



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des pêches et des océans

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 016

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le jeudi 7 avril 2022

Président : M. Ken McDonald



Comité permanent des pêches et des océans

Le jeudi 7 avril 2022

• (1105)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 16^e réunion du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée le 20 janvier 2022, le Comité reprend son étude sur les déversements de conteneurs de cargaison maritimes. Nous tiendrons les 30 dernières minutes de la réunion à huis clos pour discuter des instructions pour la rédaction d'un projet de rapport autre que celui-ci.

La réunion est en format hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le 25 novembre 2021. Des services d'interprétation sont offerts pour cette réunion. Si vous perdez l'interprétation, veuillez m'en informer immédiatement et nous veillerons à la rétablir avant de reprendre la séance.

Je vais maintenant présenter nos témoins.

Du gouvernement de la Colombie-Britannique, nous accueillons M. Kevin Butterworth, directeur général de la Direction des urgences environnementales et de l'assainissement des terres du ministère de l'Environnement et de la Stratégie en matière de changement climatique. Votre nom est suivi d'un grand nombre de lettres. De la Fédération maritime du Canada, nous avons Christopher Hall, président et chef de la direction. De l'Institut national de la recherche scientifique, nous accueillons Valérie Langlois, professeure titulaire et titulaire de la Chaire de recherche du Canada en écotoxicogénomique et en perturbation endocrinienne.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins.

Avant de commencer, j'aimerais souhaiter la bienvenue à quelqu'un qui est de retour au Comité aujourd'hui. Il s'agit de mon assistante, qui a travaillé en Ontario et qui travaille maintenant à Terre-Neuve. Elle est à Ottawa pour quelques jours. Il s'agit de Vanessa, dont la plupart des membres de ce comité se souviendront.

Des députés: Bravo!

Le président: Nous allons maintenant écouter M. Hall, qui dispose d'un maximum de cinq minutes.

M. Christopher Hall (président et chef de la direction, Fédération maritime du Canada): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Chris Hall, et je suis président et chef de la direction de la Fédération maritime du Canada.

Notre organisation est une association nationale créée en 1903 par une loi du Parlement pour représenter les propriétaires, les exploitants et les agents des navires océaniques qui transportent les

produits importés et exportés par le Canada sur les marchés mondiaux. Ces navires, qui sont tous des navires océaniques et battent pavillon étranger, servent au transport de la quasi-totalité du commerce maritime international du Canada et jouent donc un rôle essentiel en reliant les importateurs et les exportateurs canadiens au reste du monde.

En ce qui me concerne, j'ai servi dans la Garde côtière canadienne pendant plusieurs années avant de passer au secteur commercial, où j'ai travaillé dans le domaine du remorquage de récupération de cargaisons en haute mer, dans le secteur pétrolier et gazier extracôtier et dans des services de remorquage portuaire. Avant ma récente nomination à la Fédération maritime, j'ai occupé un poste de direction au sein d'une importante autorité portuaire canadienne.

Mon premier point concerne la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses, ou la Convention SNPD pour faire court. La Fédération fait valoir que la Convention SNPD devrait être le seul mécanisme permettant d'établir la responsabilité pour les déversements de conteneurs impliquant de telles matières.

La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures s'est révélée efficace comme mécanisme de responsabilisation du pollueur en cas de déversement d'hydrocarbures, et la Convention SNPD offrira le même degré d'efficacité en cas de déversement de SNPD. Cette convention améliorera considérablement la responsabilité et l'obligation de rendre compte du pollueur. Envisager d'imposer des frais supplémentaires sur la cargaison ou aux transporteurs serait à la fois contre-productif et préjudiciable à la compétitivité du Canada et compromettrait l'intention de la Convention SNPD elle-même.

J'aimerais maintenant aborder le régime canadien de gestion des urgences maritimes. La Fédération tient à reconnaître et à saluer le degré d'engagement de Transports Canada et de la Garde côtière pour ce qui est de répondre aux incidents environnementaux dans les eaux canadiennes. Cela dit, je crois qu'il est possible d'améliorer l'efficacité de notre régime en le rendant plus proactif que réactif.

En 2014, le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes du gouvernement fédéral terminait son examen du régime canadien d'intervention en cas de déversements par des navires, lequel examen couvrait les substances dangereuses et nocives. Au chapitre 3 du rapport, on note que la gestion des accidents maritimes est une entreprise compliquée au Canada en raison des multiples ordres de gouvernement qui interviennent. Dans certains cas, il existe des chevauchements de compétences qui entraînent des retards et souvenent de la confusion. Par exemple, Transports Canada est l'organisme responsable de la désignation d'un lieu de refuge pour un navire, mais la Loi maritime du Canada accorde des pouvoirs semblables aux autorités portuaires canadiennes. Cela crée une occasion de conflit entre les organismes et cause des retards dans la prise de décision.

Essentiellement, le rapport recommande une prise de décision rapide qui permet de réduire au minimum les répercussions des déversements en mer ou de prévenir les déversements. Pour y parvenir, le Canada devrait modérer son régime sur ceux qui possèdent depuis de nombreuses années le Royaume-Uni et l'Australie.

Ces régimes prévoient la création d'un poste de représentant du secrétaire d'État pour le sauvetage et l'intervention en mer qu'on appelle le SOSRep. Ce poste est chargé d'agir dans l'intérêt supérieur du public et dispose d'un ensemble de pouvoirs conçus pour atténuer les répercussions environnementales grâce à une prise de décision rapide et à une intervention précoce. Malheureusement, cette partie des recommandations du Comité d'experts n'a jamais été mise en œuvre au Canada.

Nous pensons qu'un tel système aurait pu avoir un effet positif sur le récent déversement qui s'est produit sur la côte Ouest. En effet, l'affréteur du navire a fait remarquer le manque de clarté quant à la responsabilité et à la coordination des efforts d'intervention. Ni Transports Canada ni notre Garde côtière n'avaient la pleine et entière compétence sur la situation d'urgence en cours, ce qui a entraîné des communications inefficaces et peut-être des retards dans la prise de décision et a laissé le capitaine du navire relativement sans soutien.

La Fédération presse le gouvernement fédéral de se pencher à nouveau sur le chapitre 3 du rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes pour en adopter les recommandations. La mesure préconisée améliorerait grandement la rapidité et l'efficacité de la réponse du Canada à un incident maritime en évolution et créerait un système plus proactif dans l'ensemble. Elle permettrait également de combler les lacunes en matière de compétence qui existent actuellement entre Transports Canada et la Garde côtière.

Je vous remercie de votre temps et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1110)

Le président: Merci.

La parole est maintenant à Mme Langlois, qui dispose d'un maximum de cinq minutes.

[Français]

Mme Valérie Langlois (professeure titulaire et titulaire de la Chaire de recherche du Canada en écotoxicogénomique et perturbation endocrinienne, Institut national de la recherche scientifique): Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les députés membres du Comité.

Je vous remercie de m'offrir l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui.

Je suis titulaire d'une Chaire de recherche du Canada en écotoxicogénomique, et mes travaux de recherche portent sur les effets des contaminants environnementaux sur la santé des espèces sauvages.

Comme les impacts environnementaux liés aux déversements de conteneurs varient en importance, selon la nature du contenu des conteneurs déversés, je vais vous présenter deux cas de figure. Dans un premier temps, je vais vous entretenir des déversements pétroliers associés aux cargos et aux conteneurs. Dans un deuxième temps, je vais parler des déversements de matières plastiques.

Premier tableau: Des situations accidentelles susceptibles de causer une fuite pétrolière lors d'un déversement de conteneurs ne sont pas négligeables. La toxicité pour l'écosystème variera selon la nature des produits pétroliers transportés.

Plusieurs substances chimiques contenues dans les produits pétroliers sont hautement toxiques pour les espèces aquatiques. Les données récentes produites par mon équipe de recherche ont entre autres démontré que la toxicité des pétroles est similaire en eaux froides et en eaux chaudes, et que le produit Corexit, souvent utilisé comme dispersant lors des marées noires, est très toxique pour les organismes vivants lorsqu'il n'est pas rapidement mélangé aux produits pétroliers déversés.

Les produits pétroliers ne sont qu'un exemple parmi des milliers d'autres produits chimiques transportés qui peuvent être pour les écosystèmes aussi toxiques que les pesticides, les médicaments et bien d'autres substances.

Deuxième tableau: Notre usage quotidien de produits à base de plastique a des conséquences directes sur la santé des espèces animales. Plus on consomme de ces produits, plus on en produit et plus on en transporte. Comme vous le savez, les matières recyclables du Canada ou les biens de consommation faits de plastique sont souvent transportés par cargo. Si les conteneurs se déversent, de gros morceaux de plastique pourront ainsi étouffer la faune, dont plusieurs baleines et tortues menacées d'extinction.

De plus, les conteneurs de plastique perdus vont contaminer l'écosystème marin pendant une longue période en raison de la grande persistance de la matière plastique dans l'environnement. Lorsque les plastiques se dégradent, ils forment des milliards de fragments de microplastiques et des nanoplastiques, qui sont aussi connus pour être encore plus toxiques pour les organismes vivants.

Par exemple, nous savons que les nanoplastiques ont un impact sur la reproduction et le métabolisme des huîtres que nous produisons au Canada. De récentes découvertes publiées par mon groupe de recherche indiquent que les nanoplastiques ont également pour propriété d'accumuler sur leur surface divers contaminants se trouvant dans l'environnement. Ils peuvent ainsi être des vecteurs et devenir une source additionnelle de contamination pour les organismes aquatiques.

Compte tenu des trop nombreuses permutations de contaminants qui risquent d'aboutir dans l'environnement à la suite d'un déversement de conteneurs, et compte tenu également de la grande variété d'écosystèmes qui abritent tous une biodiversité différente et qui risquent de subir un déversement, je vous présente trois recommandations.

Premièrement, il faudrait modifier le design des conteneurs afin d'améliorer leur étanchéité et de faire en sorte qu'ils soient munis d'un système de flottabilité, de traçabilité et d'étiquetage afin d'assurer qu'il leur soit accordé la priorité en cas de repêchage et de médiation.

Deuxièmement, il faudrait développer des modèles mathématiques pour mieux comprendre le mouvement des conteneurs déversés et de leur contenu.

Troisièmement, il faudrait élaborer une réglementation obligeant les transporteurs maritimes à mettre en place un système efficace pour repêcher les conteneurs et leur contenu et à assumer les coûts liés à la décontamination de l'environnement.

Aujourd'hui, il est temps de se doter, non pas d'un plan d'action à suivre en cas de déversement de conteneurs, mais d'une approche proactive visant à diminuer au maximum le transport de marchandises non essentielles par conteneur. Cela aura pour conséquences de diminuer le transport de cargos et de réduire par le fait même les risques de déversement de contaminants toxiques dans nos écosystèmes.

Je vous remercie beaucoup de votre attention.

• (1115)

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Nous allons maintenant entendre M. Butterworth, qui dispose de cinq minutes au maximum.

M. Kevin Butterworth (directeur général, Urgences environnementales et assainissement des terres, Ministère de l'Environnement et de la Stratégie en matière de changement climatique, Gouvernement de la Colombie-Britannique): Je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner devant le Comité dans le cadre de l'étude sur les déversements de conteneurs de cargaison maritimes.

Comme vous le savez, le littoral de la Colombie-Britannique est l'un des environnements marins les plus diversifiés et les plus productifs sur le plan biologique. Notre gouvernement s'est engagé à protéger les ressources provinciales contre les répercussions des déversements en mer.

Bien que la réglementation de la préparation en cas de déversement d'hydrocarbures relève principalement de la compétence du gouvernement fédéral, notre ministère, le ministère de l'Environnement et de la Stratégie en matière de changement climatique, est le principal organisme de coordination provincial en cas de déversement d'hydrocarbures ou d'autres produits dangereux qui pourraient avoir des répercussions sur les intérêts provinciaux. À ce titre, lorsqu'un déversement marin touche ou menace le littoral de la Colombie-Britannique, nous collaborons très étroitement avec le gouvernement fédéral, les nations autochtones et le responsable du déversement dans le cadre d'un commandement unifié dirigé par le gouvernement fédéral, afin de coordonner une intervention efficace. Souvent, nous dirigeons ou soutenons l'unité environnementale, qui est chargée d'évaluer les conditions ou les répercussions environnementales liées à un incident et d'élaborer des stratégies pour réduire au minimum ces répercussions.

