même question.

M. Martin McKay: Merci, monsieur Hanley.

Comme l'ont souligné M. Brickett et M. Henderson, nous pouvons continuer à améliorer les choses et à élaborer des règlements internes à cet égard. Nous comptons bien collaborer avec la Garde côtière à l'élaboration de son rapport après action et mettre à profit les leçons tirées pour améliorer le cadre réglementaire de la sécurité maritime du Canada, qui est déjà solide.

Le président: Merci, monsieur Hanley.

Nous passons maintenant à Mme Gaudreau, qui dispose d'un maximum de deux minutes et demie.

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Je vous remercie, monsieur le président.

Des gens nous écoutent et ils essaient aussi de comprendre comment nous pouvons faire mieux.

J'aimerais avoir une précision à propos de ce que M. McKay a dit, je crois. On a aussi parlé de la nécessité pour les navires de se tenir à l'écart de l'œil d'une tempête.

Pouvons-nous légiférer lorsque nous sommes à même de constater qu'il y a un risque de déversement?

La réglementation fait parfois l'objet d'une modulation pour nos lacs, nos rivières et nos routes. Toutefois, d'après ce que j'ai entendu, ce ne serait pas à nous de légiférer sur la navigation.

Quelles sont les modifications qui pourraient être apportées et qui pourrait le faire?

[Traduction]

M. Martin McKay: Je m'excuse si c'est ce qu'on a entendu. Il ne nous appartenait pas de légiférer en matière de transport maritime, mais plutôt de dire aux capitaines de navires où ils doivent aller en cas de mauvais temps.

En ce qui concerne le cadre réglementaire pour assurer la protection du système de navigation et de l'environnement, nous avons la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. De plus, dans le cas particulier des conteneurs, nous avons la Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs. Ces deux lois contiennent un certain nombre de règlements liés aux normes et aux règlements internationaux visant à assurer la sécurité de la mer et de l'environnement dans le contexte maritime. Par leur entremise, nous avons des règlements nationaux tels que le Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement ou le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux, qui régissent la façon dont nous assurons le transport sécuritaire des matériaux et la sécurité des navires dans l'espace maritime et la sécurité des équipages et des capitaines qui opèrent dans les eaux canadiennes.

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Je vous remercie, monsieur McKay.

Selon ce que je comprends, il pourrait y avoir une législation beaucoup plus punitive ou restrictive en fonction de la dangerosité des marchandises que transportent les navires. Il s'agit là d'un élément majeur.

Nous ne pouvons pas juger des interventions du capitaine. En fait, s'il y a une loi, un capitaine de navire devrait s'y conformer. Il ne pourrait pas s'appuyer sur des aspects financiers pour justifier ses décisions. On peut comprendre l'aspect économique de cette situation, mais on devrait d'emblée accorder la priorité à l'aspect écologique en 2022.

Êtes-vous d'accord avec moi?

[Traduction]

M. Martin McKay: Dans tous nos règlements, le système de sécurité de la navigation et la protection de l'environnement sont au premier plan et nous accordons la priorité à ces deux éléments.

Le président: Je vous remercie.

La parole est maintenant à Mme Barron. Elle a deux minutes et demie.

Mme Lisa Marie Barron: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Henderson, pouvez-vous préciser ce qui serait défini comme un rivage nettoyé? Des gens sur le terrain me disent qu'ils continuent de voir des débris échoués sur des rivages qui ont été déclarés comme étant nettoyés. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

M. Chris Henderson: Je pense qu'il est juste de dire qu'étant donné la situation du *Zim Kingston* et la perte de 105 conteneurs maritimes, des débris vont faire surface et s'échouer sur les côtes. La Garde côtière continuera de travailler avec l'armateur pour s'occuper des plages sur lesquelles le public ou les Premières Nations ont signalé la présence de débris. Parcs Canada nous a également envoyés des signalements de débris.

Nous avons nos propres hélicoptères. Nous pouvons également compter sur les avions du Programme national de surveillance aérienne, qui iront jeter un coup d'œil. Nous continuerons de travailler avec l'armateur pour nettoyer les plages au fur et à mesure que des débris seront signalés.

Il sera aussi de plus en plus difficile d'établir un lien entre les déchets — et malheureusement, il y a beaucoup de déchets sur les plages — et le *Zim Kingston*, mais nous continuerons à faire ce que nous pouvons.

• (1155)

Mme Lisa Marie Barron: Je vous remercie, monsieur Henderson.

Malheureusement, nous savons que nous verrons de plus en plus de déversements dans nos eaux si nous continuons à fonctionner de cette façon et à utiliser les processus qui sont en place. À cause du changement climatique, des événements météorologiques extrêmes continueront de se produire. Si nous continuons d'essayer d'expédier le même nombre de conteneurs et de les empiler à la hauteur qu'ils atteignent actuellement, ils vont inévitablement se renverser.

J'espère que les renseignements recueillis au fil de notre étude serviront non seulement à comprendre les impacts environnementaux sur le milieu marin, mais aussi à prévenir ces déversements à l'avenir.

J'aimerais que vous approfondissiez un peu cette question. Les gens sur le terrain affirment que le fait de confier aux expéditeurs la responsabilité de nettoyer ces déversements de conteneurs ne fonctionne pas. Nous devrions plutôt envisager la création d'un groupe tactique pour veiller à ce que les collectivités locales, les Premières Nations et les experts locaux soient tous en mesure de commencer le nettoyage immédiatement.

Qu'est-ce qui nous empêche d'élaborer un plan pour utiliser les connaissances locales et organiser un nettoyage efficace en cas de déversement de conteneurs?

Le président: Monsieur Henderson, si vous comptez répondre à cette question, je vous demanderais de le faire par écrit, car le temps imparti à Mme Barron est largement dépassé. Si vous pouviez fournir cette réponse au Comité par écrit, nous vous serions très reconnaissants.

