



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des pêches et des océans

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 015

Le mardi 5 avril 2022

Président : M. Ken McDonald



Comité permanent des pêches et des océans

Le mardi 5 avril 2022

• (1105)

[Traduction]

Le président (M. Ken McDonald (Avalon, Lib.)): Bonjour à tous. La séance est ouverte.

Bienvenue à la 15^e séance 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 maritimes. Cette réunion se déroule de façon hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du 25 novembre 2021.

Cette réunion sera interprétée. Veuillez me signaler immédiatement toute interruption de l'interprétation; nous veillerons à ce qu'elle soit rétablie avant de reprendre. Vous pourrez activer en tout temps la fonction « lever la main » au bas de l'écran si vous souhaitez parler ou attirer l'attention du président. Quand vous serez prêt à parler, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro. Veuillez parler lentement et clairement, sinon, veillez à garder votre micro en sourdine. Je vous rappelle que tous les commentaires des députés et des témoins doivent être adressés à la présidence.

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

Je vais maintenant souhaiter la bienvenue à notre premier groupe de témoins. Du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, nous accueillons Kathleen Fox, présidente; André Lapointe, chef de l'exploitation; et Clifford Harvey, directeur des enquêtes maritimes. Nous allons inviter le porte-parole de ce groupe à s'exprimer.

Je souhaite la bienvenue à nos membres qui sont sur Zoom.

Je souhaite également à M. Perkins un prompt rétablissement après le diagnostic qu'il a récemment reçu. Je ne sais pas s'il tousse pour bien nous montrer qu'il est malade, ou se c'est une vraie quinte.

Nous allons maintenant passer à notre premier témoin qui disposera d'un maximum de cinq minutes. Allez-y, madame.

Mme Kathleen Fox (présidente, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Merci, monsieur le président.

Je serai la seule personne à parler au nom du BST jusqu'à la période des questions.

Bonjour monsieur le président et distingués membres du Comité. Je vous remercie d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à discuter du sujet important de la sécurité mari-

time et, plus particulièrement, des déversements de porte-conteneurs de marchandises.

[Français]

Notre mandat et notre seul objectif sont de promouvoir la sécurité du transport aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier de compétence fédérale en menant des enquêtes indépendantes, en cernant les lacunes de sécurité, en déterminant les causes et les facteurs...

[Traduction]

Le président: Madame Fox, nous devons nous arrêter un instant parce que nous n'avons pas d'interprétation.

Pourriez-vous recommencer par le début, s'il vous plaît, afin que tout le monde puisse l'entendre dans la langue de son choix? Nous allons relancer le chronomètre.

Mme Kathleen Fox: Bonjour monsieur le président et distingués membres du Comité. Je vous remercie d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à discuter du sujet important de la sécurité maritime et, plus particulièrement, des déversements de porte-conteneurs de marchandises.

[Français]

Notre mandat et notre seul objectif sont de promouvoir la sécurité du transport aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier de compétence fédérale en menant des enquêtes indépendantes, en cernant les lacunes de sécurité, en déterminant les causes et les facteurs contributifs, en faisant des recommandations et en publiant nos rapports.

[Traduction]

L'enjeu au cœur des discussions du Comité aujourd'hui est celui de la perte de marchandises de conteneurs en mer. Au Canada, quatre événements mettant en cause la perte de conteneurs de marchandises maritimes ont été signalés au BST dans les 10 dernières années, dont celui du navire *ZIM Kingston* battant pavillon maltais. Le BST enquête actuellement sur l'incendie à bord de ce navire survenu en octobre 2021 près de Victoria, en Colombie-Britannique. Selon les constatations initiales, l'incendie s'est déclaré après que des conteneurs sur le pont qui contenaient des marchandises dangereuses eussent été endommagés. Comme il s'agit d'une enquête en cours, nous ne sommes pas en mesure de commenter les faits, sauf pour dire que l'enquête est à l'étape d'examen et d'analyse.

L'enjeu des pertes de conteneurs de marchandises suscite une grande attention à l'échelle internationale après quelques incidents importants. À titre d'exemple, deux enquêtes distinctes ont été lancées sur l'événement mettant en cause le MSC *Zoe* battant pavillon panaméen ayant perdu 342 conteneurs en janvier 2019 dans des conditions météorologiques très difficiles lors de la traversée de la mer des Wadden entre l'Allemagne et les Pays-Bas. À ce moment, le nombre de conteneurs perdus en mer a fait en sorte que cet événement, survenu dans des mauvaises conditions météorologiques, était le deuxième en importance; depuis, il s'agit du quatrième en importance, après que le *One Apus* battant pavillon japonais eut perdu 1 816 conteneurs en 2020 et que le *Maersk Essen* battant pavillon danois en eut perdu 750 en 2021. Ces deux événements sont survenus au milieu de l'océan Pacifique.

L'Organisation maritime internationale suit plusieurs enjeux de sécurité maritime, et la perte de conteneurs maritimes est l'un d'entre eux. Le BST participe au groupe de travail visant les enquêtes sur les accidents, et nous nous attendons à pouvoir partager les leçons apprises avec ce groupe une fois notre enquête sur le *ZIM Kingston* terminée. Le BST participe aussi au Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes, un réseau d'organismes d'enquête qui aborde les leçons apprises au terme d'enquêtes sur des accidents. Nous avons reçu du soutien de la part d'organismes comme le nôtre très tôt dans notre enquête sur le *ZIM Kingston*.

• (1110)

[Français]

À plus grande échelle, la sécurité du transport maritime demeure prioritaire pour le BST. Nous sommes en train de mettre à jour la Liste de surveillance, qui contient les principales préoccupations en matière de sécurité auxquelles il faut remédier pour rendre le système de transport canadien encore plus sécuritaire.