Nous sommes très encouragés, ici en Colombie-Britannique, de voir les initiatives et investissements variés qui ont été mis en œuvre dans le cadre du Plan de protection des océans pour protéger notre côte. En particulier, nous considérons la collaboration entre les gouvernements fédéral et provincial et les Premières Nations côtières — grâce au Plan d'intervention de la biorégion du plateau Nord — comme un pas important sur la voie de la réconciliation. Nous sommes également satisfaits d'avoir travaillé en étroite collaboration avec le gouvernement fédéral en réponse au récent déversement du navire *Zim Kingston* au large de l'île de Vancouver. Cependant, nous pensons qu'il est possible d'en faire davantage en ce qui concerne le financement des nations autochtones, la clarté des dispositions relatives au recouvrement des coûts, l'élaboration d'exigences fédérales en matière de récupération, la capacité de remorquage et les plans d'intervention géographique en mer.

En conclusion, compte tenu des effets importants du transport maritime et de la navigation sur les communautés côtières de la Colombie-Britannique, il faut continuer de consulter les autorités locales, autochtones et provinciales sur toute action ou modification du cadre fédéral d'intervention maritime. Nous sommes impatients de poursuivre notre collaboration avec nos partenaires d'intervention pour veiller à ce que les intérêts de la Colombie-Britannique en matière de sécurité publique et de protection de l'environnement soient pris en compte.

Je serai ravi de répondre à vos questions ou à vos préoccupations. Je vous remercie.

• (1120)

Le président: Je vous remercie, monsieur Butterworth.

Nous allons passer à nos tours de questions, à commencer par M. Arnold, qui dispose de six minutes au maximum.

Je rappelle aux députés de bien vouloir préciser le témoin auquel ils adressent leurs questions, afin d'éviter que tout le monde reste figé comme un cerf qui fixe les phares d'un véhicule. Vous perdez du temps en procédant ainsi, alors ce serait formidable si vous précisiez la personne à laquelle la question s'adresse.

Monsieur Arnold, c'est à vous.

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

Je vais commencer par M. Butterworth. Quand le gouvernement de la Colombie-Britannique a-t-il été informé pour la première fois des difficultés du *Zim Kingston*?

M. Kevin Butterworth: Je n'ai pas la date exacte avec moi, mais je peux certainement la trouver et veiller à ce qu'on vous la transmette, si vous souhaitez connaître la chronologie des événements et si cela peut vous être utile.

M. Mel Arnold: Merci.

Les premiers à arriver sur les lieux étaient-ils des employés provinciaux ou fédéraux?

M. Kevin Butterworth: Encore une fois, je n'ai pas cette information avec moi.

M. Mel Arnold: Veuillez nous fournir cette information si vous le pouvez.

M. Kevin Butterworth: J'en prends note.

M. Mel Arnold: Merci.

Quand le personnel du gouvernement s'est-il rendu au *Zim Kingston* pour la première fois?

M. Kevin Butterworth: Je note tout cela. Je vais m'assurer de vous faire transmettre les réponses.

M. Mel Arnold: Merci.

Selon le site Web du gouvernement de la Colombie-Britannique, le 21 octobre, le *Zim Kingston* « a signalé aux Services de communication et de trafic maritimes que le mauvais temps avait causé le déversement de la cargaison du navire ». Je pense que le terme « déversement » soulève la question de savoir si le déversement des conteneurs était intentionnel. Savez-vous si c'était intentionnel?

M. Kevin Butterworth: Non, et je n'ai jamais entendu cette interprétation du libellé sur le site Web auparavant, alors c'est intéressant.

M. Mel Arnold: Le 23 octobre, deux jours après que le *Zim Kingston* ait initialement signalé des problèmes, le navire a signalé que « des conteneurs endommagés à bord avaient pris feu ». Pouvez-vous dire au Comité ce que l'équipage du navire ou le personnel fédéral ou provincial faisaient pour éviter que les conteneurs et les produits chimiques prennent feu, pendant les deux jours allant du 21 au 23 octobre?

M. Kevin Butterworth: Je pense qu'il serait préférable de poser la plupart de ces questions au commandement unifié, aux autorités fédérales qui étaient responsables de cela. Comme je l'ai dit plus tôt, nous jouons un rôle de soutien. Ils auraient les réponses au bout des doigts.

M. Mel Arnold: Merci.

En tant qu'organisme provincial responsable des situations d'ordre environnemental, savez-vous combien la société Danaos a payé pour le nettoyage requis à la suite de l'accident?

M. Kevin Butterworth: Je ne le sais pas.

Souhaitez-vous que j'obtienne cela pour vous?

M. Mel Arnold: Oui, je vous en prie, si vous le pouvez.

Est-ce que les gouvernements fédéral ou provincial ont des fonds supplémentaires pour le nettoyage en cours?

M. Kevin Butterworth: Pour autant que je sache, ce n'est pas le cas pour la province. Nous avons des travaux en cours le long des zones à nettoyer qui prennent en compte certains de ces éléments.

Donnez-moi un instant pour regarder mes notes.

M. Mel Arnold: Si vous pouviez nous transmettre cette information, je vais passer aux questions que j'ai pour Mme Langlois.

Madame Langlois, deux conteneurs renfermant des tonnes d'amylxanthate de potassium et de dioxyde de thiourée ont disparu quelque part au large de l'île de Vancouver.

Pensez-vous que ces produits chimiques, par leur volume, constituent un risque pour la faune aquatique et l'habitat?

• (1125)

Mme Valérie Langlois: C'est une excellente question. Merci.

Je ne suis pas au courant de ce cas précis, alors il faudrait que je sache depuis combien de temps les conteneurs sont dans l'eau et où ils se trouvent exactement, que je connaisse le volume et que je sache si les conteneurs sont endommagés. J'aurais besoin de plus d'information.

Je ne suis pas sûre des produits chimiques que vous avez mentionnés. Avez-vous dit dioxine?

M. Mel Arnold: Il y a de l'amylxanthate de potassium et du dioxyde de thiourée.

Mme Valérie Langlois: D'accord.

M. Mel Arnold: Apparemment, ces substances sont autocombustibles au contact de l'humidité. Il y avait 57 tonnes à bord, dans quatre conteneurs différents. Seuls deux conteneurs ont été récupérés.

Mme Valérie Langlois: Je dirais qu'il y a certainement un risque pour l'écosystème, si cela répond à votre question.

M. Mel Arnold: Merci.

Monsieur Hall, vous avez mentionné que les recommandations du rapport du comité d'experts n'ont pas été adoptées. Je vais proba-

blement manquer de temps, alors pourriez-vous fournir au Comité les recommandations qui n'ont pas été adoptées par le Canada?

Dans le temps qu'il nous reste, vous avez mentionné qu'il y a des lacunes relatives aux champs de compétence, en ce qui concerne les interventions de la Garde côtière canadienne et de Transports Canada.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet, s'il vous plaît?

M. Christopher Hall: Certainement. Je vous remercie de cette question.

En ce qui concerne le rapport du comité d'experts qui a été présenté, je crois, en septembre 2014, à ma connaissance, seul le chapitre 3 n'a pas été adopté. D'autres recommandations l'ont certainement été, et ont contribué à former la base de l'excellent régime d'intervention que nous avons au Canada.

J'insiste sur le mot « intervention », car c'est là-dessus qu'il repose. Il s'agit d'intervenir après un incident — après que du pétrole ou d'autres formes de polluants se soient retrouvés dans l'eau.

M. Mel Arnold: Vous avez mentionné des lacunes concernant les champs de compétence. Pouvez-vous nous en dire plus?

M. Christopher Hall: Bien sûr.

Au Canada, Transports Canada est un organisme maritime très important et le MPO et la Garde côtière canadienne en forment un autre, mais il n'y a pas une seule autorité maritime au Canada. Nous en avons deux, et d'autres ministères fédéraux entrent en jeu en cas d'incident maritime.

La Garde côtière a son mandat et travaille particulièrement dans ce cadre. Transports Canada a son propre mandat. Il y a des différences et peut-être des ruptures entre les deux.

Il n'y a pas d'entité unique qui soit globalement responsable en cas d'urgence maritime.

Le président: Merci, monsieur Arnold.

C'est maintenant au tour de M. Hardie, qui dispose de six minutes au maximum.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'être ici.

Plus nous nous penchons sur la question, plus il semble évident que Transports Canada devrait l'approfondir. La Garde côtière canadienne, bien sûr, est là après que quelque chose se soit produit, mais les réponses à bon nombre des questions que nous essayons de poser sont des choses que nous devons savoir avant, pour éviter qu'un incident se produise.

Monsieur Hall, les assureurs maritimes ont-ils une responsabilité absolue lorsqu'un incident comme la perte de conteneurs se produit?

M. Christopher Hall: Pour autant que je sache, oui. La convention qui vise les déversements d'hydrocarbures prévoit une responsabilité qui doit couvrir le coût du nettoyage et d'autres éléments.

M. Ken Hardie: Est-ce qu'il y a une limite de couverture normalisée qui s'applique aux navires?

M. Christopher Hall: Je crois que oui. Je ne connais pas le montant exact, mais je crois qu'il y a effectivement une limite à la responsabilité. Elle est échelonnée. Il y a ce que l'on appelle le niveau 1, qui est la limite de responsabilité pour les propriétaires de navires eux-mêmes, puis il y a le niveau 2. Au niveau 2, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires entre en jeu et fournit des fonds supplémentaires. C'est ma compréhension du régime.

M. Ken Hardie: Quoi qu'il en soit, j'aimerais savoir quels sont les fonds disponibles pour aider au nettoyage. Pourriez-vous nous fournir ces renseignements plus tard?

M. Christopher Hall: Certainement. C'est de l'ordre de centaines de millions, mais je vais trouver le chiffre exact et vous transmettre la réponse par écrit.

M. Ken Hardie: D'accord. Je suppose que cela inclura la réassurance aussi.

Parlons des conventions sur le chargement des conteneurs. Nous avons cherché à savoir s'il existe des règles sur l'emplacement des matières potentiellement combustibles, dans une pile de conteneurs sur un navire, et des règles prévoyant que les conteneurs les plus susceptibles d'être perdus contiennent les produits les moins nocifs pour l'eau. Savez-vous s'il existe de telles règles?

• (1130)

M. Christopher Hall: Oui, et ce sont des règles très détaillées. Il s'agit du Code IMDG de l'OMI. Le Canada souscrit à ce document.

C'est le Code maritime international des marchandises dangereuses. Un numéro UN est attribué à chaque matière dangereuse. Le code comporte des exigences d'arrimage précises pour ces marchandises, notamment la quantité, l'emballage, les produits qui peuvent se trouver à proximité ou non, les emplacements autorisés pour leur stockage sur le navire.

M. Ken Hardie: Quelle est la relation entre la Fédération maritime et Transports Canada? Je veux savoir si les deux communiquent et échangent des idées. Selon vous, y a-t-il des frictions ou des lacunes?

M. Christopher Hall: Non. Je dirais que nous avons une excellente relation de travail avec Transports Canada, à tous les échelons, du ministre jusqu'aux différentes directions. Nous entretenons depuis longtemps des liens très solides avec Transports Canada. C'est une excellente relation de travail.

M. Ken Hardie: Pensez-vous qu'il y a des disparités entre les réalités économiques et commerciales des expéditeurs, disons, et les demandes des organismes de défense et peut-être aussi des organismes de réglementation, concernant les mesures de sécurité améliorées pour les navigateurs, les navires eux-mêmes et l'environnement?

M. Christopher Hall: Je n'ai constaté aucune disparité de ce genre. Non, je crains de ne pouvoir affirmer une telle chose.

M. Ken Hardie: Très bien.

Monsieur Butterworth, dans le temps qu'il me reste, j'aimerais que vous parliez de ce que vous savez de la coordination des efforts de nettoyage le long des plages. Il y a beaucoup d'organismes bien intentionnés, mais nous avons l'impression qu'ils n'agissent pas de façon concertée et qu'ils se nuisent, ou qu'il y a des lacunes dans les efforts de nettoyage.

M. Kevin Butterworth: Oui. Merci.

Depuis le 28 avril 2021, dans le cadre de notre initiative Clean Coast Clean Waters, nous avons engagé 9,5 millions de dollars pour le nettoyage du littoral. Cela comprend l'enlèvement d'épaves abandonnées, de la côte nord jusqu'au sud de l'île de Vancouver.