M. Chris Henderson: Oui, je le ferai certainement.

Le président: Le Comité doit maintenant prendre une décision. Je ne la prendrai pas unilatéralement.

Nous avons utilisé presque une heure complète. Si nous voulons aller plus loin, nous devons conclure au bout de 10 minutes, car si nous allons plus loin, le dernier groupe de témoins disposera d'un temps très limité, car nous devons fournir des instructions de rédaction au moins 15 minutes avant la fin de la réunion. Je laisse donc au Comité le soin de me donner ses directives.

Monsieur Perkins, vous avez la parole.

Je vous demande donc de m'indiquer si vous voulez que nous poursuivions les délibérations pendant 10 minutes ou si vous voulez la perdre à l'autre bout.

M. Rick Perkins (South Shore—St. Margarets, PCC): Personnellement, j'aimerais approfondir un peu plus le sujet avec les témoins, si c'est possible, mais je m'en remettrai à la décision du Comité.

Le président: D'accord, vous avez vos cinq minutes, puis nous passerons aux libéraux, qui auront cinq minutes pour conclure. Nous aurons donc très peu de temps avec le prochain groupe de témoins.

M. Rick Perkins: Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais remercier les témoins d'être ici aujourd'hui.

Le poste de commandement de l'incident et le poste de commandement unifié ont apparemment été fermés le 25 novembre 2021 pour cet incident. Pouvez-vous me dire qui coordonne le nettoyage en ce moment?

M. Jonathan Brickett: Le mandat de la Garde côtière se poursuit, peu importe qu'un poste de commandement soit toujours en activité ou non. Les gens qui se trouvaient dans le poste de commandement ont des responsabilités liées au programme. On est simplement passé d'une structure très formelle et distincte pour les décisions à leur intégration au programme. Les mêmes intervenants de la province, des nations, d'Environnement Canada, du MPO et de l'armateur continuent de s'occuper de ce déversement. Ce processus n'est tout simplement plus sous la direction d'un commandant de l'incident.

La Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux nous confère certains pouvoirs, et nous poursuivons donc notre travail à cet égard.

M. Rick Perkins: Je vous remercie.

Je pense que les témoins ont mentionné plus tôt qu'ils assurent la coordination et que des ressources externes sont utilisées pour aider au nettoyage. Pourriez-vous nous dire quelles sont ces ressources extérieures et quelle est leur rémunération, s'il vous plaît?

M. Chris Henderson: Le son a été coupé un peu au début de votre question, mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire de revenir en arrière.

Comme l'a dit M. Brickett, la Garde côtière continue de travailler en étroite collaboration avec l'armateur, et l'armateur est l'organisation qui passe les contrats...

• (1200)

M. Rick Perkins: D'accord. C'est très bien. Donc, combien l'armateur est-il payé par le gouvernement fédéral pour nettoyer son propre gâchis?

M. Chris Henderson: L'armateur n'est pas payé par le gouvernement fédéral pour faire le nettoyage.

M. Rick Perkins: Allouez-vous des fonds supplémentaires pour aider au nettoyage — non seulement celui du navire, mais aussi celui de la côte?

M. Chris Henderson: Jusqu'à présent, nous avons dépensé environ 80 000 \$ en personnel et en vols d'hélicoptère. Au fil de nos progrès, nous envisagerons de présenter une réclamation au propriétaire du navire — et nous le ferons. Nous avons certainement l'habitude de comptabiliser nos coûts et de tenter de les récupérer, et nous ne versons pas d'argent à l'armateur pour qu'il fasse son travail.

M. Rick Perkins: L'armateur est la seule ressource externe que vous coordonnez dans le cadre du nettoyage. N'y a-t-il pas d'autres ressources externes?

M. Chris Henderson: Eh bien, l'armateur fait appel à d'autres ressources. Nous travaillons avec l'armateur pour nous assurer que sa réponse est adéquate et appropriée. En général, nous avons tous l'impression que nous travaillons avec un armateur très responsable et réceptif. Jusqu'à présent, nous n'avons eu aucune raison d'invoquer les pouvoirs que nous confère la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, et l'armateur continue d'être très réceptif et d'agir de façon responsable.

M. Rick Perkins: Je vous remercie.

Monsieur le président, les témoins ont mentionné plus tôt dans leurs témoignages qu'ils avaient pris du retard dans leur prise de décisions ou qu'ils avaient décidé dans certains cas de ne pas procéder même s'ils avaient la possibilité de le faire. Était-ce parce qu'il y avait un trop-plein au port des navires ou était-ce pour une autre raison?

M. Chris Henderson: Monsieur le président, j'aimerais demander des précisions au sujet des personnes qui n'ont pas procédé.

M. Rick Perkins: Le navire est-il arrivé plus tard que prévu au port parce qu'il y avait trop de navires porte-conteneurs dans le port?

M. Chris Henderson: Je suis désolé, monsieur, mais je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. Je n'en sais rien.

M. Rick Perkins: D'accord, je vous remercie.

Y avait-il un pilote à bord lorsque le navire est entré et, si oui, le pilote n'est-il pas responsable de faire entrer le navire dans le port?

M. Chris Henderson: Monsieur le président, je dois souligner que lorsque le *Zim Kingston* a fait face à du mauvais temps, il trouvait loin au large. En effet, le navire se trouvait à 38 milles marins de la côte canadienne lorsqu'il a perdu des conteneurs maritimes. Il se trouvait dans les eaux internationales et il n'y avait donc pas de pilote à bord.