La Liste de surveillance actuelle contient une préoccupation propre au secteur maritime: la sécurité de la pêche commerciale. Celle-ci figure sur la Liste de surveillance du BST depuis sa création, en 2010. Pourtant, chaque année, les mêmes lacunes de sécurité à bord des bateaux de pêche continuent de mettre en péril la vie de milliers de pêcheurs canadiens, ainsi que les moyens de subsistance de leur famille et de leur communauté. La pêche est toujours l'une des professions les plus dangereuses au Canada. En 2021, il y a eu huit pertes de vie liées à la pêche, ce qui est juste sous la moyenne quinquennale de 10 pertes de vie.

D'autres préoccupations touchant le secteur maritime figurent également sur la Liste de surveillance. Il s'agit de la gestion de la fatigue liée à l'exploitation des navires, de la gestion de la sécurité et de la surveillance réglementaire.

[Traduction]

Depuis la création du BST en 1990, le Bureau a émis 159 recommandations sur la sécurité du transport maritime aux organismes de réglementation et au secteur maritime. En date de septembre 2021, 86,8 % des réponses à ces recommandations avaient été considérées par le Bureau comme étant entièrement satisfaisantes, ce qui est la cote la plus élevée. Cependant, il y a encore du travail à faire pour améliorer la sécurité du transport maritime, notamment pour ce qui est des enjeux sur notre Liste de surveillance.

Nous sommes en train de terminer la réévaluation annuelle de nos recommandations actives. Les résultats seront publiés sur notre site Web dans les prochaines semaines et nous aideront à détermi-

ner le contenu de notre prochaine Liste de surveillance qui sera émise plus tard cette année.

Merci, monsieur le président. Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci, madame Fox. Vous avez parfaitement respecté le temps imposé.

Nous allons maintenant passer aux questions des députés.

Nous allons commencer par M. Arnold, pour six minutes ou moins. C'est à vous, monsieur.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de votre exposé. Pouvez-vous nous dire quand la Garde côtière canadienne a été mise au courant pour la première fois du problème du *Zim Kingston*?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, je vais demander à M. Harvey, directeur des enquêtes maritimes, de répondre à cette question. Je rappelle toutefois au Comité que nous ne pouvons fournir que des détails limités pour l'instant, puisque l'enquête est en cours.

M. Clifford Harvey (directeur, Enquêtes marines, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Merci, madame Fox.

Je signale que le Bureau de la sécurité des transports a été avisé de l'événement le 21 octobre, quand le *Zim Kingston* a perdu ses premiers conteneurs. Par la suite...

M. Mel Arnold: Ma question était la suivante: quand la Garde côtière a-t-elle été mise au courant de la situation pour la première fois?

M. Clifford Harvey: Monsieur le président, je n'ai pas cette information. Il vaudrait peut-être mieux poser cette question à la Garde côtière canadienne.

M. Mel Arnold: Votre...

Mme Kathleen Fox: Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, c'est le genre de date que nous déterminons quand nous menons notre enquête, d'après une séquence d'événements, et cela fera partie du rapport final.

M. Mel Arnold: Vous avez cette information, mais vous ne pouvez pas la communiquer au Comité aujourd'hui.

Mme Kathleen Fox: Je n'ai pas les détails, et M. Harvey ne les a peut-être même pas sous la main. C'est pourquoi nous suggérons que la question soit adressée à la Garde côtière; cependant, la réponse à la question fera partie de l'enquête et du rapport final. Cela fait partie de la séquence des événements.

M. Mel Arnold: Merci.

Pouvez-vous nous dire quel volume de matières dangereuses ou de produits chimiques dans les deux conteneurs perdus n'a pas été récupéré?

Mme Kathleen Fox: Allez-y, monsieur Harvey.

M. Clifford Harvey: Encore une fois, ces détails sur le contenu de ces conteneurs perdus à la mer font partie de l'enquête en cours.

M. Mel Arnold: Danaos est la société propriétaire du *Zim Kingston*. Pouvez-vous nous dire combien Danaos a payé pour le nettoyage après l'incident, et le gouvernement du Canada détient-il des fonds supplémentaires de Danaos pour le nettoyage?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, encore une fois, avec tout le respect que je dois aux membres du Comité, l'enquête va permettre de récupérer beaucoup de renseignements détaillés. Nous n'avons peut-être pas les détails en main, ou nous ne sommes pas en mesure de les divulguer pour le moment parce qu'une enquête est en cours. Certaines de ces données doivent être validées avant que nous soyons prêts à les rendre publiques.

• (1115)

M. Mel Arnold: Avec tout le respect que je vous dois, je me demande vraiment ce que les membres du Comité peuvent espérer obtenir aujourd'hui si vous ne pouvez pas parler de l'enquête parce qu'elle est en cours.

Qu'a fait l'équipage du navire ou la partie fédérale dans les deux jours précédents, entre le 21 et le 23 octobre, pour empêcher que les choses ne s'aggravent, que les conteneurs et les produits chimiques ne prennent feu?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, à moins que M. Harvey n'ait des renseignements précis à fournir, cela fait partie de l'enquête en cours.

Loin de moi l'idée de me répéter, mais je n'ai pas le choix. Nous pouvons parler de façon générale des déversements de cargaisons, de la façon dont nous menons nos enquêtes et des renseignements que nous pouvons obtenir sur ce qui se passe à l'échelle internationale, mais s'agissant d'une enquête en cours, il y a beaucoup de détails que nous ne pouvons pas communiquer tant qu'ils n'auront pas été validés.