Nous avons également distribué des fonds, soit 2 millions de dollars à la Songhees Development Corporation, un groupe autochtone du sud de l'île de Vancouver; 7 millions de dollars à la Small Ship Tour Operators Association of British Columbia; 3,5 millions de dollars à la Wilderness Tourism Association, en 2020, et 2,5 millions de dollars en 2021; 2,5 millions de dollars à la Coastal Restoration Society; et environ 1,5 million de dollars à l'Ocean Legacy Foundation.

C'est tout autour...

M. Ken Hardie: Je suis heureux d'un tel soutien, mais la question était de savoir s'ils agissent de façon concertée. Travaillent-ils réellement de concert, avec une vision commune et un vaste éventail d'activités?

M. Kevin Butterworth: Oui, mais cela se fait après coup. C'est l'élément essentiel. L'idée est de nettoyer le littoral. Cela ne fait pas partie du commandement unifié. Je pense que le mieux, c'est de considérer que cela fait partie d'un ensemble d'efforts.

Les premières interventions et le premier nettoyage se font toujours sous la direction du gouvernement fédéral, avec l'appui de tous les autres organismes.

Cela se situe plus loin dans la zone de rétablissement, qui consiste à récupérer tout ce qui reste. Ils enlèvent les autres morceaux qui se trouvent sur leurs terres, le long du littoral.

Cela répond-il à votre question?

M. Ken Hardie: Oui. Merci.

Le président: Merci, monsieur Hardie.

Nous passons à Mme Desbiens pour six minutes tout au plus, s'il vous plaît.

[Français]

Mme Caroline Desbiens (Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, BQ): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de leurs témoignages. Ils sont toujours fort pertinents et fort intéressants.

Madame Langlois, j'ai beaucoup aimé le passage où vous avez dit que le Canada, particulièrement le ministère des Pêches et des Océans, devait veiller à ce qu'il y ait un étiquetage et une traçabilité adéquats au chapitre du transport de matières dangereuses.

Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Avez-vous exploré ce sujet de façon détaillée?

• (1135)

Mme Valérie Langlois: Je suis écotoxicologue, et la question de l'étiquetage et de la traçabilité n'est pas mon domaine d'expertise. Je peux cependant vous dire que nous pensons un peu la même chose. L'étiquetage des produits de consommation personnels est important pour pouvoir réagir rapidement en cas de déversement de cargos. Il y a un certain suivi de ces conteneurs, mais, pour donner un ordre de priorité en cas de déversement, il faut tenir compte de plusieurs niveaux d'intervention. Des entreprises du secteur privé ainsi que des organismes provinciaux et fédéraux doivent intervenir rapidement en cas de déversement.

On en revient à la même idée, à savoir qu'un étiquetage simple et clair des matières transportées est nécessaire. Sachez que tous les cargos, peu importe les marchandises qu'ils transportent, auront un effet sur l'environnement si leur contenu se déverse et qu'il est laissé longtemps dans les eaux. Cela étant dit, certaines matières sont plus toxiques que d'autres. Il est donc important de réagir rapidement en cas de déversement.

Mme Caroline Desbiens: À mon avis, un meilleur système de flottabilité des conteneurs qui transportent des matières dangereuses serait une bonne option.

Je sais bien que les frais associés à la modification des conteneurs pour les munir d'un système de flottabilité peuvent s'élever à des millions de dollars, mais cela serait-il réalisable à des frais acceptables et à court terme?

Mme Valérie Langlois: D'après ce que je comprends, les matières reconnues comme étant extrêmement toxiques sont déjà transportées dans des conteneurs hermétiques pour protéger les transporteurs. Il faut savoir cependant que des conteneurs peuvent aussi renfermer certains médicaments ou pesticides qui n'entrent pas dans cette catégorie. Si les conteneurs sont endommagés et qu'il y a un déversement de tels produits, cela pourrait avoir des répercussions sur l'environnement.

Il faut non seulement tenir compte des produits toxiques qui sont déjà reconnus comme tels, mais aussi des biens de consommation ou des biens recyclés qui sont transportés d'un endroit à l'autre. S'ils se retrouvent dans l'environnement, il y aura des répercussions. S'ils ne sont pas aussi toxiques que des liquides, qui se diluent tout de suite dans la masse océanique, ils auront quand même un effet sur l'environnement à court, à moyen ou à long terme.

Mme Caroline Desbiens: La classification des matières transportées par navires en fonction du degré de danger qu'elles représentent pourrait-elle permettre de cibler les navires qui présentent un grand danger afin de prendre les mesures nécessaires en amont?

Mme Valérie Langlois: Je crois que oui, mais il faudrait poser cette question aux autres témoins pour savoir ce qui se fait présentement. En cas d'incident, il y aurait déjà un plan de récupération. Il faut élaborer un plan et faire une modélisation pour anticiper les répercussions sur l'environnement.

Des recherches pourraient être faites pour modéliser les répercussions d'un déversement en tenant compte, par exemple, de la miscibilité des liquides ou du degré de danger que présentent d'autres matières toxiques. Plusieurs chercheurs universitaires, notamment à l'Institut national de la recherche scientifique, ou INRS, peuvent faire des modélisations en prévision d'un éventuel déversement.

Mme Caroline Desbiens: Les ministères concernés prennent-ils en considération vos recommandations?

Votre budget est-il suffisant?

Mme Valérie Langlois: Les budgets de recherche sont toujours insuffisants.

Bien entendu, on n'est jamais trop informé. Il est important de mettre en place des systèmes adéquats, qui permettent de prévoir toutes les éventualités. Comme je le disais d'entrée de jeu, il y a beaucoup de permutations de contaminants possibles, et une grande variété d'écosystèmes peuvent être exposés à un risque de déversement. Il faut faire beaucoup d'études si l'on veut être en mesure de réagir efficacement.

Il a été question tantôt d'un incident mettant en cause deux conteneurs en Colombie-Britannique. Il aurait été important de disposer de renseignements au sujet des matières transportées dans ces conteneurs et de connaître les répercussions éventuelles d'un déversement de ces produits. Toutes les matières peuvent se révéler être des poisons, et cela est fonction de leur concentration. Il est donc important d'être en mesure de modéliser toute cette information.

• (1140)

[Traduction]

Le président: Merci, madame Desbiens. Vos six minutes sont écoulées.

Nous passons à Mme Barron pour un maximum de six minutes, s'il vous plaît.

Mme Lisa Marie Barron (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Merci, monsieur le président. Je remercie les témoins de leur présence. Je suis très heureuse que l'accent soit mis sur la prévention et la protection de nos côtes. C'est un enjeu qui refait constamment surface.

J'ai une question pour M. Butterworth.

Je sais que le gouvernement de la Colombie-Britannique a fait beaucoup de travail et s'est concentré sur la protection de nos côtes. J'aimerais que vous parliez du financement en place et des lacunes que vous avez constatées en cours de route. Comment pouvons-nous, en tant que partenaires fédéraux, mieux travailler avec vous? On parle beaucoup de l'importance d'un plan d'intervention intégré et, bien entendu, la collaboration avec le gouvernement provincial en est un élément essentiel. Je me demande si vous pouvez parler brièvement de votre travail et des façons dont le gouvernement peut améliorer sa collaboration avec vous pour l'élaboration d'un plan d'intervention intégré.

M. Kevin Butterworth: Avec plaisir. Nous tenons beaucoup à élaborer un plan d'intervention tous risques coordonné pour les risques liés aux hydrocarbures et autres substances dangereuses. S'il y a une leçon à tirer de l'incident du *Zim Kingston*, c'est le besoin urgent d'un plan d'intervention tous risques qui ne se limite pas aux déversements d'hydrocarbures en mer. Pensez aux organismes d'intervention agréés, comme la Western Canada Marine Response Corporation. Ces organismes sont uniquement tenus de faire preuve de leur état de préparation et d'intervenir pour les incidents de pollution d'envergure.

Les plans d'intervention géographiques sont un autre élément qui pourrait vous intéresser et qui est aussi lié à certaines questions précédentes. Ici, en Colombie-Britannique, nous y tenons beaucoup. Nous avons des plans pour l'assise territoriale, et nous souhaitons intégrer cela à la réglementation à l'avenir. Il s'agit essentiellement d'élaborer un plan d'intervention propre à une région, ce qui se fait en collaboration avec les groupes autochtones locaux et les autorités locales. Dans le cas qui nous occupe — l'environnement marin —, l'élaboration de plans propres à chaque région pourrait se faire sous la direction du gouvernement fédéral, en collaboration avec les divers groupes, selon leurs propres compétences, pour favoriser des interventions très efficaces.

Un autre élément digne d'intérêt est la possibilité d'offrir du financement à long terme aux groupes autochtones et aux administrations locales pour accroître leur capacité de planification et d'intervention en cas de déversement. Je parle de personnel, de planification, de formation, d'équipement, etc. L'idée est d'être bien préparé, d'avoir la possibilité de prévenir les choses, si possible, et d'avoir une capacité d'intervention rapide. Soulignons à cet égard qu'il est essentiel d'assurer une communication ouverte et transparente de l'information. Je rappelle que le financement du Plan de protection des océans prend fin en 2023. Nous serions très heureux que le gouvernement fédéral élabore une stratégie de financement à long terme pour assurer la protection du littoral et des voies navigables après cette date. Par exemple, une des questions qu'il faudra examiner à ce moment-là est celle du financement futur des remorquages d'urgence.

À cela s'ajoutent la garantie d'indemnisation pour perte d'utilisation des terres et les précisions attendues du gouvernement fédéral concernant les dispositions améliorées relatives au recouvrement des coûts et le cadre de recouvrement des coûts liés aux interventions environnementales. Comment pourrions-nous garantir l'accès aux communautés et à la province, avec un accès aux fonds complet, équitable et opportun? Serons-nous en mesure de travailler en étroite collaboration avec le gouvernement fédéral pour l'élaboration de sa politique pour en assurer l'harmonisation avec le régime provincial de la Colombie-Britannique? Comment pouvons-nous travailler en plus étroite collaboration dans ces dossiers?

Je vais arrêter là.

Mme Lisa Marie Barron: Monsieur Butterworth, je vous remercie de ces renseignements fort utiles.

Madame Langlois, je vous remercie de vos observations et, bien entendu, de nous avoir transmis vos connaissances sur l'importance d'éliminer les plastiques de nos eaux et sur la pollution des eaux causée par ces conteneurs. Un de mes collègues néo-démocrates, M. Gord Johns, a présenté la motion 151, dans le passé, pour lutter contre la pollution par le plastique dans les océans.

Pourriez-vous nous parler davantage de votre travail pour comprendre l'impact des conteneurs qui sont laissés dans nos océans et des plastiques et débris qui refont surface et s'échouent sur nos rivages?

• (1145)

Mme Valérie Langlois: Cela ressemble à ce que vous venez de dire dans votre introduction: tout le plastique provenant de conteneurs endommagés finira évidemment par remonter à la surface et flotter, très probablement, et contribuer à la pollution plastique déjà croissante. L'affaire, avec le plastique, c'est qu'il s'agit d'un excellent produit, étant donné sa grande résistance, mais c'est aussi

son défaut: il ne se dégrade pas. Lorsqu'il flotte, les rayons UV défont les molécules quelque peu, puis le plastique commence à se désagréger, en apparence, du moins. Nous ne le voyons pas, mais il change simplement de forme. Il devient du microplastique.

Donc, il est toujours là, mais on ne peut le voir à l'œil nu. Plus il devient petit, plus il contribue à d'autres types de dommages. Le plastique est l'une des grandes menaces pour la planète actuellement. C'était une invention extraordinaire, mais nous sommes maintenant pris avec. On le retrouve dans nos poumons. Il reste là. Il se colle partout. Il ne disparaît pas.

À tous ceux qui utilisent une tasse en plastique — ce que je ne fais pas —, pensez simplement au plastique qui est libéré après...

Mme Lisa Marie Barron: Merci, madame Langlois. Je m'excuse de vous avoir interrompue.

Je vous suis très reconnaissante de ces informations. Vous faites de l'éducation et de la sensibilisation aux répercussions du plastique sur nous. De toute évidence, nous devons mettre en place des mesures de prévention rigoureuses pour empêcher que ces plastiques ne flottent partout pour ensuite se retrouver dans nos systèmes de 1 001 façons.

Je vais passer à...

Le président: Merci, madame Barron. Vous avez largement dépassé les six minutes qui vous étaient imparties.

Nous passons maintenant à M. Zimmer pour cinq minutes, tout au plus, s'il vous plaît.

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River—Northern Rockies, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins.

Mes questions s'adressent à M. Hall.