De plus, lorsque le navire est entré dans les eaux canadiennes, il se trouvait dans le dispositif de séparation du trafic, mais la zone de pilotage ne commence pas avant Victoria. Les pilotes ne sont sous aucune obligation de descendre le détroit de Juan de Fuca. Le navire a jeté l'ancre dans l'aire de mouillage de Constance Bank, qui se trouve directement au large de la côte de Victoria. En fait, c'est à peu près là où se trouve la station de pilotage. Il faut avoir recours à un pilote pour aller de Victoria à Vancouver. Le *Zim Kingston* a seulement eu recours à un pilote lorsque le navire a été transféré à la toute fin du processus, une fois l'incident complètement résolu, c'est-à-dire en décembre. C'est le seul moment où nous avons eu besoin d'un pilote.

M. Rick Perkins: Je vous remercie beaucoup.

Le président: La parole est maintenant à M. Kelloway. Il a cinq minutes.

M. Mike Kelloway (Cape Breton—Canso, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Bonjour tout le monde. J'aimerais remercier les témoins d'être ici aujourd'hui.

Avant de poser mes questions, j'aimerais prendre le temps de remercier la Garde côtière canadienne.

Récemment, nous avons connu trop de tragédies sur la côte Atlantique, que ce soit à Terre-Neuve-et-Labrador avec un navire espagnol ou avec un navire au large de la côte du Cap-Breton. Je

veux simplement féliciter les hommes et les femmes de la Garde côtière de leurs efforts.

De plus, je sais que c'est une période difficile pour la Garde côtière lorsqu'elle perd des membres. Je sais que votre personnel et vos employés, ceux qui sont sur les navires et ceux qui sont au Collège de la Garde côtière canadienne au Cap-Breton, sont touchés chaque fois que la Garde côtière perd l'un de ses membres. Je tiens simplement à vous remercier de tous vos efforts. Je vous prie de transmettre ces remerciements à chacun des hommes et des femmes qui font partie de la Garde côtière.

J'aimerais maintenant poser quelques questions.

L'une d'entre d'elles fait suite à une question que Mme Barron a posée plus tôt. Elle porte sur le principe du pollueur-payeur. Pendant les témoignages, j'ai entendu — et je vous prie de me corriger si je me trompe — qu'il y avait une période de trois à six ans. J'aimerais simplement savoir s'il y a une prescription à cet égard. Par exemple, si un conteneur libère une partie de son contenu et que l'on peut établir un lien avec son propriétaire, 10 ans plus tard, ce dernier est-il toujours tenu de verser une indemnisation au gouvernement du Canada?

Je crois qu'un représentant de Transports Canada pourrait peut-être répondre à cette question.

• (1205)

M. François Marier: Oui, je peux répondre à cette question.

Oui, il y a une loi de prescription. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, il s'agit d'un total de six ans à partir du moment de l'incident. Lorsque le conteneur passe par-dessus bord, la responsabilité de l'armateur est essentiellement de six ans.

M. Mike Kelloway: Je vous remercie de ces précisions. Je voulais obtenir une réponse à cette question dans le cadre des discussions d'aujourd'hui, et je vous remercie donc d'avoir abordé le sujet.

Je ne veux pas donner l'impression de voler les questions de Mme Barron, mais elle a déjà posé plusieurs questions que j'avais rédigées à l'avance.

Ma prochaine question porte sur la participation et la collaboration des Autochtones dans le cadre du processus. Dans ce cas-ci, il y a eu un accident qui a eu des répercussions assez terribles, et un processus a été mis en œuvre, comme l'a mentionné M. Henderson, pour communiquer rapidement avec les Premières Nations et les collectivités autochtones, afin de leur fournir des renseignements et d'obtenir leur participation au processus.

Monsieur Henderson, pouvez-vous nous expliquer un peu le processus en place depuis le moment où vous avez été informé de cet accident et nous donner un aperçu de l'ordre chronologique des interventions? D'après les témoignages, je crois comprendre qu'il y a actuellement une séance d'information sur les leçons apprises, les pratiques exemplaires et les choses à améliorer. J'aimerais savoir si vous pouvez établir un lien entre tout cela et la communication et la collaboration avec les communautés autochtones de la Colombie-Britannique, mais aussi avec les régions du Nord ou de la côte Atlantique.

M. Chris Henderson: Monsieur le président, je vais demander à M. Brickett de répondre à ces questions, car il est juste ici et il sera en mesure de vous donner une meilleure réponse. Au besoin, je peux parler de l'extérieur de la Colombie-Britannique.

M. Jonathan Brickett: Monsieur le président, nous intervenons auprès des nations côtières bien avant qu'un incident se produise. Dans le cadre de la planification de notre intervention, nous demandons aux diverses collectivités de nous parler des choses qui sont importantes pour elles et des enjeux environnementaux dans leur région. Nous leur demandons également comment elles veulent être avisées et avec qui nous devons communiquer. Ensuite, nous dressons des listes qui sont intégrées à chacun de nos plans et nous envoyons un avis lorsque c'est nécessaire. Une fois que le processus est lancé et que nous disposons d'un poste de commandement, nous tentons de les faire participer plus activement.

Lorsque j'étais au poste de commandement de l'incident, nous avions deux commandants unifiés, c'est-à-dire des commandants d'intervention de la Première Nation de Beecher Bay et le gestionnaire des situations d'urgence du regroupement des nations Sc'ianew. De plus, sur la côte Ouest, comme partout ailleurs dans cette région, nous sollicitons la participation des gens à l'unité environnementale. C'est la façon dont nous utilisons les connaissances traditionnelles et les intégrons aux décisions présentées aux commandants unifiés.

M. Mike Kelloway: Monsieur Henderson, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Chris Henderson: Je vous remercie beaucoup, monsieur.

J'aimerais simplement ajouter qu'au-delà des limites de la région de l'Ouest, la Garde côtière travaille en étroite collaboration avec les Premières Nations de tout le pays, ainsi qu'avec les Inuits.

Le commissaire adjoint dans la région de l'Arctique s'est engagé activement auprès des organisations inuites de revendications territoriales qui travaillent... Nous faisons tout ce que nous pouvons pour renforcer notre capacité d'intégrer le savoir inuit dans notre travail. La même chose se produit dans le cadre du Programme des relations avec les Autochtones au Canada atlantique, ainsi que dans le Centre du Canada.