M. Mel Arnold: Merci.

Je vais donc essayer d'être un peu plus général. À votre avis, y a-t-il des lacunes dans les capacités d'intervention du gouvernement en cas d'incidents comme celui du *Zim Kingston*? A-t-on tiré des leçons pour améliorer les interventions futures?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, c'est la première enquête que nous menons qui porte précisément sur une perte de fret. Nous faisons enquête parce qu'il y a eu un incendie par la suite. Nous avons vu trois autres événements au cours des 10 dernières années liés à des pertes de fret, mais c'est assez rare au Canada, et nous n'avons pas mené d'enquêtes complètes suivies de rapports publics dans ces cas parce qu'ils ne répondaient pas aux critères de notre politique sur la classification des événements.

Je pense que nous serons mieux en mesure de répondre à vos questions au terme de notre enquête, mais comme je l'ai dit, nous n'en sommes encore qu'aux toutes premières étapes.

M. Mel Arnold: Merci.

Serez-vous alors en mesure de cerner les lacunes du plan d'intervention et du programme du gouvernement? Si c'est le cas, il semble que ce sera après que le Comité aura terminé son étude.

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, je peux vous dire une chose. Dans tout événement maritime, nous examinons les premières interventions, et il s'est produit d'autres événements maritimes où nous avons justement examiné les premières interventions environnementales. Je vais vous donner l'exemple de *Nathan E. Stewart*, en 2016.

Nous nous penchons habituellement sur les délais d'arrivée des premiers intervenants et sur le nettoyage environnemental initial. Nous examinons habituellement la plage des 24 à 72 heures, selon l'événement. Nous avons déjà cerné des problèmes par le passé,

mais pas précisément en ce qui a trait aux conteneurs de marchandises tombés par-dessus bord. Cela sera couvert par cette enquête.

Le président: Il vous reste 30 secondes.

M. Mel Arnold: Merci.

Vous avez indiqué qu'il s'agit de la première fois où vous enquêtez sur la perte de conteneurs en mer, mais seulement à cause de l'incendie qui a suivi. Est-ce exact? N'avez-vous pas fait enquête sur ces autres déversements de conteneurs?

Mme Kathleen Fox: Comme je l'ai dit en ouverture, quatre autres déversements de conteneurs ont été portés à la connaissance du BST au cours des 10 dernières années. Tous ces événements sont évalués et on détermine le niveau d'enquête à mener. Nous recueillons des données, puis nous les archivons. Nous en faisons rapport dans nos statistiques mensuelles et annuelles.

Dans le cas présent, l'incendie a été le facteur déclencheur de l'enquête au sujet du *Zim Kingston*. Cependant, nous allons bien sûr examiner les facteurs qui ont mené à l'incendie. Comme je l'ai dit, l'un d'eux a été l'embarquement de marchandises dangereuses qui se trouvaient dans certains de ces conteneurs.

Le président: Merci, monsieur Hardie.

En fait, monsieur Hardie, vous êtes le suivant. Merci, monsieur Arnold. Je ne sais pas lequel d'entre vous se sentira insulté par ma remarque, mais vous pourrez vous en parler entre vous.

Nous passons maintenant à M. Hardie, pour six minutes au maximum. Allez-y, monsieur.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): M. Arnold a une plus belle chevelure. Désolé, je dois l'admettre.

Madame Fox, j'ai toujours apprécié vos témoignages devant ce comité parce que nous avez une bonne compréhension de l'histoire des enjeux, notamment du cas dont nous discutons. Je comprends que vous ne puissiez pas nous donner beaucoup de détails sur ce cas particulier et je respecte ça.

Je vais seulement vous demander de nous donner un aperçu très général.

Premièrement, c'est l'incendie qui a mis le navire à risque. Quel a été l'élément déclencheur qui a incité le BTS à enquêter sur cet incident?

• (1120)

Mme Kathleen Fox: Comme l'enquête a été lancée sous la gouverne de M. Harvey, qui est le directeur des enquêtes maritimes, je vais donc l'inviter à répondre.

M. Clifford Harvey: Je vous remercie, madame Fox, et merci également à vous, monsieur le président.

Oui, dès que nous en avons été avisés, nous avons examiné les circonstances entourant l'événement. Après avoir évalué l'ampleur de l'incendie, nous avons décidé de déployer notre équipe et de recueillir l'information nécessaire pour entreprendre l'enquête.

M. Ken Hardie: En général, essayez-vous de rester au fait des incidents qui se produisent dans le monde impliquant la perte de conteneurs ou un ripage de cargaison susceptible d'avoir rendu le navire instable?

Mme Kathleen Fox: M. Harvey est peut-être mieux placé pour parler des incidents internationaux et de ce que nous faisons à cet égard.

M. Clifford Harvey: Merci, madame Fox.

Monsieur le président, comme l'a dit Mme Fox dans sa déclaration préliminaire, nous collaborons activement avec nos partenaires internationaux au sein de l'Organisation maritime internationale et dans le cadre de notre travail au sein du Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes. Nous suivons de près les cas de pertes de conteneurs qui se produisent ailleurs dans le monde. Nous examinons les facteurs sous-jacents. Nous partageons les leçons apprises avec nos partenaires internationaux et analysons parfois en détail le travail effectué par d'autres organisations ou administrations dans le cadre de leurs enquêtes.

M. Ken Hardie: Les intempéries ne sont pas inhabituelles, même dans le Pacifique. Le BST a-t-il déjà eu connaissance d'incidents n'ayant peut-être pas causé une perte de conteneurs, mis un ripage de cargaison. Par exemple, un accident évité de justesse à la suite duquel le navire est entré dans le port de Vancouver en gîtant avec ses conteneurs tout de travers? Seriez-vous informés si un quasi-accident de ce genre se produisait?

Mme Kathleen Fox: Ce genre d'événement doit être signalé.

Monsieur Harvey, allez-y.