Monsieur Hall, je viens de consulter votre curriculum vitae. Il est plutôt impressionnant. Vous avez de l'expérience au sein de la Garde côtière, des autorités portuaires, etc.

Je vais d'abord y aller d'un bref préambule. Je viens de la Colombie-Britannique et j'ai des liens avec la communauté de la pêche sportive de la province. Nous sommes très préoccupés par le risque que des contaminants pouvant nuire au poisson et à la faune se retrouvent dans l'eau. Cela dit, un témoin de l'industrie nous a dit, mardi, que les pertes de conteneurs sont minimes et représentent moins de 0,001 % du total de conteneurs expédiés. Cependant, si un conteneur se retrouve à la mer et qu'il contient des contaminants qui finissent par s'échapper, c'est un grave problème.

Monsieur Hall, je tiens à vous poser la question en particulier, étant donné votre expérience dans l'industrie du transport maritime: quelles mesures de prévention doit-on prendre, à votre avis? Je parlais justement avec mon collègue, M. Arnold, du risque qu'on ait un jour affaire à des produits dangereux. Un conteneur pourrait être doté de flotteurs, peut-être. Nous avons tous utilisé des vestes de flottaison qui se gonflent lorsqu'on touche l'eau. Il existe peut-être une technologie qui n'a pas encore été mise au point et qui pourrait être utilisée pour les conteneurs de matières plus dangereuses. En outre, de l'équipement très intéressant est utilisé dans le cadre d'un projet de récupération de conteneurs mené en Australie pour récupérer les conteneurs tombés à la mer.

Avons-nous un manque d'infrastructure? Vous pourriez nous donner quelques recommandations, monsieur Hall, si vous le voulez bien.

M. Christopher Hall: Je vous remercie de cette excellente question.

Je suis profondément convaincu que le problème technique qu'est le déversement de conteneurs sera résolu. Soyons clairs: l'industrie ne veut pas perdre des conteneurs plus que n'importe quel citoyen ou n'importe lequel d'entre nous qui participons à cet appel. Ce n'est pas acceptable. Le statu quo n'est pas acceptable.

Ce problème sera réglé, qu'il découle d'une cause fondamentale — conception du navire, taille du navire, conception du conteneur, méthodes d'arrimage — ou d'une combinaison de facteurs. Ces problèmes ne sont pas nouveaux; ils ont toujours existé, et il y a des solutions. Oui, cela prendra du temps. Oui, cela nécessitera une certaine coordination entre les agences internationales concernées ainsi que de l'argent, mais le problème sera réglé. Il doit l'être, car, encore une fois, le déversement de conteneurs n'est pas acceptable.

Les répercussions économiques des pertes de cargaison sont — sans minimiser l'aspect environnemental — tout aussi importantes. Sur le plan économique, les réclamations d'assurance et les répercussions sur les expéditeurs et les propriétaires de marchandises sont tout aussi catastrophiques que les répercussions environnementales.

Il faut trouver une solution. Je suis convaincu que les organismes techniques compétents examineront la traçabilité des conteneurs, les dispositifs de flottaison et autres solutions du genre pour trouver une solution définitive.

• (1150)

M. Bob Zimmer: Dans la même veine, monsieur Hall, en discutant avec un collègue, j'ai souligné qu'à l'époque, nous avons tous grandi avec des voitures qui n'étaient pas dotées de coussins gonflables. Nous nous demandions alors comment il serait possible d'en installer et comment cela fonctionnerait. Cela transformerait-il les voitures pour toujours, peut-être de façon négative? Une solution a toutefois été trouvée, et maintenant, tous les véhicules en sont équipés. Cela m'a empêché d'être blessé lors d'un accident, mais il faut néanmoins des dépanneuses le long des autoroutes. Nous pouvons prendre des mesures proactives.

Que fait l'industrie? Vous avez dit que vous trouverez un moyen, mais à votre connaissance, que fait l'industrie actuellement pour s'attaquer à ce problème et dans un premier temps, empêcher les conteneurs de tomber du navire? L'autre aspect — vous devrez remettre votre chapeau de la Garde côtière, étant donné votre expérience — est de savoir s'il faut doter tous les principaux ports du pays d'un navire capable de récupérer les conteneurs et d'intervenir rapidement, en cas d'incident, à la façon d'un camion incendie, pour éviter que des conteneurs restent dans l'océan pendant des périodes prolongées.

Pourriez-vous parler de ces deux aspects, si vous le savez?

M. Christopher Hall: Je vais commencer par la deuxième partie de la question, si vous le voulez bien.

En ce qui concerne le nettoyage, je suis certain qu'il serait possible d'en faire plus. Affecter des navires à la récupération des conteneurs est une solution envisageable. Il faut se rappeler qu'à moins que le conteneur soit équipé d'un appareil de flottaison ou

que son contenu lui permette de flotter, il est très peu probable qu'on puisse le repérer dans les premiers jours. Étant donné l'imensité de l'océan et le peu de temps que les conteneurs demeurent à la surface, ils sont difficiles à repérer, mais ils peuvent être trouvés plus tard. Cette solution est envisageable. Je n'ai rien à ajouter là-dessus.

Par rapport à la proactivité, j'aimerais répéter ce que j'ai dit durant ma déclaration préliminaire. Pour toute catastrophe en mer, l'intervention précoce est primordiale, qu'il s'agisse d'un déversement de conteneurs, d'un incendie à bord d'un navire ou d'un navire qui prend de l'eau pour une raison quelconque et qui risque de chavirer. Toutes ces situations peuvent être mieux gérées en adoptant une approche proactive plutôt qu'en attendant que le navire déclare l'état d'urgence, qu'il soit abandonné ou que du pétrole se retrouve dans l'eau. Si l'on conférait à une seule entité l'autorité et la responsabilité d'intervenir dès la première heure et de formuler des recommandations, les bonnes décisions pourraient être prises pour prévenir les rejets de polluants et pour sauver des vies.

M. Bob Zimmer: Merci, monsieur Hall.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Zimmer.

Nous passons maintenant à M. Morrissey. Vous disposez de cinq minutes.

La parole est à vous.

M. Robert Morrissey (Egmont, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'ai une question complémentaire pour M. Hall. Elle donne suite aux questions de M. Zimmer.

Je présume qu'à l'heure actuelle, il n'existe pas de navires spécialement conçus pour récupérer les conteneurs perdus.

M. Christopher Hall: Je n'irais pas jusque-là. À ma connaissance, il n'existe pas de navires spécialement conçus pour la récupération des conteneurs. Cependant, je crois que certains navires munis d'équipement spécialisé peuvent être utilisés à cette fin.

M. Robert Morrissey: Vous croyez? D'accord.

Étant donné certains témoignages que nous avons reçus, j'aimerais savoir si, quand des conteneurs sont perdus... Les déversements de conteneurs surviennent-ils surtout près des ports de destination, en haute mer ou un peu partout? Il semble que dans de nombreux cas, les déversements se sont produits à proximité de la destination du porte-conteneurs.

Y a-t-il des données à ce sujet?

• (1155)

M. Christopher Hall: Je suis désolé; s'il y en a, je ne les connais pas. J'avancerai l'hypothèse que les déversements peuvent survenir n'importe où.

M. Robert Morrissey: D'accord.

J'ai une autre question. Vous avez recommandé que le Canada modèle son régime sur celui, sauf erreur, de l'Australie et du Royaume-Uni. Pouvez-vous nous en dire plus sur ce que ces pays font de mieux que le Canada, selon vous, au chapitre de la récupération?

M. Christopher Hall: Merci.

En fait, leur régime n'est pas vraiment axé sur la récupération. Dès que l'état d'urgence est déclaré...

M. Robert Morrissey: Excusez-moi. C'est ce que je voulais dire — lorsque l'état d'urgence est déclaré.

M. Christopher Hall: Oui.

Le poste qu'ils ont créé — le représentant du secrétaire d'État en matière de sauvetage et d'intervention maritime — est l'entité unique dont j'ai parlé. Le titulaire du poste a une connaissance approfondie du régime d'intervention de l'État. Le régime et tous les organismes qui en font partie sont sous son autorité. Le titulaire du poste a le pouvoir de formuler des recommandations ou de prendre des décisions qui permettent d'intervenir dès les premiers jours.

Le...

M. Robert Morrissey: Cela ne se produit pas au Canada actuellement?

M. Christopher Hall: Non, pas du tout.

M. Robert Morrissey: Non? D'accord.

M. Christopher Hall: L'exemple donné dans le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes est celui de l'examen effectué par Lord Donaldson, au Royaume-Uni, à propos d'un navire qui risquait de couler dans la Manche. L'entité unique dont j'ai parlé a pris la décision d'amener le navire dans un lieu de refuge et de l'échouer intentionnellement. En établissant rapidement ce plan d'action, l'entité a évité une pollution et des dommages majeurs à l'environnement. Si cette décision n'avait pas été prise, le navire aurait probablement sombré en haute mer, entraînant ainsi une importante pollution.

M. Robert Morrissey: D'accord, merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Butterworth.

Monsieur Butterworth, vous avez parlé de la collaboration entre la province, le gouvernement fédéral et les Premières Nations. Vous avez aussi commencé à nommer des programmes de financement.

Connaissez-vous le Programme pilote de bénévolat des bateaux communautaires autochtones du gouvernement fédéral? Dans le cadre de ce programme, le MPO fournit du financement aux collectivités des Premières Nations pour l'achat d'équipement et pour la formation sur les interventions en cas de catastrophe. Y a-t-il de la collaboration entre le programme provincial et le programme fédéral?

M. Kevin Butterworth: Ce programme ne me revient pas, mais je peux m'informer, si cela peut être utile.

M. Robert Morrissey: Cela pourrait l'être.

Vous nous avez présenté une longue liste de programmes de financement mis en place par le gouvernement de la Colombie-Britannique dans le but de soutenir l'organisation. Des témoins nous ont dit que des fonds supplémentaires pourraient être versés afin de mieux équiper et former les gens, particulièrement les collectivités des Premières Nations. Ces collectivités sont souvent les plus proches des lieux où les incidents surviennent; elles peuvent donc jouer le rôle de premier intervenant principal.

Je crois qu'un des témoins que nous avons reçus aujourd'hui a dit qu'une collectivité des Premières Nations avait reçu du financement dans le cadre du programme dont je viens de parler. Pouvez-vous nous dire de quelle façon le gouvernement de la Colombie-Britannique pourrait collaborer à ce programme afin de faire en sorte que

les collectivités des Premières Nations reçoivent les fonds nécessaires pour obtenir de la formation et se procurer de l'équipement?

M. Kevin Butterworth: C'est une excellente question. Comme vous le savez sans doute, créer de nouveaux partenariats et offrir du financement ne font pas partie de mes fonctions de simple fonctionnaire. Nous pouvons certainement examiner la question et la présenter aux personnes compétentes. Nous sommes toujours prêts à collaborer avec le gouvernement fédéral. Dans la mesure du possible, nous maintenons toujours le financement déjà en place. La mise sur pied d'un tout nouveau programme de financement pourrait prendre...

M. Robert Morrissey: Ce n'est pas un nouveau programme, c'est un programme existant.

M. Kevin Butterworth: Non, de notre côté, du côté de la province...

Le président: Merci, monsieur Morrissey.

Nous passons maintenant à Mme Desbiens, pour deux minutes et demie.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

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

Ce que Mme Langlois nous a appris sur les résidus invisibles qui se retrouvent dans nos eaux nous interpelle tous.

J'ai vu un documentaire datant de quelques années, lequel s'intitule *Cargos: la face cachée du fret*. Il a été réalisé par le producteur français Denis Delestrac.

Nous savons que la plupart des exploitants de navires ne sont assujettis ni aux lois fiscales, ni aux lois sur les normes du travail, ni à la réglementation relative à la capacité et à la sécurité des navires.

Monsieur Hall, selon vous, avons-nous le pouvoir de légiférer, un pouvoir de contrainte, quant à la sécurité des navires qui circulent dans nos eaux ?

● (1200)

[Traduction]

M. Christopher Hall: La réponse simple est oui, le Canada détient ce pouvoir en vertu des diverses conventions de l'OMI dont il est signataire, ainsi que de la Loi sur la marine marchande du Canada et des règlements pris aux termes de cette loi. Un régime très vaste et relativement solide est en place pour veiller à ce que les navires respectent la réglementation internationale et canadienne.

Transports Canada pourrait vous donner une réponse plus détaillée, mais en un mot, la réponse est oui, il y a un régime solide.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Ce régime est-il vérifiable?

La Garde côtière canadienne exerce-t-elle un contrôle de façon régulière?