Partout où nous travaillons, nous [*difficultés techniques*] partenariat avec les collectivités autochtones côtières. Elles sont très réceptives, et nous gagnons vraiment beaucoup à travailler avec elles. C'est une collaboration importante.

M. Mike Kelloway: Je vous remercie, monsieur le président.

Est-ce qu'il me reste du temps?

Le président: Vous avez le temps de prendre une pause.

M. Mike Kelloway: Merci beaucoup.

Le président: Sur ce, je remercie nos invités d'avoir été des nôtres pour la première heure de notre réunion d'aujourd'hui.

Je sais que votre temps est précieux; nous vous sommes reconnaissants d'accepter de vous joindre à nous pour répondre aux questions des membres du Comité. Nous nous apprêtons à passer à la prochaine partie de la réunion; vous pouvez donc partir. Je vous remercie.

Nous allons suspendre la séance le temps de procéder à une vérification du son avec les interprètes.

• (1205) _____ (Pause) _____

• (1210)

Le président: Nous reprenons.

J'ai quelques informations à présenter avant de passer aux déclarations préliminaires des témoins.

Des services d'interprétation sont offerts pendant la réunion. Si vous n'entendez plus l'interprétation, veuillez m'en informer immédiatement, et nous veillerons à ce qu'elle soit rétablie avant de poursuivre.

La fonction « Lever la main », au bas de l'écran, peut être utilisée à tout moment pour demander la parole ou pour attirer l'attention de la présidence. Quand vous êtes prêt à prendre la parole, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour activer votre micro. Je vous prie de vous exprimer lentement et clairement. Quand vous n'avez pas la parole, votre micro doit être en sourdine. Je rappelle à tous les participants qu'il est interdit de prendre des photos ou des captures d'écran.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins qui se joignent à nous pour la deuxième partie de notre réunion. Nous recevons M. Stafford Reid, planificateur d'urgence environnementale et analyste chez EnviroEmerg Consulting; et M. Ben Boulton, chef des opérations sur le terrain de la Rugged Coast Research Society.

Nous allons commencer par la déclaration préliminaire de M. Reid. Vous disposez d'un maximum de cinq minutes. La parole est à vous.

M. Stafford Reid (planificateur d'urgence environnementale et analyste, EnviroEmerg Consulting): Bonjour. Merci beaucoup de m'avoir invité à m'adresser à vous.

Je vais me présenter très brièvement. Depuis environ 48 ans, je fais carrière dans la protection de l'environnement et la gestion des urgences environnementales. Depuis 30 ans, je travaille précisément dans le domaine des mesures de préparation et d'intervention en cas d'urgence environnementale. Depuis 15 ans, je dirige ma propre société de conseils spécialisée dans les urgences environnementales, et depuis 8 ans, je collabore étroitement avec les Premières Nations côtières, principalement sur la partie nordique et centrale de la côte de la Colombie-Britannique à partir du Nord de l'île de Vancouver, y compris à Haida Gwaii, sur toutes les questions relatives aux incidents maritimes.

Mon expérience me donne de bonnes perspectives et elle me permet de plonger sous la surface de nombreux aspects de la gestion des incidents majeurs mettant en jeu des conteneurs. J'ai suivi très attentivement l'incident du *Zim Kingston*. Des progrès importants ont été réalisés au chapitre de la réglementation sur la sécurité du transport et la gestion des incidents. Nous avons des dispositions sur la sécurité du transport, mais en creusant un peu, on constate que la province, les Premières Nations côtières et le gouvernement du Canada ne sont pas vraiment prêts, sur le plan opérationnel, à prendre des mesures concrètes, par exemple, pour mener des opérations de récupération ou pour aider un porte-conteneurs en détresse à accoster en lieu sûr. Nous n'avons pas ce qu'il faut sur la côte pour mener des opérations de récupération. Il y a donc du travail à faire pour renforcer la capacité d'effectuer des interventions essentielles.

Des progrès ont été faits de façon provisoire en ce qui touche le remorquage d'urgence: la Garde côtière a loué de très grands remorqueurs, en sachant que sa capacité de sauvetage et de remorquage d'urgence est limitée.

En cas de perte de conteneurs, très peu de mesures sont prises pour repérer les conteneurs qui flottent, mis à part mettre à l'eau quelques bouées de repérage. De plus, c'est très difficile de trouver et de récupérer les conteneurs immergés. Cela prend une opération de récupération. Le retrait des conteneurs et la récupération des débris échoués sur la côte sont des processus complexes qui requièrent des techniques d'évaluation du nettoyage des rives et la capacité de trouver des employés non seulement qui sont inscrits, mais aussi qui ont fait l'objet d'un processus de sélection, qui ont été engagés, et qui sont supervisés, équipés et rémunérés. La rémunération est un élément important. Il est primordial de bâtir un effectif.

Ensuite, il y a aussi des défis institutionnels liés à la gestion des incidents. En cas d'urgence environnementale, certains groupes et certaines personnes ont la compétence et le droit de faire partie du commandement unifié. Ils comprennent les gardiens et les responsables des ressources naturelles, les mandataires et les Premières Nations qui détiennent des droits et des titres. La Garde côtière canadienne, Transports Canada, le ministère de l'Environnement de la province, le gouvernement municipal et l'ensemble des Premières Nations ont tous le droit de faire partie du commandement unifié. Vous ne pouvez pas choisir qui y participe. Toutes les Premières Nations dont les eaux territoriales sont menacées ou réellement touchées ont le droit de participer au commandement unifié.

Il y a un peu de travail à faire sur ce plan.

Voilà qui conclut ma déclaration préliminaire. Il s'agit d'un domaine extrêmement complexe; je pourrais facilement m'éterniser sur chacun des sujets que j'ai abordés. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1215)

Le président: Je vous remercie, monsieur Reid.