M. Clifford Harvey: Je vous remercie, madame Fox.

Monsieur le président, oui, ce genre d'événement doit être signalé. Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais je pourrais faire une recherche et transmettre cette information au Comité, si vous le souhaitez.

M. Ken Hardie: Ce serait grandement apprécié.

Il est évident que les pertes de conteneurs sont signalées, mais il est fort probable qu'il y ait eu un nombre beaucoup plus élevé de quasi-accidents. En cas de quasi-accident, que ce soit ici au pays ou ailleurs dans le monde, est-ce que les causes sont documentées? Nous pouvons toujours dire que c'est à cause des mauvaises conditions météorologiques ou d'autres raisons, mais je pense surtout à la résilience du navire et de sa cargaison par mauvais temps. J'aimerais savoir si les systèmes sont efficaces pour assurer la sécurité de la cargaison et du navire.

Y a-t-il une mise en commun des données internationales pouvant conduire à des recommandations à ce sujet?

M. Clifford Harvey: Monsieur le président, je peux parler de manière générale de l'information qui est recueillie. Concernant les mécanismes d'arrimage de la cargaison utilisés à bord des porte-conteneurs, je peux vous dire que ce sont des systèmes de verrouillage par torsion ou d'un autre mécanisme d'assujettissement de la cargaison à bord et d'arrimage des conteneurs les uns aux autres.

Ces navires ont des horaires très serrés à respecter. À l'échelle internationale, nous avons souvent constaté des problèmes d'entretien des mécanismes de sécurité. Je peux cependant vous dire que la cargaison doit être solidement arrimée à bord, en conformité avec le manuel de sécurité approuvé par l'État du pavillon du navire et que la stabilité du navire doit également être vérifiée.

M. Ken Hardie: Qu'en est-il du chargement du navire? Connaissez-vous les meilleures pratiques à cet égard quant à l'emplacement des marchandises. Par exemple, l'autre jour quelqu'un m'a dit qu'il ne faut pas placer les produits inflammables sous le pont parce que cela peut poser un problème. S'ils ne peuvent être placés sous le pont, où doit-on les placer?

Est-ce que les conteneurs sont empilés de manière à causer le moins de dommages possible à l'environnement si jamais une partie de la cargaison était perdue en mer? Savez-vous s'il y a des études, des discussions, des conclusions ou des recommandations à cet égard?

Mme Kathleen Fox: Allez-y, monsieur Harvey.

M. Clifford Harvey: Merci, madame Fox.

Il existe des règlements internationaux, des codes de pratiques exemplaires et des lois qui régissent l'arrimage de la cargaison à bord. La SOLAS, ou la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, couvre le sujet également. Le chapitre VI porte justement sur l'arrimage de la cargaison à bord. Il existe aussi un code international sur la sécurité des conteneurs qui régit la construction des conteneurs. Le Code maritime international des marchandises dangereuses porte sur le chargement de marchandises dangereuses dans les conteneurs et l'arrimage de ces derniers à bord, avec les autres conteneurs.

• (1125)

Le président: Je vous remercie, monsieur Hardie.

C'est à vous madame Desbiens. Vous avez six minutes.

[Français]

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

Je remercie également les témoins. Nous sommes toujours très heureux qu'ils éclairent notre lanterne.

Les questions que je vais poser vont être plutôt larges, ce qui va permettre aux témoins de s'exprimer sur des éléments qui leur semblent plus importants.

Considérant les situations dangereuses que les navires, leurs conteneurs et leur équipage peuvent rencontrer, croyez-vous que la Garde côtière canadienne et Pêches et Océans Canada possèdent les ressources matérielles et humaines adéquates pour réagir à une situation d'urgence, à un déversement en mer?

Croyez-vous qu'on a tout en main pour faire des interventions d'urgence? Y a-t-il matière à amélioration dans certains cas?

Mme Kathleen Fox: Je ne vais pas parler au nom de la Garde côtière canadienne ou au nom de Pêches et Océans Canada. Cependant, selon notre expérience dans d'autres enquêtes, entre autres l'enquête sur le *Nathan E. Stewart*, la réponse avait été assez rapide, mais il y avait un peu de confusion concernant le rôle d'un commandement centralisé.

Nous avons émis une conclusion concernant les risques: s'il n'y a pas de réponse coordonnée et compréhensible ou d'évaluation du déversement environnemental, il risque d'y avoir des lacunes qui ne seront pas identifiées par les groupes de réponse, en tant qu'ensemble, ce qui pourrait causer un manque sur le plan de l'amélioration du régime de réponse.

Pour ce qui est du déversement de conteneurs du *Zim Kingston*, nous allons nous pencher sur la question, mais c'est trop tôt pour que nous nous prononcions à cet égard.

Mme Caroline Desbiens: Merci.

Puisque nous abordons la question des communications, j'aimerais parler du manque de fluidité des communications, qui peut parfois créer de la confusion.

Parlons plus précisément des deux langues officielles. La majorité des capitaines francophones ont une bonne compréhension de l'anglais, mais ce n'est pas toujours le cas. Je connais des capitaines qui ne parlent pas très bien l'anglais.

Les capitaines francophones ont-ils accès à la même communication, et ce, aussi rapidement et spontanément, selon vous?

Mme Kathleen Fox: Je n'ai pas suffisamment de données à ce sujet pour répondre à cette question.

Il faut comprendre que l'équipage de la plupart des navires étrangers qui entrent au Canada vient de différents pays, et l'anglais n'est pas nécessairement leur langue maternelle.

Je ne sais pas si M. Harvey, qui a déjà travaillé pour la Garde côtière et pour Transports Canada, peut se prononcer à ce sujet.