[Traduction]

M. Christopher Hall: Un contrôle est exercé, mais pas par la Garde côtière. La Garde côtière n'a pas le mandat de veiller à l'application de ce type de réglementation. Cette responsabilité incombe à Transports Canada. En vertu des mécanismes compris dans les divers codes et règlements internationaux, des contrôles et des inspections des navires et des équipages doivent être réalisés de façon régulière.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Je vous remercie.

Je sais que la navigation peut parfois se révéler difficile sur le fleuve Saint-Laurent et que certains cargos qui transportent du pétrole s'exposent à des dangers et frôlent parfois des catastrophes. Ces risques nous préoccupent au Québec.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Desbiens.

Nous passons maintenant à Mme Barron, pour deux minutes et demie.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Hall.

Monsieur Hall, un représentant de la Rugged Coast Research Society a participé à une de nos réunions précédentes. Ce témoin nous a dit que son organisation déployait des efforts en vue d'établir un manifeste des articles qui se sont déversés du *Zim Kingston* et qui se retrouvent sur les côtes. Ces efforts sont nécessaires parce que les organisations n'ont pas reçu de manifeste et parce qu'elles ne reçoivent pas suffisamment de renseignements au préalable.

D'après vous, quelles mesures pourraient être prises pour faire en sorte que les organisations reçoivent un manifeste quand de tels déversements se produisent? À quoi pourrait ressembler ce manifeste?

M. Christopher Hall: Merci pour la question. C'est intéressant. Toutes les marchandises qui se trouvent à bord d'un navire sont répertoriées en détail dans le manifeste du navire. J'ignore pourquoi, dans ce cas particulier, le manifeste n'a pas été fourni aux organisations ou pourquoi il a fallu quelque temps avant que les renseignements leur soient transmis. C'est certain que des organismes canadiens disposaient de ces renseignements, notamment l'Agence des services frontaliers du Canada. L'expéditeur devait aussi les avoir.

Mme Lisa Marie Barron: Pouvez-vous nous en dire plus sur le manifeste dont vous parlez? Contient-il beaucoup de détails ou peu de détails?

M. Christopher Hall: Tout dépend des produits, mais les manifestes sont relativement détaillés. S'il s'agit de marchandises dangereuses, le manifeste comprend des détails comme le numéro UN, la quantité et le point d'origine. Il contient les renseignements de base auxquels on s'attendrait à avoir accès pour tout produit expédié.

Mme Lisa Marie Barron: Si les marchandises ne sont pas dangereuses, le manifeste comprend-il autant de détails?

M. Christopher Hall: Bien entendu, si les marchandises ne sont pas dangereuses, le manifeste ne comprendra pas de renseignements relatifs aux marchandises dangereuses. Toutefois, les détails comme la quantité, le volume, la masse, les dimensions, etc., devraient s'y trouver.

Mme Lisa Marie Barron: D'accord. Je réfléchis à haute voix. Un des problèmes dont j'entends souvent parler, c'est que même si

les organisations côtières recevaient les manifestes, les manifestes ne sont pas suffisamment détaillés. Ces organisations — les Premières Nations et les gens sur le terrain — font de leur mieux pour établir leurs propres manifestes afin de savoir quels articles se retrouvent sur les côtes. En plus, comme les organisations ne reçoivent pas les manifestes, c'est difficile de tenir les pollueurs responsables. J'essaie de comprendre tout cela.

Je pense que mes deux minutes et demie sont écoulées, alors je vais m'arrêter là, mais j'espère que nous aurons l'occasion d'approfondir la question. Merci.

Le président: Merci, madame Barron.

Nous passons maintenant à M. Small. Vous disposez de cinq minutes.

La parole est à vous.

M. Clifford Small (Coast of Bays—Central—Notre Dame, PCC): Monsieur le président, je vous remercie de me donner l'occasion de poser des questions aux témoins que nous recevons aujourd'hui. Je suis ravi que M. Hall soit des nôtres; c'est un véritable expert en la matière.

Monsieur Hall, nous savons que de plus en plus de pression est exercée sur les porte-conteneurs et les capitaines pour qu'ils respectent des délais très serrés étant donné la demande accrue en marchandises expédiées, les exigences commerciales de la chaîne d'approvisionnement et tout le reste. D'après vous, ces facteurs sont-ils en cause dans l'incident du *Zim Kingston*?

• (1205)

M. Christopher Hall: Je suis désolé, mais je n'en sais pas suffisamment sur la situation pour répondre à votre question.

M. Clifford Small: Ça va.

Je veux vous parler d'un sujet que vous connaissez certainement bien. Aujourd'hui, des RLS assez peu coûteuses sont offertes sur le marché. Je viens d'en voir une de 450 \$. À l'heure actuelle, le taux d'expédition d'un conteneur en provenance d'Asie ou d'Europe est d'environ 25 000 \$ par jour.

Est-ce que ce serait possible d'installer des RLS sur les conteneurs qui transportent des matières volatiles, de la mousse de polystyrène, etc., afin qu'on puisse les repérer rapidement et les retirer de l'océan?

M. Christopher Hall: Je ne prétends pas avoir des connaissances d'expert au sujet de l'installation de RLS sur les conteneurs, mais je suis certain, comme je l'ai déjà dit, qu'il serait possible pour les personnes compétentes de trouver des solutions d'ordre technique pour le repérage.

M. Clifford Small: Toutes les embarcations de sauvetage sont équipées de RLS. Même les gilets de sauvetage peuvent être munis d'une RLS. J'ai pensé que cela pourrait être une solution.

Est-ce possible de récupérer les conteneurs échoués au fond de la mer en utilisant de grands électroaimants, par exemple? On pourrait rendre le processus très rapide, le but ultime étant de limiter les dommages causés par les conteneurs en agissant le plus vite possible, n'est-ce pas?

M. Christopher Hall: C'est vrai que le but ultime est de limiter les dommages, mais je le répète, d'après moi, l'accent devrait être mis sur la prévention des incidents. Cherchons d'abord et avant tout à prévenir les déversements de conteneurs. Ensuite, en cas de déversement, ayons des solutions de repli pour faire le nettoyage.

La récupération des conteneurs échoués au fond de la mer est une opération complexe. La profondeur est un facteur déterminant. Cela dit, l'industrie dispose de technologies capables de récupérer des objets de tailles et de formes posant des difficultés à de grandes profondeurs. C'est faisable.

M. Clifford Small: À votre avis, quelle serait la meilleure façon de réduire les risques de déversements de conteneurs?

M. Christopher Hall: Je vous suggère respectueusement de jeter un coup d'oeil au chapitre 3 des recommandations du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes.

M. Clifford Small: Je n'ai pas eu l'occasion de les lire. Pouvez-vous nous en parler pendant 30 secondes? Je vous en serais reconnaissant.

M. Christopher Hall: C'est la section du rapport dont j'ai parlé plus tôt, où il est question du poste créé par d'autres pays: celui de représentant du secrétaire d'État en matière de sauvetage et d'intervention. Il s'agit d'une seule entité, d'une seule personne qui a sous son autorité tous les autres organismes nationaux et qui a pour mandat d'agir et de prendre des décisions rapidement en vue de prévenir les incidents maritimes et le rejet de polluants dans l'eau. Ainsi, on évite de se retrouver dans une situation où un nettoyage s'impose; au lieu d'agir par réaction, on prend des mesures proactives afin d'empêcher les marchandises d'être déversées ou les navires de couler.

Merci.

M. Clifford Small: Excellent, merci, monsieur Hall.

J'ai terminé, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Small.

Nous passons maintenant à M. Hanley. Vous disposez de cinq minutes.

M. Brendan Hanley (Yukon, Lib.): Merci à vous trois pour vos témoignages fort intéressants.

Je vais poursuivre sur le thème de la prévention amorcé par M. Small et entrer un peu plus dans les détails.

Tout d'abord, madame Langlois, votre présentation sur les effets était fascinante... et vous avez formulé des recommandations, mais je me demande si vous pouvez faire d'autres observations. En règle générale, le trafic de conteneurs est associé à un bilan de sécurité élevé — c'est incroyablement sécuritaire — et à une faible proportion de déversements. Par ailleurs, le trafic de conteneurs se densifie et le nombre de conteneurs par navire augmente.

Étant donné votre expérience, je me demande si vous pourriez vous prononcer sur un taux acceptable de déversements de navires de conteneurs. Nos océans sont de plus en plus vulnérables, tout comme nos littoraux. Y a-t-il, ou devrait-il y avoir, une cible pour le nombre ou la proportion de déversements acceptable? Je crois que M. Zimmer a mentionné que le taux d'incidents est de 0,001 %, mais je crois qu'il faut ajouter quelques zéros à ce taux pour obtenir le taux d'écrasements mortels acceptable en aviation civile, à tout le moins en aviation commerciale.

Je suis très curieux d'entendre votre perspective sur un taux de déversements de conteneurs acceptable.

• (1210)

Mme Valérie Langlois: Si je vous comprends bien, nous sommes en quelque sorte pris avec les répercussions. Lorsque nous

sommes confrontés à un déversement de pétrole, nous connaissons le produit et nous pouvons donc bien nous préparer. Nous comprenons la substance, nous savons comment elle réagit au contact de l'eau. Nous pouvons apporter des modifications. Toutefois, lorsque nous composons avec des substances inconnues, il est plus difficile d'établir des plans ou de bien répondre à vos questions. La proportion de pertes n'est peut-être pas très élevée, mais il faut toujours tenir compte des substances qui ont été perdues.

J'apprécie que des compagnies privées tentent de trouver des moyens d'éviter la perte de conteneurs, mais il serait peut-être parfois mieux d'en perdre certains. Pensons aux déchets et aux matières recyclables. Ce serait très éclairant de connaître les statistiques sur les matières perdues. Je ne propose pas que nous en perdions à dessein, mais il serait peut-être parfois utile de perdre certains conteneurs.

Par exemple, si des conteneurs transportant des substances toxiques se retrouvent dans le fleuve Saint-Laurent... Bien entendu, la population de bélugas diminue. Le fleuve Saint-Laurent est très important pour le Québec ainsi que pour l'économie canadienne. Les facteurs de risque dépendent bien sûr de l'endroit où la perte se produit.

Le dernier point que j'aimerais aborder porte sur la coordination rapide. J'étudie la toxicité pétrolière depuis un certain temps dans le cadre du Plan de protection des océans et je sais que le Canada intervient efficacement et de façon bien organisée lors de déversements de pétrole accidentels. Le partenariat existe déjà entre le gouvernement fédéral et la province et est déjà bien organisé. Nous pourrions peut-être ajouter une tâche à ce partenariat, soit de s'occuper des pertes potentielles de conteneurs. Selon mes connaissances, le système de coordination est déjà en place.

M. Brendan Hanley: Merci.

Je m'adresse maintenant à vous, monsieur Hall, dans la même veine: les conteneurs ont-ils été conçus pour être jetés par-dessus bord?

M. Christopher Hall: Je répondrais que, non, ils n'ont pas été conçus pour être jetés par-dessus bord. Ils sont cependant conçus selon une norme ISO; c'est ce qui leur permet d'être utilisés aux quatre coins du monde. Les normes de conception sont très strictes. Les conteneurs doivent assurément être soumis à des essais de charge et doivent être fabriqués conformément à toutes sortes de limites structurales. Pour ce qui est de la caractéristique sur laquelle vous vous interrogez, je ne suis pas certain.

M. Brendan Hanley: Je suis un peu pince-sans-rire, mais je cherchais à déterminer si beaucoup de tests sont effectués pour évaluer la résistance aux profondeurs et à la possibilité de déversements.

Passons maintenant à certaines des recommandations...

Le président: Merci, monsieur Hanley. Il vous reste environ trois secondes pour poser une question ou obtenir une réponse...

M. Brendan Hanley: D'accord, je vais m'arrêter ici. Merci.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Arnold pour un maximum de cinq minutes.

M. Mel Arnold: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir à M. Butterworth.

Monsieur Butterworth, la province était de toute évidence impliquée dans l'intervention, et je suis persuadé qu'on a communiqué avec elle à propos du nettoyage et des dommages potentiels à l'environnement. Selon vous, en quoi l'intervention du gouvernement suite au déversement du *Zim Kingston* aurait-elle pu être plus efficace? A-t-on tiré des leçons? Comment aurait-on pu améliorer l'intervention du gouvernement?