Nous passons maintenant à la déclaration préliminaire de M. Boulton.

Vous disposez d'un maximum de cinq minutes. La parole est à vous.

M. Ben Boulton (chef des opérations sur le terrain, Rugged Coast Research Society): Je remercie le Comité de me recevoir.

La Rugged Coast Research Society est un organisme de bienfaisance enregistré de Nanaimo. Elle a pour mission de mener des recherches sur les habitats côtiers éloignés et de coordonner les efforts de restauration des zones écologiques fragiles, en collaboration avec les communautés autochtones de la région.

Rugged Coast a été créée en 2017. À ce jour, nous avons inspecté 720 kilomètres de la côte Ouest de la Colombie-Britannique et nous avons retiré approximativement 70 000 kilogrammes de débris marins dangereux de certaines des régions les plus inhospitalières de la côte Ouest de l'île de Vancouver. Nous sommes membres du groupe de travail sur les débris marins de la Colombie-Britannique et nous avons établi des partenariats importants avec des Premières Nations tout le long de la côte.

En 2021, nous avons fait partie des projets de nettoyage financés par CCCW. Nous avons engagé environ 80 personnes de la côte Ouest de l'île de Vancouver afin d'effectuer le nettoyage du littoral ainsi que des projets de recherche sur l'accumulation de débris. Nous avons mené des projets depuis Bamfield, en Colombie-Britannique, jusqu'à la pointe sud de la péninsule Brooks. Nous avons

nettoyé des zones ayant de grandes accumulations de débris et une importance culturelle pour les Premières Nations de la région, ainsi que des zones écologiques fragiles.

Notre méthode de travail est la suivante: nous explorons les zones à proximité de caps exposés et les zones à accumulation élevée. Nous accordons une attention particulière aux régions névralgiques connues tout le long de la côte, ainsi qu'aux régions situées près des zones de pêche alimentaire des Premières Nations. Nous étudions la contamination des bivalves et du réseau trophique par les microplastiques.

Je vais maintenant parler de notre participation à l'intervention relative au déversement du *Zim Kingston*. Renny Talbot, notre directeur, a communiqué avec le commandement des interventions de la Garde côtière canadienne pour l'informer que nous disposions d'une équipe. Nous avons 15 travailleurs hautement spécialisés et formés qui s'étaient joints à nous pendant l'été. Ils étaient prêts à intervenir dès que le premier conteneur s'est échoué sur la côte.

Pourtant, il a fallu attendre. Nous avons seulement été mobilisés le 5 novembre. Nous avons fini par rencontrer un bon nombre des autres organisations sans but lucratif qui font le nettoyage du littoral. Ces organisations mènent des projets de nettoyage de plusieurs millions de dollars. Nous avons l'expérience nécessaire pour accomplir ce travail de manière efficiente.

Nous nous sommes rendus sur la côte avec la Living Oceans Society, la Surfrider Foundation et Ocean Legacy, et nous avons rejoint Epic Exeo, qui était déjà sur place. Après, il y a eu des marées de 4,3 mètres, de grosses vagues et des ondes de tempête. Une grande partie des débris échoués sur le littoral ont été emportés par la mer et dispersés tout le long de la côte. Nombre des réfrigérateurs ont été mis en morceaux.

Je viens d'aller... Nous étions dans les îles Scott récemment pour mener une évaluation de nouvelle accumulation. Nous n'avons reçu aucun financement de la part du gouvernement pour ce projet; nous avons obtenu les fonds auprès d'une source externe. Nous avons trouvé beaucoup de débris provenant du *Zim Kingston* dans une région qui n'a pas été inspectée, à notre connaissance.

D'après nous, une des lacunes les plus importantes est le manque de consultations auprès des groupes ayant fait la majorité du nettoyage durant les 10 dernières années. Nous avons de l'expérience et nous travaillons souvent avec un budget très, très limité. Inversement, l'an dernier, nous avons reçu des fonds considérables, ce qui nous a permis de nettoyer une grande partie de la côte.

Nous avons eu très peu de contacts avec Amix, l'entrepreneur principal. Renny Talbot a communiqué avec Amix dès que nous avons appris que c'était l'entrepreneur principal. Nous avons reçu des fonds pour nous rendre dans le Nord. Nous étions un groupe d'environ 15 bénévoles provenant des 5 organisations. Il y avait une équipe très bien rémunérée; elle n'était pas spécialisée dans le nettoyage des rives. Nous aurions pu mobiliser près de 100 membres de notre réseau de bénévoles afin d'intervenir avant la marée haute du 5 novembre.

Nous n'avons reçu que très peu de ressources de la part d'Amix, et Amix n'a pas présenté les mesures de sécurité. Nous avons dû nous débrouiller; nous avons les moyens de le faire.

• (1220)

Les gens d'Epic Exeo ont fini par demander si nous pouvions avoir accès à des ressources et à un hélicoptère. Ils ont dit: « Nous connaissons la côte comme le fond de notre poche et nous savons sur quelles plages les débris s'accumulent. » C'est seulement à ce moment-là que nous avons enfin pu utiliser un peu un hélicoptère, et nous avons été transportés à différents endroits le samedi et le dimanche, mais seulement après avoir insisté. Nous avons constaté, au cours du week-end, que l'équipe était beaucoup trop nombreuse pour les plages que nous nettoiyions. Comme ce n'était pas très efficace, nous avons décidé de rentrer à la maison et de reprendre notre travail quotidien.

Depuis le nettoyage, nous avons assisté à de nombreuses réunions du groupe de travail sur les débris marins de la Colombie-Britannique et à des réunions organisées par un groupe de gens passionnés. Un organisme externe nous a engagés pour collecter des données et pour recueillir un ensemble de données représentatif de l'ampleur du déversement. À nos yeux — nous n'avons pas une vue d'ensemble —, les activités de surveillance semblent montrer que les plages facilement accessibles à pied sont inspectées et que les débris sont empilés, parfois sous la laisse de haute mer, puis laissés là pendant des jours et des semaines.