Je ne peux pas émettre d'opinion ce sujet, parce que nous n'avons pas assez de données pour répondre à cette question.

Mme Caroline Desbiens: Sur le Saint-Laurent, il y a la flotte Desgagnés, par exemple, dont l'équipage francophone se rend quand même jusque dans le Grand Nord.

Mme Kathleen Fox: Monsieur Harvey, avez-vous des informations à ce sujet?

[Traduction]

M. Clifford Harvey: Madame Fox et monsieur le président, je vous remercie.

Je vais répondre en anglais, si vous le permettez.

Les protocoles de communication à bord d'un navire sont généralement mis en oeuvre en anglais, et les échanges entre les navires et le centre de contrôle du trafic maritime se font en anglais. Pour répondre à la question de la députée, je crois comprendre que ces échanges peuvent aussi avoir lieu dans la deuxième langue officielle. Il s'agit des communications entre le centre des communications et de trafic maritimes et la Garde côtière canadienne.

• (1130)

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Selon vous, il n'y aurait donc pas difficulté pour un capitaine francophone, qui fait partie de la flotte Desgagnés, par exemple, d'obtenir un service en français s'il y avait une urgence ou si des complications survenaient.

Mme Kathleen Fox: Comme M. Harvey l'a dit, il devrait y avoir des moyens d'établir une communication en français, mais nous n'avons pas de données nous permettant de dire que cela a déjà posé un problème ou non. Je ne veux pas émettre d'opinion à sujet, car je n'ai pas de données à l'appui.

Mme Caroline Desbiens: D'accord.

Je remercie les deux témoins.

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Merci pour ces renseignements.

Nous passons maintenant à Mme Barron. Vous avez six minutes tout au plus, allez-y.

Mme Lisa Marie Barron (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Je vous remercie, monsieur le président.

Merci également à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

J'ai plusieurs questions à poser. La première est pour Mme Fox ou la personne que Mme Fox juge la mieux en mesure de répondre.

Je suis heureuse d'apprendre qu'il y a une enquête en cours sur le *Zim Kingston*, comme vous venez de le mentionner. Pour revenir à la question de M. Arnold, vous avez dit que cette enquête avait été entreprise précisément à cause de l'incendie. Pourriez-vous préciser sur quels critères vous vous fondez pour décider de mener une enquête? Que se passe-t-il quand une situation ne correspond pas à ces critères? Que se passe-t-il alors?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, je peux répondre à cette question d'une manière générale.

Nous avons une politique de classification des événements, que vous trouverez sur notre site Web et que nous transmettons volontiers au Comité. Cette politique énonce les critères dont nous tenons compte. Notre rôle consiste précisément à promouvoir la sécurité des transports. J'ai les chiffres sous les yeux et je peux vous dire qu'en 2021, il y a eu 214 accidents maritimes et quelque 860 incidents maritimes. Nous parlons de près de 1 200 événements. Il nous est impossible d'entreprendre une enquête sur chacun de ces événements et chaque événement ne justifie pas que nous utilisions nos ressources limitées pour mener une enquête complète et déposer un rapport public.

Nous cherchons d'abord à recueillir de l'information sur l'événement. Est-ce un problème qui figure déjà sur notre liste de surveillance? Est-ce un enjeu qui présente un intérêt international? Les dommages causés aux biens ou à l'environnement sont-ils élevés? Les enquêteurs chargés des enquêtes sur les quatre modes de transports s'appuient sur une série de critères pour déterminer quels événements, parmi les nombreux qui sont nous signalés, justifient une enquête complète. De plus, l'étape initiale consiste à définir l'ampleur de l'enquête afin de déterminer sur quoi portera notre analyse.

Le BTS était certes au courant que ce navire était en difficulté, puis de l'incendie subséquent, mais nous avons dû attendre que le navire soit sécuritaire avant de monter à bord. Il est clair que c'est un exemple d'incident justifiant la tenue d'une enquête approfondie et le dépôt d'un rapport public.

Mme Lisa Marie Barron: Pouvez-vous préciser ce qui se passe lorsque l'incident qui vous est signalé ne correspond pas aux critères? Quelles sont les étapes suivantes?

Mme Kathleen Fox: Le suivi se résume à... Chaque année, de 3 500 à 4 000 événements nous sont signalés dans l'ensemble des modes de transport. Nous les évaluons, les documentons et les analysons tous afin de déterminer si nous allons déployer une équipe et, une fois l'équipe déployée, de déterminer l'ampleur de l'enquête que nous allons mener. Il existe diverses catégories d'événements justifiant une enquête. Par exemple, la catégorie 4 exige une analyse des faits, et la catégorie 2, une enquête complète.

Tous les événements qui nous sont signalés sont évalués, documentés et déclarés dans nos statistiques. Si nous constatons une série d'événements semblables, par exemple, nous pourrions nous en servir pour éclairer une enquête éventuelle.

Mme Lisa Marie Barron: Je vous remercie.

Vous avez dit qu'au cours de la dernière décennie, quatre autres incidents ont fait l'objet d'une enquête. Pouvez-vous nous préciser — brièvement, sans aller dans les détails — de quels incidents il s'agissait?

• (1135)

Mme Kathleen Fox: Il y en a eu quatre. Je vais seulement parler des incidents où il y a eu perte de cargaison, et non d'un ripage de cargaison, étant donné que l'un des événements qui doit être signalé est le ripage ou la perte de la cargaison.