• (1215)

M. Kevin Butterworth: Des leçons ont certainement été tirées. Je suis d'accord avec M. Hall au sujet de la nécessité de renforcer la coordination afin de réagir plus rapidement; ce serait très utile. En outre, nous sommes d'avis que le processus serait très amélioré si le gouvernement fédéral jouait un rôle prédominant axé sur la surveillance des diverses régions.

Si vous regardez le trajet que parcourent les navires en provenance du grand large, dans l'océan Pacifique, vous verrez qu'ils doivent passer par une manche relativement longue et parsemée de quelques virages serrés pour se rendre aux ports de Vancouver. La navigation ne fera qu'augmenter, alors plus nous nous préparons dès aujourd'hui, plus notre prévention et notre rapidité d'intervention seront améliorées. Nous devons travailler ensemble pour prendre les mesures nécessaires parce que le nombre de navires va augmenter et, par conséquent, la probabilité de perdre accidentellement des conteneurs grimpera aussi.

M. Mel Arnold: Merci.

Vous avez mentionné une intervention mieux coordonnée. Parlez-vous d'une intervention mieux coordonnée entre les gouvernements provinciaux et fédéral ou avec les organisations bénévoles ou les communautés locales...? Quelle forme prendrait une intervention mieux coordonnée et quelles organisations unirait-elle?

M. Kevin Butterworth: Je dirais qu'il faudrait miser sur un commandement unifié. Un bon début serait de se doter d'un niveau plus élevé de coordination par l'entremise d'un commandement unifié et de s'assurer que les communautés autochtones et les organisations bénévoles soient impliquées dès le début.

M. Mel Arnold: Merci.

Je vais revenir à M. Hall.

Monsieur Hall, vous venez de mentionner que ce qui est essentiel est d'empêcher que les conteneurs puissent tomber par-dessus bord. Au sein de l'industrie de la navigation et de la Fédération maritime du Canada, comment pourrait-on mieux manipuler l'équipement servant à maintenir les conteneurs en place? Les conditions météorologiques sont-elles la cause des problèmes? Pouvez-vous nous donner plus de détails sur les solutions pour mieux empêcher les conteneurs de tomber par-dessus bord?

M. Christopher Hall: Merci. C'est une excellente question.

Différents facteurs peuvent contribuer au problème, qu'il s'agisse d'un vice de construction du navire, de la taille du navire, de la hauteur de la cargaison ou de la façon dont le conteneur est immobilisé. Toutefois, tous ces facteurs sont examinés régulièrement par l'armateur, l'exploitant du navire et les différentes organisations qui veillent au respect de la réglementation en vigueur — ce qui comprend même la navigation sécuritaire du navire et ses systèmes de gestion de sécurité. Tous ces éléments font l'objet d'examen réguliers pour respecter les lois très normatives.

Le signalement d'incidents est maintenant très réglementé dans le secteur maritime, alors toute entreprise de navigation est tenue

d'analyser ces incidents et de mettre des mesures de prévention en place pour éviter qu'ils ne se reproduisent. Différents freins et contrepoids existent. La situation est-elle idéale? Non, parce que les déversements se produisent encore, bien entendu, mais la réglementation prévoit des freins et contrepoids pour examiner les défaillances passées et pour prendre des mesures pour les éviter.

Laissez-moi vous donner un exemple simple. Admettons que survient un incident impliquant un navire, qu'un conteneur passe par-dessus bord, et que l'enquête de l'équipage ou d'une autre organisation conclut qu'un des mécanismes de sécurité était défaillant. Eh bien, on peut présumer, à juste titre à mon avis, que la compagnie renforcera son régime d'inspection de l'équipement d'attache pour s'assurer de détecter tout futur problème lié à cet équipement.

Ce n'est qu'un exemple fort simple. J'espère avoir répondu à la question.

M. Mel Arnold: Le Canada a-t-il suffisamment voix au chapitre pour définir les normes et les méthodes d'inspection de l'industrie maritime?

M. Christopher Hall: Je crois que Transports Canada devrait répondre à la question, mais je dirais que oui. Le Canada est très impliqué au sein de l'OMI. Je sais que notre pays est un participant très présent et j'estime que, oui, nous sommes très impliqués dans ce type de réglementation.

• (1220)

M. Mel Arnold: Merci.

Le président: Merci, monsieur Arnold.

Nous passons maintenant à M. Hardie pour cinq minutes ou moins.

Veuillez commencer.

M. Ken Hardie: Merci encore, monsieur le président.

Monsieur Hall, je vais revenir à la question d'assurance.

Dans ma vie, j'ai acquis un peu d'expérience dans le milieu de l'assurance et je sais que ces chenapans n'aiment pas vraiment rembourser les dommages et trouvent des moyens de réparer les dégâts à bon compte. Je voulais vous donner ce contexte en guise de préambule pour que vous puissiez mettre de l'ordre dans vos idées en vue de la question.

Lorsqu'une perte survient, que des débris sont rejetés sur le rivage et que la compagnie d'assurance sait qu'elle devra payer une partie de la note de nettoyage, est-ce elle qui prend les commandes et qui décide qui est embauché pour le nettoyage?

M. Christopher Hall: Le régime d'assurance maritime est très complexe. Dans un tel scénario qui compte un élément de responsabilité, les « clubs de protection et d'indemnisation, » comme on les appelle, entreraient en jeu, et plus particulièrement le club que l'exploitant du navire a choisi comme fournisseur d'indemnité.

Si je me fie à mon expérience, oui, le secteur de l'assurance joue un rôle, mais à savoir dans quelle mesure il tranche quant à l'exécution de l'intervention, je crois que le secteur de l'assurance maritime serait le mieux placé pour répondre.

M. Ken Hardie: Des témoins nous ont appris que les personnes embauchant des entrepreneurs pour nettoyer les dégâts ne choisissent pas nécessairement ceux connaissant le mieux la région ou ceux ayant des liens avec les différentes Premières Nations ou ONG disponibles pour aider le long de la côte. Ainsi, bien des gens détenant les compétences qui auraient été utiles dans le cas du *Zim Kingston* n'ont pas nécessairement pris part à l'effort, peut-être parce que la personne prenant les décisions ne connaissait même pas leur existence et voulait encore moins dépenser les sommes nécessaires.

À qui devons-nous nous adresser à ce sujet? Devons-nous nous adresser à l'industrie de l'assurance maritime, ou devrions-nous pondre une recommandation qui retire ce genre de décisions de son mandat pour véritablement permettre à l'administration — soit l'administration régionale ou provinciale — de nommer un entrepreneur préqualifié pour mener l'effort de nettoyage? Est-il raisonnable de faire cette demande?

M. Christopher Hall: C'est très intéressant.

Je ne suis pas au courant de la situation à laquelle vous faites référence par rapport au *Zim Kingston* et des problèmes attribués à l'assureur, mais je dirais que, pendant la phase de nettoyage, quand le commandement unifié a été organisé, les gestes de l'exploitant du navire, par l'entremise de son club P & I, auraient été examinés par le commandement unifié. J'imagine que les divers organismes gouvernementaux participant au commandement unifié auraient été impliqués dans ce type de processus. C'est simplement ce que j'imagine.

M. Ken Hardie: J'ai cependant l'impression que le commandement unifié a peut-être clos sa surveillance réelle un peu trop tôt dans ce processus.

M. Christopher Hall: je suis navré, mais je n'ai pas assez d'information pour me prononcer là-dessus.

M. Ken Hardie: Merci.

Le président: Merci, monsieur Hardie.

Nous allons maintenant passer à Mme Desbiens pendant deux minutes et demie.

Veuillez commencer.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Madame Langlois, j'aimerais revenir à mon dernier commentaire sur le fleuve Saint-Laurent. Vous savez comme moi que l'eau douce du Saint-Laurent constitue un bassin important d'eau potable pour nos habitants riverains et pour l'ensemble du Québec. À la hauteur du Saguenay, l'eau douce rencontre l'eau salée, et il en découle une activité telle que, à cet endroit, l'eau du Saint-Laurent contient une quantité importante de nourriture pour les mammifères marins, qui y viennent en grand nombre.

En 2014, le superpétrolier *Minerva Gloria* a emprunté la voie maritime du Saint-Laurent. À l'époque, on nous avait dit qu'il n'était possible de le remplir de pétrole des sables bitumineux qu'aux deux tiers parce que le navire risquait sinon de racler le fond du fleuve.

Depuis ce temps, on permet à d'immenses pétroliers de naviguer sur le Saint-Laurent, et leur largeur est passée de 32 ou 34 mètres à 44 mètres.

Madame Langlois, le fleuve Saint-Laurent est-il en danger?

• (1225)

Mme Valérie Langlois: C'est une excellente question, madame Desbiens.

Plus il y a de risques de déversement de toutes sortes, plus le fleuve Saint-Laurent est en danger. Cependant, plus on fait de la prévention pour empêcher que des déversements surviennent, plus on diminue ces risques pour le fleuve Saint-Laurent.

Il est certain que la production de biens est à la hausse et que le transport maritime augmente en conséquence. Il ne faut pas oublier que les biens produits sont transportés d'un pays à l'autre et que les navires rejettent leurs eaux usées dans les eaux qu'ils empruntent. Cela a aussi des répercussions sur le fleuve Saint-Laurent, mais il s'agit là d'une autre question.

Le Saint-Laurent est évidemment plus exposé à un risque qu'au paravant en raison de l'accroissement du transport maritime. C'est la seule réponse que je peux vous donner.

Mme Caroline Desbiens: Le but n'est pas d'empêcher le transport maritime sur le fleuve, mais, selon vous, n'est-il pas contraire à la logique d'utiliser des bateaux plus gros?

Ne devrait-on pas permettre le passage d'un plus grand nombre de petits pétroliers plutôt que de laisser les gros pétroliers naviguer dans nos eaux, ces derniers posant plus de risques?

Mme Valérie Langlois: Ce qui est important, c'est la qualité des navires. S'ils sont plus petits, mais moins bien équipés, ce n'est pas mieux non plus. Il faut assurer une certaine sécurité.

Je ne peux pas me prononcer sur la question du poids des navires. Par contre, j'aimerais revenir sur un aspect important. Il existe actuellement un très bon plan de réponse en cas de déversement pétrolier dans le fleuve Saint-Laurent. On pourrait faire appel au groupe responsable de ce plan, qui est déjà en lien avec divers organismes, les organismes à but non lucratif, ou OBNL, et les différents ordres de gouvernement, pour répondre aux déversements. Je pense que l'on aurait tout à gagner à lui donner une responsabilité supplémentaire relativement au transport de conteneurs par cargos.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Desbiens.

Je vais maintenant donner la parole à Mme Barron pendant deux minutes et demie avant de clore cette séance.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Je veux poser ma dernière question à M. Butterworth.

Je suis ravie que vous ayez souligné l'importance de la prévention compte tenu des conditions météorologiques exceptionnelles qui seront assurément plus intenses et du nombre croissant de navires de cargaisons qui navigueront dans nos eaux. Je voulais simplement le souligner.

J'aimerais savoir si vous pourriez donner un peu plus de détails sur un sujet que vous avez effleuré, soit l'importance de financer les nations autochtones et — j'ajouterais peut-être cet élément si vous n'en avez pas parlé — les organisations sur le terrain. Je me demande comment vous imaginez un système où du financement serait versé aux nations et aux ONG et en quoi, selon vous, cela pourrait rendre les interventions plus efficaces lors de déversements et en quoi cela pourrait minimiser les répercussions sur les communautés côtières et sur notre environnement marin.

M. Kevin Butterworth: Je vous remercie de la question.

Le financement est crucial. Le programme mentionné plus tôt, le Programme pilote de bénévolat des bateaux communautaires autochtones, est un programme d'immobilisations qui a permis à certaines nations — je crois qu'il y en avait trois en Colombie-Britannique — de s'acheter un bateau et de l'équipement.

Dans ce milieu, comme vous le savez assurément, la formation est un des aspects essentiels. Il faut former les gens pour qu'ils puissent sortir par temps inclément et répondre à la Garde côtière et l'appuyer lorsque nécessaire. Si vous jetez un coup d'œil aux organisations bénévoles qui s'impliquent, vous verrez qu'elles suivent une formation rigoureuse pour être en mesure d'intervenir dans toutes sortes de conditions météorologiques. La formation est absolument essentielle.