Ce qui se produit alors...

Le président: Je vous remercie, monsieur Boulton. Je dois vous demander de vous arrêter là, car les cinq minutes dont vous disposez pour faire votre déclaration préliminaire sont écoulées depuis longtemps. Avec un peu de chance, vous aurez l'occasion de dire le reste de ce que vous aviez à dire durant la période de questions.

J'aimerais demander le consentement des membres du Comité. Comme il nous reste environ 15 minutes avant de devoir poursuivre à huis clos, nous allons essayer de faire un tour de questions complet. Normalement, les temps de parole sont de six minutes. Si tout le monde est d'accord, j'accorderai quatre minutes à chaque intervenant.

Je vois des gens acquiescer de la tête. Je pense que c'est la façon la plus juste de procéder.

Nous allons commencer par M. Arnold. Vous disposez d'un maximum de quatre minutes.

M. Mel Arnold: Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins.

Je vais m'adresser d'abord à M. Boulton.

Vous avez mentionné le manque de consultations auprès des groupes de bénévoles. Nous avons entendu la même chose récemment dans le cadre de notre examen de l'intervention relative aux inondations dans la région du bas Fraser. De nombreux groupes de la région, comme l'association des guides de pêche du bas Fraser, étaient prêts à prêter main-forte, et c'est ce qu'ils ont fait, mais ils ont reçu très peu de soutien ou d'information de la part du ministère.

Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet? Je sais que vous n'avez pas eu le temps de finir votre déclaration préliminaire, mais j'aimerais savoir si vous avez présenté cette information au ministère. Le cas échéant, quel a été le résultat?

• (1225)

M. Ben Boulton: L'information a été présentée par... Toutes les organisations qui participent au groupe de travail sur les débris marins de la Colombie-Britannique forment un collectif. Nous avons communiqué avec différentes personnes, avec la Garde côtière canadienne et avec diverses parties intéressées. Nous envoyons toutes nos données sur les débris au bureau chargé des rapports. Nous ignorons ce qui arrive après.

Un de nos projets est de créer un manifeste détaillé des débris que nous avons repérés à partir du premier jour de notre participation à l'intervention. Nous espérons que la Garde côtière canadienne nous donnera accès au manifeste du navire, même si je ne crois pas qu'il soit très détaillé. Un manifeste détaillé nous donnerait une base de référence pour les débris provenant du déversement. Nous le distribuerions à l'ensemble de nos membres.

M. Mel Arnold: Je vous remercie. Votre réponse se rapporte à une autre de mes questions.

Nous aussi, nous aimerions recevoir le manifeste du navire afin de savoir ce qui se trouvait dans les 109 conteneurs, en particulier les 105 conteneurs qui n'ont pas été récupérés.

Quand vous nettoyez une plage, êtes-vous en mesure d'établir la source des matières récupérées? Quelle proportion des débris que vous avez ramassés sur les plages récemment, dans le cadre des efforts liés à l'incident du *Zim Kingston*, ne provient pas du *Zim Kingston*?

M. Ben Boulton: Étant donné le temps qui s'est écoulé entre le déversement et notre intervention, nous avons été en mesure de trouver des débris fraîchement emballés qui provenaient du *Zim Kingston*. Je suis en contact avec un professeur de l'Université d'Hawaï qui modélise d'autres déversements de porte-conteneurs. Nous comparons les manifestes que nous avons créés en vue de déterminer quels débris proviennent de quel porte-conteneurs.

M. Mel Arnold: Y a-t-il d'autres débris mélangés avec les débris du *Zim Kingston*?

M. Ben Boulton: Il y a énormément d'autres débris. Nous concentrons nos recherches sur ceux qui semblent provenir du *Zim Kingston*. Nous espérons que la Garde côtière confirmera quels débris proviennent de quel déversement, mais pour ce faire, il faut que le manifeste soit rendu public, et malheureusement, il ne semble pas être très détaillé. Il y a des objets précis...

M. Mel Arnold: Je vous remercie. Je pense qu'il me reste environ 30 secondes pour poser une question à M. Reid.

Vous avez mentionné qu'il n'y avait pas ce qu'il fallait sur la côte Ouest pour mener des opérations de récupération. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

M. Stafford Reid: Oui. La récupération est une exigence très spéciale, et j'y inclus la lutte contre les incendies. Par exemple, lorsque le *Zim Kingston* était en feu, nous avons eu la chance d'avoir à proximité, à Victoria, deux navires de ravitaillement en mer qui offraient une grande capacité de lutte contre les incendies. Cela fait partie de la récupération.

L'autre aspect de la récupération consiste à avoir des pompes d'urgence qui peuvent pomper l'eau de cale. Si les pompes de cale du *Zim Kingston* étaient tombées en panne, il aurait fallu en installer quelques-unes, car le navire aurait coulé à cause des grandes quantités d'eau qu'il aurait fallu y déverser.

Dans le cas du *Zim Kingston*, ils savaient qu'ils devaient refroidir la coque, car le stress thermique aurait pu faire craquer tout le navire et le faire couler. C'était une bonne stratégie de penser à mettre un peu d'eau à l'intérieur, mais une équipe de récupération aurait été en mesure de procéder à des réparations temporaires d'urgence de la coque pour atténuer tout risque de défaillance structurelle.

Aucun des principaux fournisseurs de services de récupération dans le monde ne réside ici. Il n'y a pas de représentation comme SMIT, Ardent, Mammoet, ou l'une des 50 autres grandes sociétés de récupération dans le monde. Nous n'avons pas d'installations d'entreposage pour les gros équipements de récupération nécessaires, que l'on peut mettre sur un navire ou un hélicoptère.

Les trois interventions critiques sont le remorquage d'urgence...