Il y a eu quatre événements impliquant une perte de cargaison. Le plus récent a eu lieu en décembre 2021. Le *North Arm Tempest* a signalé avoir perdu trois conteneurs de marchandises dans le détroit de Georgia. Il y a eu bien sûr le *Zim Kingston*, sur lequel une enquête est en cours. L'un des deux autres s'est produit en 2016. Il s'agit du *Hanjin Seattle* qui a signalé avoir perdu 35 conteneurs en mer par gros temps à environ huit milles nautiques au sud de Cape Beale, en Colombie-Britannique. En 2014, la barge *Southeast Provider* qui était remorquée par le *Pacific Titan* a perdu 28 conteneurs dans le passage des îles de la Reine-Charlotte.

Trois de ces quatre événements ont été classés dans la catégorie 5. Ils nous ont été signalés et nous les avons évalués et documentés, sans toutefois poursuivre l'enquête. L'incident du *Zim Kingston* est le premier à faire l'objet d'une enquête approfondie et d'un rapport public.

Mme Lisa Marie Barron: En vous appuyant sur le niveau d'enquête mené sur les trois autres incidents, avez-vous tiré des leçons dont vous souhaiteriez faire part au Comité aujourd'hui?

Mme Kathleen Fox: Je n'ai pas d'autres détails à vous fournir. Chaque cas est unique.

L'enquête en cours nous donnera l'occasion de revenir sur les autres incidents et de voir ce que font d'autres instances maritimes. Nous verrons ainsi s'il y a des points communs entre ces événements et si nous pouvons en tirer des leçons.

Mme Lisa Marie Barron: Un commentaire qui revient sans cesse, c'est la nécessité d'avoir un plan d'intervention coordonné et intégré lorsqu'un déversement se produit. Avez-vous mené une enquête pour savoir s'il existe des problèmes de compétence? Dans le cadre de votre travail, avez-vous parfois constaté qu'un plan d'intervention n'a pas été aussi efficace qu'il aurait pu l'être s'il avait été mieux intégré, par exemple, si les Premières Nations, les gens sur le terrain et d'autres groupes avaient participé à l'intervention.

Mme Kathleen Fox: Monsieur Harvey, vous en avez peut-être quelques cas en mémoire?

Le cas dont je me souviens est l'échouement et le naufrage subséquent du *Nathan E. Stewart* au large de Bella Bella, en 2016. Nous avons analysé très attentivement comment s'était déroulée l'intervention lors de cet incident. Nous avons formulé un certain nombre de constatations concernant la nécessité d'avoir une intervention coordonnée et complète et de faire un suivi, pour s'assurer que les leçons apprises soient opérationnalisées et institutionnalisées pour les futures interventions d'urgence.

Le président: Merci, madame Barron.

Nous passons maintenant la parole à M. Zimmer pour cinq minutes ou moins.

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

Je vais commencer par une question toute simple. Quel est le taux de succès des navires-porte-conteneurs en général, par rapport aux voyages au cours desquels un incident ou la perte de cargaison survient? Quel est le pourcentage de voyages réussis par rapport aux voyages infructueux?

Mme Kathleen Fox: Allez-y, monsieur Harvey.

M. Clifford Harvey: Merci, madame Fox.

Monsieur le président, le World Shipping Council a publié des statistiques selon lesquelles, pendant un an, autour de 2017, environ 625 millions de conteneurs ont été expédiés partout dans le monde. On a calculé qu'en dehors des événements catastrophiques — ceux qui ont causé la perte complète du navire — environ 0,0006 % des conteneurs ont été perdus, soit entre 2 000 et 2 500 conteneurs par année.

M. Bob Zimmer: Merci. Je pense que cela démontre qu'il y a beaucoup plus de voyages réussis que d'accidents.

Madame Fox, je vais vous poser une question qui se rapporte à ce que mon collègue M. Arnold a dit tout à l'heure en vous posant ses questions. Je crois que vous avez fait allusion à certaines recommandations en ajoutant que 86,8 % d'entre elles avaient reçu une réponse affirmative.

Mme Kathleen Fox: Oui, monsieur le président. Je parlais du nombre de recommandations maritimes que le Bureau de la sécurité des transports a émises depuis sa création en 1990. Nous avons émis 159 recommandations liées au transport maritime qui s'adressaient à Transports Canada, qui est l'organisme de réglementation, au ministère des Pêches et des Océans et à d'autres agents de changement. De ces 159 recommandations, 86,8 % ont reçu une réponse considérée comme étant entièrement satisfaisante, ce qui est la cote la plus élevée.

• (1140)

M. Bob Zimmer: Qu'est-il arrivé aux autres? Quels types de recommandations n'ont pas été reçues ou adoptées? Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez de façon générale? Il nous reste environ trois minutes.

Mme Kathleen Fox: En fait, d'autres recommandations liées au transport maritime sont restées sans réponse, certaines même depuis les années 1990. À l'heure actuelle, bon nombre de nos recommandations sont axées sur la sécurité de la pêche. Elles portent par exemple sur le transport d'engins de sauvetage, sur les évaluations de la stabilité des petits et moyens bateaux de pêche et sur la formation en gestion de la fatigue pour les personnes de quart. À la suite de l'échouement et du naufrage du *Nathan E. Stewart* au large des côtes de la Colombie-Britannique, nous en avons publié deux sur la gestion de la fatigue et sur la formation en gestion de la fatigue pour les personnes de quart, qui sont régies par le Règlement sur le personnel maritime.

Chaque année, nous demandons à l'agent de changement — habituellement, c'est Transports Canada et parfois le MPO — de nous tenir au courant des progrès de la mise en œuvre de ces recommandations. Nous évaluons la mesure prise, puis nous la publions dans notre site Web. Nous publierons les résultats de nos dernières réévaluations au cours de ces prochaines semaines.

M. Bob Zimmer: Croyez-vous que les recommandations du 13 % qui reste — sur 86,8 % il reste environ 13 % — seront réglées par les mesures que prend le ministère?