Un autre élément clé est l'étroite collaboration avec nos partenaires autochtones qui habitent le long de la côte. Ils connaissent les régions comme le fond de leurs poches. Ils connaissent le littoral et savent où les débris sont rejetés. Ils savent comment se rendre aux endroits touchés. Pour nous qui formons une organisation intervenant lors d'urgences environnementales, ce sont des personnes-ressources précieuses lorsque nous devons nous rendre sur les lieux et trouver des partenaires pour nettoyer les environs. Il est primordial que du financement soit disponible pour la formation et la mise à niveau des connaissances nécessaires — sur l'environnement maritime ou terrestre — des partenaires. Ce financement permet de passer rapidement à l'action, de renforcer la prévention et d'intervenir efficacement.

Je sais qu'il ne reste pas beaucoup de temps, alors je vais m'arrêter ici.

• (1230)

Le président: Merci, madame Barron.

Vous avez légèrement dépassé le temps imparti.

Je tiens à remercier les trois témoins qui ont comparu devant le Comité aujourd'hui pour nous faire bénéficier de leur connaissance du sujet à l'étude. Je suis persuadé que tous les membres du Comité ont trouvé votre contribution très utile. À mon avis, cela fait partie des témoignages les plus intéressants que nous ayons pu entendre depuis un bon moment. Vous nous avez appris beaucoup de choses.

Nous allons laisser un moment à nos témoins pour qu'ils quittent la réunion avant de passer au prochain point à notre ordre du jour.

M. Kevin Butterworth: Merci beaucoup de nous avoir donné l'occasion de prendre la parole devant vous.

Le président: Je pense que nos témoins sont maintenant déconnectés.

Je dois à ce moment-ci m'assurer qu'il y a consentement unanime pour que nous discutons de la lettre soumise aujourd'hui en vertu du paragraphe 106(4) du Règlement avant de poursuivre à huis clos pour transmettre nos directives aux analystes relativement à notre rapport pour la présente étude.

Y a-t-il consentement unanime pour que nous traitions maintenant de cette lettre? Comme personne ne s'oppose, je présume que c'est le cas.

Nous allons donc débattre d'une requête portée à mon attention par Mme Desbiens. Je lui cède d'ailleurs la parole pour amorcer la discussion.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier chaleureusement l'ensemble de mes collègues autour de la table qui me permettent de formuler cette demande.

D'abord, je vais vous donner un peu de contexte. Nous ne voulions pas en arriver à cette demande, mais, en cheminant dans le dossier lié à l'exercice de la pêche au capelan dans notre coin de pays, nous constatons que la pêche à la fascine n'a pas eu la chance d'être bien intégrée dans la réflexion du ministère, de la ministre et de ses fonctionnaires. La pêche à la fascine est un legs des Autochtones et elle fait partie du patrimoine immatériel. Il n'y a que deux pêcheurs qui pratiquent cette technique de pêche dans tout l'Est du pays. Les Premières Nations ont cette science d'aller puiser dans la ressource sans l'altérer, de sorte qu'il s'agit là d'une pêche inoffensive pour la ressource. Nous avons déposé des avis scientifiques, nous avons demandé que les pêcheurs soient consultés et nous avons fait des représentations auprès de la ministre et de ses fonctionnaires. Vous avez été témoins des questions que j'ai posées à cet égard à ce comité lorsque j'en ai eu l'occasion.

Je vais vous présenter les faits et vous expliquer la situation pour que vous la compreniez bien. La pêche à la fascine se fait sur le bord de la rive du Saint-Laurent. On pratique cette technique de pêche à Saint-Irénée, dans Charlevoix, et à l'Isle-aux-Coudres, l'île où je suis née. On utilise un grillage en forme de « L » qui s'avance vers l'eau, qui part donc de la berge et qui s'avance doucement dans le fleuve. Dès que les glaces disparaissent, le capelan vient frayer dans le Saint-Laurent à la marée montante. Après que les mâles ont frayé, ils perdent la vie sur la rive. Plutôt que de les laisser sécher sur la rive, les pêcheurs les recueillent. De toute façon, les poissons meurent après avoir assuré leur progéniture.

Cette pêche est très populaire dans notre secteur. Tout le monde attend sa platée de capelan. Quand le premier capelan roule sur les berges du Saint-Laurent, c'est la fête au village, c'est le printemps qui s'annonce. Tout le monde mange du capelan. Ce n'est pas compliqué, personne ne se demande ce qu'il y aura au menu pour le souper, ce sera du capelan.

Maintenant, je vais vous parler du problème. Chaque jour compte pour les pêcheurs. L'année passée, parce que l'on avait établi que l'ouverture de la pêche se ferait le 1^{er} mai, une date qui était inadéquate, ils ont perdu plus de 50 % de leur pêche. C'est pourquoi nous faisons des représentations depuis un an dans le but d'ouvrir cette pêche plus tôt.

Compte tenu des changements climatiques et des saisons qui s'allongent ou qui se raccourcissent, les pêcheurs souhaitent pouvoir pêcher quand le capelan arrive. Chaque jour compte, parce que le capelan est pêché en petites quantités, puisque l'on doit le transformer frais. On ne peut pas dire que ce n'est pas grave et que l'on pêchera trois tonnes de plus la semaine suivante. Cela ne fonctionne pas comme cela. On en pêche de petites quantités chaque jour. C'est ce qu'il est important de faire comprendre à la ministre et aux fonctionnaires. La ressource de Charlevoix et du Saint-Laurent n'a rien à voir avec la ressource de Terre-Neuve-et-Labrador. Les pêcheurs dont nous parlons pêchent de 0,35 % à 0,5 % du quota total qui est alloué à ce type de pêche. Alors, chaque jour compte.

Les pêcheurs sont prêts à pêcher. Ils n'attendent que le signal de la ministre, qui pourrait, à tous égards, offrir un moratoire et leur permettre de pêcher plus tôt que le 1^{er} mai. Ils aimeraient être invités à la table de consultation pour bien faire comprendre la situation et, au terme du processus de consultation, que la date d'ouverture de cette pêche soit révisée.

J'espère que je me suis bien fait comprendre et que le gros bon sens de cette demande prendra toute la place dans vos considérations.

• (1235)

Je suis consciente que je vous demande d'être présents, idéalement de manière virtuelle, parce que ce sont des semaines très chargées dans nos circonscriptions et auxquelles nous tenons beaucoup. Je suis consciente de tout cela, mais, en même temps, je ne peux pas me coucher le soir et fermer les yeux en me disant que je n'ai pas tout fait pour sauver ce patrimoine immatériel, ce legs autochtone dont l'activité précieuse pour l'ensemble de la population charlevoisienne ne demande que le gros bon sens pour pouvoir être exercée. C'est un emblème pour tout le Québec et, j'en suis certaine maintenant que vous le connaissez mieux, pour chacun et chacune d'entre vous.

À cet égard, j'invite l'assemblée ici présente à tenir compte de ma demande, et aussi du fait que ce que je vous demande, à vous ainsi qu'à la ministre, est conforme à la lettre de mandat de cette dernière, soit assurer une pêche responsable et une consommation locale, prendre soin des ressources naturelles et ne pas les altérer.

À cette fin et conformément au paragraphe 106(4) du Règlement, je soumetts la motion suivante au Comité:

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité invite à témoigner Madame Joyce Murray, la Ministre des pêches et des océans accompagnée de ses fonctionnaires, ce, pour une rencontre de (2) deux heures, tenue au plus tard le 13 avril 2022 afin d'informer le Comité des démarches entreprises par le ministère sur cet enjeu depuis le printemps 2021 et des démarches qui seront entreprises par la ministre, ainsi que le délai envisagé pour corriger la situation en tenant compte des particularités de la pêche à la fascine dans la région de Charlevoix au Québec, et à Terre-Neuve-et-Labrador.

Je vous remercie de votre attention.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Desbiens.

Je lance maintenant l'invitation à tous ceux qui ont des questions ou des commentaires.

Nous vous écoutons, monsieur Small.

M. Clifford Small: Je m'y connais un peu en capelan pour en avoir moi-même capturé des milliers de tonnes à titre de capitaine d'un bateau de pêche commerciale.

À Terre-Neuve-et-Labrador, nous avons un régime contrôlé par les gens de l'industrie, soit les pêcheurs commerciaux et le syndicat. Il n'y a donc pas de date d'ouverture fixe pour la pêche au capelan. Lorsque le poisson arrive et qu'il est prêt à être pêché, nous le pêchons. C'est aussi simple que cela.

Je ne sais pas s'il est vraiment nécessaire que la ministre passe deux heures avec nous. Il est bien sûr toujours formidable de pouvoir l'accueillir et lui poser quelques questions — qui ne voudrait pas le faire? —, mais, d'un point de vue strictement pratique, ce sont les pêcheurs locaux qui savent à quel moment le capelan arrive, et la ministre et les fonctionnaires doivent en être informés... Je pense que Mme Desbiens souhaite que le capelan soit pê-

ché après le frai, ce qui est très bien, mais ce sont les pêcheurs locaux qui peuvent renseigner les fonctionnaires à ce sujet.

Cette pêche ne devrait pas être contrôlée par des surveillants externes. Nous devrions nous montrer plus pragmatiques. J'appuie la démarche de Mme Desbiens, et je ne pense pas que cela devrait être aussi compliqué, monsieur le président.

• (1240)

Le président: Je ne sais pas à quel point c'est vraiment compliqué, mais j'aurais un commentaire concernant ce que vous avez dit au sujet de Terre-Neuve, monsieur Small.

À ma connaissance, il s'agit d'une pêche concurrentielle à Terre-Neuve. C'est le ministère des Pêches et des Océans qui décide à quel moment la saison prend fin en fonction des quantités capturées. Il semblerait qu'il y ait toujours un problème avec certains pêcheurs qui passent d'un secteur à l'autre pour suivre le trajet du capelan autour de l'île, et qui se demandent pourquoi on ne devrait pas en pêcher davantage étant donné que le capelan est encore dans la région.

Il n'y a pas de quotas individuels. On fixe un maximum pour les prises totales, et si un seul pêcheur capture tout le capelan jusqu'au maximum autorisé, la saison prend fin. Pouvez-vous confirmer que je ne fais pas fausse route?

M. Clifford Small: Vous avez raison, mais l'ouverture de la saison est décrétée par les pêcheurs eux-mêmes lorsque le capelan arrive et lorsqu'ils sont prêts à en faire une utilisation commerciale dans des conditions optimales. Il est bien certain que l'on pourrait procéder de la même manière au Québec.

Le président: Très bien.

C'est maintenant au tour de M. Cormier.

[Français]

M. Serge Cormier (Acadie—Bathurst, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Madame Desbiens, je vous remercie de nous faire connaître un peu mieux ce dossier. Nous avons discuté brièvement et j'ai fait un peu de recherches à temps perdu hier dans ma chambre d'hôtel et j'aimerais clarifier quelques points concernant la lettre que vous avez envoyée.

Vous disiez dans la lettre que la pêche au capelan dans votre région s'exerçait normalement à compter du 1^{er} avril. Cependant, selon l'information que j'ai trouvée, cette pêche a toujours commencé le 1^{er} mai. Vous faisiez aussi état de certaines préoccupations.

Vous m'avez dit qu'il y avait eu beaucoup de discussions avec le ministère des Pêches et des Océans pour que la date d'ouverture des activités de pêche soit le 1^{er} avril. Toutefois, à ma connaissance, aucun règlement n'a été établi à ce sujet.

Madame Desbiens, vous savez que, avant de pouvoir décider si la date d'ouverture de la pêche peut être fixée au 1^{er} avril, il faut faire une estimation des stocks. Selon ce que j'ai appris, l'évaluation de la ressource sera faite aux alentours du 20 avril. Alors, même si cette rencontre avait lieu la semaine prochaine ou cette semaine, je ne pense pas que nous pourrions faire grand-chose pour que la pêche commence le 1^{er} avril. Je ne suis pas en train de dire que nous ne voulons pas de rencontre, je dis simplement que, même si cette rencontre avait lieu, je ne crois pas que nous pourrions faire changer la décision. Cependant, je pense qu'il vaut la peine de faire une évaluation à cet égard.

Je ne sais pas si vous avez rencontré ces pêcheurs, mais je pense qu'il vaut la peine de mentionner que, l'an dernier, l'un de ces pêcheurs a reçu un constat d'infraction en matière de pêche illégale parce qu'il avait pêché avant la date d'ouverture de la pêche. Il y a donc lieu de se préoccuper également de cette situation.

Étiez-vous au courant de ces faits? Savez-vous que l'évaluation de la ressource sera faite aux alentours du 20 avril? Nous pourrions peut-être tenir cette rencontre avec la ministre et ses fonctionnaires après la pause, puisque le 1^{er} avril est maintenant passé.