Le président: Je suis désolé, monsieur Reid, mais je dois vous interrompre. Vous avez dépassé d'environ une minute et demie le temps alloué. Si vous pouviez envoyer le reste de votre réponse au Comité, nous vous en serions reconnaissants.

Nous allons maintenant passer à M. Hardie, qui dispose d'un maximum de quatre minutes.

• (1230)

M. Ken Hardie: Merci, monsieur le président.

Monsieur Boulton, vos propos sont très semblables à ceux que nous avons entendus auparavant. M. Arnold a fait référence à ce que nous avons entendu concernant les inondations dans la vallée du Fraser. Il y a eu tant de groupes et de personnes au grand cœur et généreuses prêtes à aider, mais la coordination a été vraiment difficile. Je vous demanderais de mettre par écrit vos recommandations sur la façon dont nous pouvons remédier à cela, ce qui nous aidera à rédiger le rapport que nous adresserons au gouvernement sur cette étude.

Monsieur Reid, est-ce que nous faisons le suivi des conteneurs qui ont coulé? Sont-ils cartographiés, et est-ce que nous retournons les vérifier pour voir dans quel état ils se trouvent?

M. Stafford Reid: Non, et cela fait partie du problème. C'est une opération de récupération qui, encore une fois, nécessite des sonars à balayage latéral appuyés par des véhicules télécommandés munis de caméras. Il n'y a qu'une seule ligne directrice qui parle de...

M. Ken Hardie: Encore une fois, je suis désolé, mais je dois intervenir parce que nous avons très peu de temps pour les questions.

Le *Queen of the North* a coulé en 2006. Je pense que nous voyons encore des résidus de cet incident, et nous voyons encore des résidus du tsunami au Japon. Ces incidents ont une très, très longue traîne. Dans la planification, ne devons-nous pas prévoir que nous aurons à gérer les conséquences d'un accident ou d'une catastrophe pendant des années? Est-ce que cette planification existe?

M. Stafford Reid: Non, et notamment dans le cas des conteneurs, lorsqu'il y a du polystyrène et des granules de plastique, ces matières sont beaucoup plus insidieuses et ont des conséquences à long terme beaucoup plus considérables que le pétrole. Si vous ne les récupérez pas, elles se retrouvent enfouies dans les sédiments, et nous ne connaissons pas toutes les conséquences écologiques à long terme. Donc non, nous ne le faisons pas.

M. Ken Hardie: Est-ce que cela indique qu'il faudrait créer un mécanisme de financement à long terme à cette fin — une sorte d'assurance —, plutôt que de laisser un expéditeur particulier échapper à ses responsabilités dans six ans?

M. Stafford Reid: Eh bien, cela se résume à la limite de responsabilité des armateurs. Ils ont la possibilité d'atteindre une limite, une limite financière, et de renoncer essentiellement à tout type de participation à la gestion des incidents. Cette limite de responsabilité, le montant d'argent réellement disponible, n'est jamais, jamais communiquée, parce qu'une fois qu'ils atteignent [*difficultés techniques*] et cela inclut toute la surveillance à long terme, la récupération des conteneurs et tout le reste. Donc, nous ne connaissons pas la limite de la responsabilité. Nous ne connaissons pas le coefficient d'imputation des coûts...

M. Ken Hardie: Dans ce cas, nous avons peut-être besoin d'une structure différente si nous voulons faire face aux répercussions à long terme.

M. Stafford Reid: C'est exact, et la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires n'est pas la solution.

M. Ken Hardie: D'accord. Merci.

Le président: Merci, monsieur Hardie.

C'est maintenant le tour de Mme Gaudreau, qui dispose de quatre minutes au maximum.

[*Français*]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie tous nos témoins. Ils nous donnent beaucoup d'éléments qui nous permettent de mieux comprendre la situation. Au bout de compte, ils nous permettent de constater que la sauvegarde de nos océans ne fait pas partie des priorités du Québec et du Canada. Nous devons mettre cette priorité à l'avant-plan pour que cela devienne une volonté politique.

Dans les minutes qui suivent, je vais demander aux témoins de nous faire part d'éléments supplémentaires qui nous aideront à faire notre travail.

Monsieur Reid, vous avez dit qu'il y avait peu de fournisseurs en matière d'opérations de sauvetage. J'ai cru comprendre que cela ne se passait pas ainsi ailleurs dans le monde.

Pouvez-vous me donner un exemple de bonnes pratiques en ce qui concerne l'équipement ou les opérations de sauvetage?

Nous pourrions inclure cela dans notre rapport et ainsi donner les coudées franches au gouvernement afin qu'il puisse appliquer cette mesure rapidement. Vous pourrez aussi nous envoyer des renseignements supplémentaires par écrit plus tard, si vous le souhaitez.

[*Traduction*]

M. Stafford Reid: J'ai envoyé un rapport assez substantiel de 11 pages qui couvre beaucoup de ces questions. Il a été transmis il y a quelques jours. Les meilleures pratiques en matière de récupération consistent à faire des exercices de récupération, à analyser qui sont les personnes qui récupèrent...

[*Français*]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Je m'excuse de vous interrompre, monsieur Reid, mais l'interprétation ne fonctionne malheureusement pas. Nous devons faire des vérifications.

• (1235)

[Traduction]

M. Stafford Reid: J'ai soumis un mémoire qui couvre de nombreux sujets, notamment les limites de responsabilité et un grand nombre de sujets qui ont été soulevés au cours de cette réunion [difficultés techniques], d'une manière stratégique et significative. Mon mémoire vous a été remis.

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: Je vous remercie, monsieur Reid.