Mme Kathleen Fox: Il arrive que l'organisme de réglementation ne soit pas d'accord avec une recommandation, et nous comprenons cela, monsieur le président. Toutefois, nous effectuons toujours un suivi. Si nous estimons que le risque résiduel est suffisant, nous la gardons active. Si nous estimons que le risque résiduel est plus faible, mais que nous ne sommes pas prêts à clore la recommandation tant qu'elle n'est pas entièrement satisfaisante, nous pouvons la désactiver, mais nous continuons à en faire le suivi annuellement.

Certaines d'entre elles sont plus difficiles à mettre en œuvre que d'autres, parce qu'il arrive que l'industrie résiste ou que les coûts soient élevés, mais nous continuons de les examiner et de les mettre en évidence dans toutes les enquêtes où les mêmes problèmes surviennent.

M. Bob Zimmer: En terminant, je dirai simplement que mon collègue, M. Perkins, est préoccupé par la sécurité maritime et que cela justifie peut-être une discussion plus longue sur ce qu'il reste à faire à ce sujet. Nous tenons à ce que nos pêcheurs à la ligne et nos autres pêcheurs soient en sécurité et à ce qu'ils rentrent le soir dans leurs familles. Nous en discuterons peut-être plus tard.

Merci pour votre témoignage. Je n'ai plus de questions.

Le président: Merci, monsieur Zimmer.

Nous passons maintenant la parole à M. Kelloway pour cinq minutes ou moins.

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

Bonjour à nos témoins et à nos collègues.

J'ai deux questions. L'une porte sur l'intégration des connaissances autochtones dans les plans d'intervention. L'autre a trait au principe du pollueur-payeur. Je m'en tiendrai à cela, comme je l'ai fait la semaine dernière avec les témoins du dernier groupe.

La Garde côtière canadienne nous a dit qu'elle tire de nombreux avantages de la collaboration et de l'intégration du savoir autochtone dans son centre de commandement unifié. Je crois que les témoins nous ont dit que cette collaboration est importante. Grâce à votre expertise, le Bureau de la sécurité des transports a enquêté sur de nombreux incidents et accidents partout au Canada, et vous avez sans doute constaté que la collaboration avec les communautés autochtones produit souvent de meilleurs résultats.

Je me demande si vous pourriez — et ma question s'adresse à n'importe lequel d'entre vous — nous donner d'autres exemples où tous les ordres de gouvernement, y compris les gouvernements et les communautés autochtones, ont collaboré pour fournir la meilleure intervention possible lors d'un incident de fret maritime ou de tout autre incident de ce genre.

Mme Kathleen Fox: Merci, monsieur le président.

Je peux parler des incidents. Il appartient peut-être à d'autres de juger de l'ampleur de l'intervention et de la participation de tous les ordres de gouvernement. Lors de la perte du traversier de la Colombie-Britannique *Queen of the North* en 2006, les membres de la communauté locale de Hartley Bay nous ont vraiment aidés à retirer de l'eau et aider les passagers qui avaient réussi à débarquer du traversier avant qu'il coule. Malheureusement, nous avons perdu deux personnes, et nous avons présumé qu'elles s'étaient noyées.

Puis il y a eu le *Leviathan II* au large de Tofino. Je me trompe peut-être, mais je crois que c'était en 2015. Il s'agissait d'un baleinier qu'une énorme vague avait fait chavirer. Cette fois aussi, les

habitants de la région ont été les premiers à remarquer que le navire avait chaviré, et ils se sont précipités pour sauver un grand nombre de passagers et de membres de l'équipage naufragés.

Comme nous le savons, lorsque le *Nathan E. Stewart* s'est échoué, déversant 110 000 litres de diesel, la communauté locale de la Première Nation Heiltsuk a participé à l'intervention environnementale.

• (1145)

M. Mike Kelloway: Merci, madame Fox.

Est-ce que d'autres témoins ont quelque chose à ajouter? Je vais considérer votre silence comme une réponse négative.

Ma deuxième question porte sur le principe du pollueur-payeur. J'ai posé quelques questions au dernier groupe de témoins de la semaine dernière. Certains d'entre eux nous ont dit qu'en vertu de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux et de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, le pollueur est responsable des pertes ou des dommages découlant de la pollution causée par un navire.

Je me demande si vous pourriez fournir au Comité d'autres recommandations sur la façon dont ces mesures législatives, à votre avis, pourraient protéger les Canadiens contre les coûts liés aux incidents environnementaux.

Mme Kathleen Fox: Je vais demander à M. Harvey de répondre à cette question.

Je vous répondrai que nous utilisons le mot « recommandation » avec beaucoup de circonspection, parce qu'il s'agit des recommandations du Bureau, alors je ne suis pas en mesure de formuler des recommandations à cet égard.

M. Mike Kelloway: Vous avez peut-être des suggestions.

Mme Kathleen Fox: J'attendrai de voir ce qui ressortira de cette discussion.

M. Clifford Harvey: Merci, madame Fox, et merci, monsieur le président.

Je n'ai vraiment rien à ajouter au sujet du principe du pollueur-payeur. Je sais que des conventions internationales régissent le rétablissement écologique et les interventions face à la pollution. Elles sont incorporées dans le droit canadien et relèvent des ministères fédéraux responsables.

M. Mike Kelloway: D'accord. Je crois qu'il me reste environ 40 secondes. Je vais poser ma question sous un angle différent.

Pourriez-vous nous en dire davantage sur la façon dont ce type de loi non seulement tient les pollueurs responsables, mais aide à prévenir des incidents comme celui du *Zim Kingston*?

Mme Kathleen Fox: Je vais répondre à cette question, monsieur le président.