[Traduction]

Le président: Madame Desbiens, vous avez levé la main. Je suppose que vous souhaitez réagir.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Oui, j'ai manifesté mon désir de répondre à mon collègue.

Je suis au courant du constat d'infraction qui a été remis l'année dernière. Ce constat d'infraction est lié au fait que notre pêcheuse avait acheté un permis très spécial, qui s'achète dans la famille. Elle a acheté le permis à son oncle, et ce permis n'avait pas de date. Cette date du 1^{er} mai nous est tombée dessus sans préavis. Cela a probablement été publié sur le site du ministère, mais, quand on n'a même pas l'impression qu'une date sera fixée, on ne peut avoir l'instinct d'aller vérifier cette information auprès du ministère. Cela n'était donc pas pressenti par les pêcheurs, qui ont commencé à pêcher le capelan à la date habituelle. C'est seulement lorsqu'elle a reçu l'amende que cette pêcheuse a appris que l'on avait fixé la date d'ouverture de la pêche au 1^{er} mai, et cette date était inadéquate.

C'est à ce moment que nous avons entamé des démarches pour comprendre ce qui motivait le ministère à agir ainsi. Lors de nos représentations, nous avons appris que l'on avait fixé la date d'ouverture de la pêche au 1^{er} mai sans qu'une estimation des stocks ait été faite.

Cette année, nous affirmons que l'estimation des stocks peut se faire, mais que ce ne sont pas les deux pêches à la fascine telles qu'elles sont pratiquées en ce moment qui vont altérer les stocks. En effet, elles permettent de pêcher entre 0,35 % et 0,5 % du quota total permis.

Idéalement, nous n'aurions pas besoin de rencontrer la ministre, car il s'agirait de communiquer avec le ministère pour expliquer que chaque jour compte pour ces pêcheurs. C'est vraiment cela, mon message. C'est comme si on allait chercher 1 000 \$ par jour dans votre poche.

C'est une question de survie. Nous souhaitons que la ministre décide de faire l'estimation des stocks tout en comprenant que les pêches telles qu'elles sont pratiquées n'altéreront pas la ressource jusqu'au 22 avril et qu'elle permette aux pêcheurs de pêcher dès de-

main. Ensuite, le ministère pourra faire ses analyses et consulter les pêcheurs pour qu'ils expliquent mieux quel est le type de pêche qu'ils pratiquent.

Si vous pouvez me garantir que la ministre peut faire cela pour nos pêcheurs, je ne vois aucun inconvénient à ce qu'il n'y ait pas de réunion. Je m'en réjouirais. Chaque jour compte, et c'est vraiment ce qui nous préoccupe.

• (1245)

[Traduction]

Le président: Oui, monsieur Arnold.

M. Mel Arnold: Merci, monsieur le président.

Je veux m'exprimer en faveur de la motion de Mme Desbiens.

Les gens du ministère semblent croire que le poisson suit un calendrier bien précis. Je me souviens avoir discuté il y a quelques années avec un pêcheur néo-écossais qui m'indiquait que le ministère des Pêches et des Océans essayait de déterminer à quel moment la pêche à l'anguille devait commencer en choisissant une date sur le calendrier. Le pêcheur estimait pour sa part que la saison devait s'amorcer lorsque la rainette crucifère chante pour annoncer le printemps. Le début de la pêche devrait donc être déterminé par les conditions climatiques et la présence de l'anguille, plutôt que par une date sur le calendrier.

Je pense que Mme Desbiens veut nous faire comprendre que le capelan n'est là que pendant une certaine période. Il ne m'apparaît pas logique de faire perdre aux pêcheurs un mois complet de capture parce que quelqu'un croit que c'est mieux pour le calendrier ou pour l'ensemble des stocks de capelan alors même que cette forme de pêche n'en prélève que de très faibles quantités.

Je serais donc favorable à ce que nous convoquions la ministre afin qu'elle nous explique pourquoi la décision a été prise de cette manière. Il est toujours temps de la changer pour permettre quelques semaines additionnelles de pêche.

Le président: À vous la parole, monsieur Morrissey.

M. Robert Morrissey: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord. Mme Desbiens nous a présenté des arguments tout à fait valables. Le Comité créerait toutefois ainsi un précédent en donnant l'impression qu'il essaie de décréter l'ouverture d'une pêche avant qu'il y ait eu évaluation des stocks. Le poisson migre. Il se déplace. C'est une activité de pêche importante à Terre-Neuve et il n'y a pas d'évaluation des stocks, ce qui n'est pas sans m'étonner. Toutes les décisions sont normalement fondées sur des données scientifiques et sur une évaluation effectuée par le ministère des Pêches et des Océans.

Il nous arrive de diverger d'opinions, mais nous savons tous trop bien ce qui se passe lorsque la politique s'immisce dans la gestion des pêches sans que les données scientifiques et les évaluations soient prises en compte. L'exemple classique est celui de l'effondrement de la pêche à la morue à Terre-Neuve. Les politiciens de toutes allégeances n'ont pas cessé de faire de l'ingérence jusqu'à ce que les stocks se soient complètement effondrés. C'est ma seule inquiétude.

L'argumentation de Mme Desbiens est valable à bien des égards, mais j'aurais des réserves à ce que nous allions de l'avant en l'absence d'une évaluation des stocks par le ministère. Quelles seraient les répercussions pour la pêche au capelan? Quel serait l'impact sur les stocks si cette pratique devait être adoptée pour d'autres pêches ailleurs au pays? On a un peu l'impression que c'est un secteur où tout est permis lorsque la saison est ouverte.

Ce serait ma seule inquiétude quant à un éventuel changement à ce moment-ci.

Je trouve plutôt étonnant de voir les efforts qui sont déployés pour faire en sorte que notre comité en vienne à essayer d'exercer une influence sur la ministre pour que la date d'ouverture de cette pêche soit déplacée sans que l'on ait effectué une évaluation des stocks en bonne et due forme.

• (1250)

Le président: Nous allons maintenant entendre Mme Barron.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Merci à Mme Desbiens pour cette proposition. Il est bien évident que c'est un enjeu important pour les citoyens de sa circonscription, et je tiens à souligner la détermination dont elle fait montre dans ce dossier.

Je trouve un peu malheureux que nous nous retrouvions ici dans ces circonstances à discuter de cette question sous cet angle. J'appuie la motion présentée. Je l'appuie non pas dans le but de faire fi de la science, mais afin que nous puissions discuter avec la ministre pour comprendre quel est le processus d'évaluation en place, pourquoi on n'a pas encore procédé à une évaluation et à quoi il faut s'attendre pour l'avenir.

Je crois que ce serait pour nous une excellente occasion de poser des questions pour savoir ce qui retarde les choses et pour mieux comprendre les préoccupations soulevées dans la circonscription de Mme Desbiens de manière à pouvoir dégager des pistes de solution.

Je serais donc favorable à ce que nous nous donnions la possibilité de poser certaines questions à la ministre pour savoir ce qui se passe actuellement et pouvoir déterminer la meilleure façon de procéder pour la suite des choses.

Le président: Je vais d'abord donner la parole à M. Small, puis à M. Perkins, avant de revenir à Mme Desbiens.

M. Clifford Small: Je veux qu'il soit bien clair que j'appuie la motion de Mme Desbiens.

Pour répondre aux interrogations soulevées par mon collègue, M. Cormier, l'évaluation menée l'an dernier a révélé que les stocks de capelan du golfe du Saint-Laurent sont très vigoureux et féconds. Les capelans dont il est question ici ont déjà frayé et vont mourir de toute manière; on peut dire que leur vie utile est terminée. Comme ce n'est pas une pêche qui sera dommageable pour les stocks, je ne vois pas pourquoi une évaluation serait nécessaire avant que la saison puisse s'amorcer.

Par ailleurs, pas moins de 99 % des capelans sont prélevés par les pinnipèdes, plutôt que par la pêche humaine, si bien que l'interdiction de cette pêche ne contribuerait aucunement à la protection de la ressource. Les seuls torts seraient causés aux gens vivant le long de l'estuaire du Saint-Laurent.

Le président: À votre tour, monsieur Perkins.

M. Rick Perkins (South Shore—St. Margarets, PCC): Merci.

Merci à tous de votre indulgence pour ma voix enrouée par la COVID.

J'appuie la motion, et je voudrais qu'une chose soit bien claire. Je crois que personne ici ne propose que le Comité tente d'imposer d'une manière ou d'une autre une solution quelconque à la ministre.

Je pense qu'il s'agit plutôt, comme le suggérait Mme Barron, de nous donner la possibilité de poser des questions à la ministre, et sans doute à certains fonctionnaires, pour savoir pourquoi ce processus décisionnel semble aussi incohérent. Si la question n'était pas urgente, nous aurions sans doute pu en débattre dans le cadre d'une étude à venir, mais le temps presse bel et bien, car la saison de pêche est imminente et que nous avons dû composer récemment avec quelques-unes de ces décisions de la ministre dans les semaines précédant le début d'une saison. J'estime donc préférable d'en discuter avant, plutôt que lorsque le mal est déjà fait, si je puis m'exprimer ainsi.

Merci.

Le président: Merci.

Nous vous écoutons, madame Desbiens.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Je suis reconnaissante des appuis que je reçois. Je pense que la compréhension du dossier est très claire. Je comprends aussi l'hésitation de certains qui craignent que l'on veuille pousser la ministre à poser un geste politique avant que les scientifiques aient pu se prononcer.

Je rappelle au Comité que cela fait un an que l'on attend que les scientifiques se prononcent. Nous n'avons pas attendu sans rien faire. Nous sommes allés chercher divers avis scientifiques importants et imposants, provenant de partout, dont des universités et des centres d'étude de la biodiversité. Nous avons remis ces études scientifiques à la ministre.

L'une de ces études scientifiques ressort du lot à cause de son importance. Elle nous apprend que les capelans du Saint-Laurent n'ont aucun rapport avec les capelans au large de Terre-Neuve. Des tests d'ADN ont été faits et les résultats sont concluants. Un capelan peut parcourir 200 kilomètres, mais il ne peut pas en faire 2 000.

La ressource dans le Saint-Laurent est vraiment en bonne santé. Comme le disait précédemment mon collègue, on ne veut pas pousser la ministre à prendre une décision, mais à faire l'effort de comprendre la technique de pêche dont il est question. Cette technique ne nécessite pas l'utilisation d'un bateau et ne consomme donc pas de pétrole. Elle ne mène pas à une pêche de masse et elle exploite le fait que, de toute façon, le poisson vient mourir sur la grève.

C'est vraiment cela qu'il faut que la ministre saisisse. On a essayé de le lui faire comprendre, à elle, à ses sous-ministres et à certains scientifiques. L'idéal, ce n'est pas que l'on se réunisse d'ici lundi, mais que tout ce beau monde vienne à Cap-à-l'Aigle pour observer comment se passe la pêche au capelan. Tout le monde comprendrait alors que l'on n'altère rien la ressource.

Cependant, chaque jour qui passe, on altère la longévité, la pérennité de ce patrimoine immatériel. J'ai également interpellé le ministre du Patrimoine canadien à ce sujet et il est au courant de la situation. Ce que l'on souhaite n'est pas un passe-droit. On veut seulement que nos pêcheurs puissent pêcher encore l'année prochaine. Or, pour qu'ils réussissent à pêcher encore l'année prochaine, le 22 ou le 25 avril, c'est trop tard: chaque jour compte.

• (1255)

[Traduction]

Le président: Merci, madame Desbiens.

Je pense que le moment est venu de mettre la motion aux voix. Je vais d'abord la relire afin que tout le monde sache de quoi il en retourne exactement.

Il est proposé:

Que, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité invite à témoigner Joyce Murray, la ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, accompagnée de ses fonctionnaires, ce, pour une rencontre de deux heures, tenue au plus tard le mercredi 13 avril 2022 afin d'informer le Comité des démarches entreprises par le ministère sur cet enjeu depuis le printemps 2021 et des démarches qui seront entreprises par la ministre, ainsi que du délai

envisagé pour corriger la situation en tenant compte des particularités de la pêche à la fascine dans la région de Charlevoix au Québec, et à Terre-Neuve-et-Labrador.

S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais demander à la greffière de procéder à un vote par appel nominal.

(La motion est adoptée par six voix contre cinq.)

Le président: La motion est adoptée.

Nous allons maintenant nous interrompre un instant avant de poursuivre à huis clos pendant la demi-heure qu'il nous reste pour nos directives de rédaction.

[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>