Monsieur Boulton, j'ai entendu parler de complexité ainsi que du manque de consultation et de volonté politique. Ce qui me rassure aujourd'hui, c'est que la situation n'est pas attribuable à un manque d'intérêt ou de compétence. Ce qui manque, c'est du financement, ou encore une décision du Comité qui se rendra à la Chambre des communes. Si la protection de nos océans, de nos pêches et de ce que nous mangeons est vraiment importante, cela ressortira dans les prochains jours. Cela me rassure, et je tenais à vous le mentionner.

Par contre, j'aimerais que vous puissiez également m'assurer que, dans le rapport sur les débris, vous avez formulé toutes les recommandations dont nous avons besoin pour colliger, démystifier et mieux connaître la provenance de nos débris.

[Traduction]

M. Ben Boulton: Cela nécessitera... Je vous en dirai plus par écrit, car nous allons probablement manquer de temps, sur les ressources supplémentaires requises pour examiner les déversements passés et ainsi pouvoir associer différents débris à différents déversements. Ce qui compte, c'est le financement du gouvernement fédéral et l'affectation des ressources, de sorte que nous puissions les utiliser au moment de l'incident. Il ne s'agit pas seulement de retirer les débris, mais aussi de rassembler des données, et ce, dès le premier jour, pour que nous puissions établir notre base de référence.

[Français]

Mme Marie-Hélène Gaudreau: En trente secondes, croyez-vous que, si la population était au courant de ces données-là...

[Traduction]

Le président: Excusez-moi, mais le temps est largement dépassé. Nous avons tenu compte de la courte interruption.

Je vais maintenant donner la parole à Mme Barron, qui dispose d'un maximum de quatre minutes.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins de tout le travail qu'ils accomplissent pour protéger nos côtes et nos milieux marins.

J'aimerais poser une question à M. Boulton.

Je suis heureuse de vous voir. Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur ce dont vous avez discuté au sujet du manifeste?

J'espère que vous pourrez nous en dire plus sur la difficulté d'accéder à un manifeste détaillé des objets provenant du *Zim Kingston* et sur le travail que vous faites pour établir un manifeste, ainsi que sur la quantité d'objets que vous découvrez au cours du processus de création de ce manifeste et sur la nature de ces objets.

M. Ben Boulton: Pour être bref — encore une fois, les recommandations seront fournies par écrit —, j'ai 67 objets que l'on soupçonne de provenir du *Zim Kingston*, dont différentes matières parti-

culaires provenant des emballages, qui se dégradent assez rapidement. Il est important d'établir dès le premier jour l'origine de ces débris.

La base de données que nous produisons en partenariat avec d'autres membres du groupe de travail sur le milieu marin de la Colombie-Britannique se fonde sur les données recueillies auprès des personnes qui sont intervenues dès le premier jour, dès le point d'engagement. Cette base de données comprend des photos, des images de haute qualité sous différents angles, des marques visibles, des numéros de série et tout ce que nous pouvons trouver. Nous compilons tout cela dans ce manifeste.

Je suppose qu'avec le manifeste, lorsque nous parlons des casques et des tapis, la catégorie générale est probablement un conteneur rempli d'équipements sportifs. Cela ne nous donne pas beaucoup de détails. Nous pourrions faire pression sur le gouvernement fédéral pour qu'il ajoute cette information à sa réglementation. Nous pourrions demander, pour les conteneurs d'expédition qui entrent dans nos ports, un manifeste détaillé des marchandises afin que nous puissions réellement attribuer les débris à chaque déversement.

Mme Lisa Marie Barron: Merci beaucoup.

Ma prochaine question s'adresse à M. Reid.

Vous avez mentionné que vous avez travaillé avec la nation haïda en 2019 pour préparer un exercice en cas d'incident maritime. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur cet exercice, et sur toute forme de réticence de la part du gouvernement fédéral au cours de ce processus?

• (1240)

M. Stafford Reid: Le Conseil de la nation haïda a retenu mes services pour la conception d'un exercice maritime représentant quelque chose qui devait être fait. Les risques étaient élevés. Il est devenu assez évident qu'il s'agissait du trafic de porte-conteneurs en Colombie-Britannique. En raison de sa croissance et de la nature des porte-conteneurs, les exigences relatives au taux de dérive élevé étaient très strictes et des interventions de remorqueurs pouvaient être nécessaires, ainsi que des lieux de refuge.

J'ai consacré environ trois mois à mettre sur pied un exercice maritime complet. C'était censé être un effort de collaboration entre le Conseil de la nation haïda, Transports Canada et la Garde côtière canadienne. À la fin, environ une semaine avant le début de l'exercice, tout ce travail a été mis de côté et l'exercice a été converti en un déversement de pétrole en mer. Cela correspondait à la zone de confort de la Garde côtière canadienne.

La Garde côtière n'était pas préparée à faire le tour de toutes les questions dont nous parlons aujourd'hui, comme la capacité de faire des observations aériennes sur le terrain pour déterminer où se trouvent les débris; l'application de la technique d'évaluation et de restauration des rives, ou TERR — mon domaine d'expertise; la gestion de personnel; les notifications et engagements appropriés pour les communautés locales; ce qu'il ne faut pas faire, comme ne pas venir sur la plage; et la formation à la sécurité. Voilà pour l'étendue des problèmes. Cela n'a mené nulle part. L'exercice est devenu un autre exercice de déversement de pétrole, comme nous le faisons depuis probablement 30 ans.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur Reid.

Ma prochaine question s'adresse à M. Boulton.

Je me demande...

Le président: Merci, madame Barron.

Mme Lisa Marie Barron: Quatre minutes, c'est vite passé. Merci.

Le président: En effet, quand vous posez des questions, les quatre minutes passent vite.

Je tiens à remercier nos témoins d'avoir comparu devant le Comité aujourd'hui, bien que virtuellement. Merci de votre temps et

de vos témoignages. Il s'agit de renseignements précieux pour notre étude.

Je vais suspendre la séance quelques instants et nous allons ensuite poursuivre à huis clos.

Encore une fois, merci du temps que vous nous avez consacré.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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