Le rôle que le Parlement nous a attribué est très clair. Nous devons enquêter sur la sûreté et sur la sécurité des transports ainsi que sur tout ce qui améliorera la sécurité maritime et les autres modes de transport pour tout le monde. Nous ne discuterons que de ces enjeux. Nous ne ferons pas de commentaires sur des lois qui ne relèvent pas de notre compétence, de notre mandat ou de notre expertise.

M. Mike Kelloway: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Kelloway.

Nous passons maintenant la parole à Mme Desbiens. Vous avez deux minutes et demie ou moins.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci, monsieur le président.

En fait, nous nous questionnons sur l'enjeu de l'accident qui est arrivé du côté ouest du fleuve Saint-Laurent. Vous savez, le fleuve est grand et il est très agité par de grands remous provenant de l'estuaire. Beaucoup de navires doivent se faire guider par des pilotes, parce qu'il y a évidemment danger à certains endroits, tout particulièrement là où j'habite, à L'Île-aux-Coudres, dans Charlevoix. Le passage y est très complexe pour les navires venant de l'extérieur qui ne connaissent pas bien la mer. Mon grand-père était capitaine de goélette et connaissait le fleuve comme le fond de sa poche, mais ce n'est pas le cas des navires étrangers. Ce qui nous préoccupe, c'est que l'accident arrivé à l'Ouest peut nous arriver à nous aussi.

Avez-vous répertorié le nombre d'incidents et d'accidents qui sont arrivés dans les dernières années à partir du golfe Saint-Laurent jusqu'à Québec, par exemple?

Y avez-vous répertorié des incidents majeurs?

[Traduction]

Mme Kathleen Fox: Monsieur Harvey, pouvez-vous répondre, s'il vous plaît?

M. Clifford Harvey: Monsieur le président, j'essaie de penser à des incidents pour lesquels nous aurions discuté des courants de navigation dans le Saint-Laurent. Je sais qu'en 1995, le Bureau de la sécurité des transports a mené une vaste enquête de catégorie 1 sur les questions de pilotage. Bon nombre de ses recommandations ont été mises en œuvre, mais on recourt encore à l'expertise de pilotes à bord des navires internationaux qui naviguent sur le Saint-Laurent. Nous continuons d'examiner les cas où la gestion des ressources sur le pont entre les pilotes et l'équipage du navire s'effectue de manière à communiquer facilement et du premier coup les intentions du pilote et du capitaine afin que les deux parties se comprennent bien.

• (1150)

Le président: Merci.

Madame Desbiens, il ne vous reste que 12 secondes, alors vous n'avez presque plus le temps de poser une question et encore moins de temps pour recevoir une réponse.

Nous passons maintenant la parole à Mme Barron pour deux minutes et demie ou moins.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

J'essaie de comprendre une chose... Madame Fox, vous pourriez peut-être nous éclairer. Vous nous dites que votre travail porte sur la sécurité, que vous enquêtez sur la sécurité. Est-ce que votre mandat s'étend à la sécurité environnementale? Par exemple, je pense aux débris jetés dans nos océans, à la mousse de polystyrène et aux substances toxiques qui se retrouvent dans les océans ainsi qu'aux répercussions qu'elles ont sur l'environnement marin et, bien sûr, sur les humains. Je me demande à quel point les enquêtes sur la sécurité sont claires et nettes. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet? Votre mandat inclut-il les enjeux de sécurité environnementale pour notre planète et pour tous ceux qui y vivent?

Mme Kathleen Fox: La réponse est très simple, monsieur le président. Dans son mandat, le Parlement demande au Bureau est

de promouvoir la sécurité des transports dans les quatre modes qui sont sous réglementation fédérale, soit le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport maritime et le transport par pipeline. Donc non, nous n'enquêtons pas sur les incidents environnementaux, sauf s'ils sont dus à un accident de transport.

Il est certain que si un train déraile et déverse des substances dangereuses, comme cela a été le cas lors de la tragédie de Lac-Mégantic, ou si, lors d'un événement malencontreux, comme dans ce cas-ci, un navire perd une partie de sa cargaison ou, comme dans d'autres cas, le navire s'échoue ou coule, alors nous documentons les conséquences environnementales de l'incident. Nous devons documenter ce que nous savons ainsi que l'intervention initiale effectuée pendant les 12, 24, 36, 48 premières heures. Mais après cela, le nettoyage proprement dit et les activités connexes ne relèvent pas de notre mandat, parce que notre mandat est réellement axé sur ce qui s'est passé...

Mme Lisa Marie Barron: Je comprends.

Mme Kathleen Fox: ... et sur ce qui a causé des dommages à l'environnement ainsi que sur la façon dont l'intervention initiale a été menée pour minimiser les répercussions que ces dommages auront sur les personnes et sur les biens.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, madame Fox. Je suis désolée de vous interrompre. J'aimerais poser rapidement ma dernière question.

Dans le cadre de votre travail, vous efforcez-vous, avec d'autres personnes, de veiller à ce que... M. Kelloway a parlé un peu de la responsabilité du pollueur. L'information que vous obtenez en menant ces enquêtes... Collaborez-vous avec d'autres personnes pour veiller à ce que les pollueurs soient tenus responsables, grâce aux renseignements très importants que vous recueillez en menant ces enquêtes?

Mme Kathleen Fox: En bref, pour me répéter, le BST ne peut pas attribuer de blâme ou déterminer de responsabilité civile ou criminelle, et nous devons nous tenir à l'écart de ces réflexions.

Le président: Merci, madame Barron.

Monsieur Small, vous avez cinq minutes ou moins, allez-y.

M. Clifford Small (Coast of Bays—Central—Notre Dame, PCC): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins de leur participation aujourd'hui à cette étude très importante.

On sait bien que les capitaines de ces porte-conteneurs sont soumis à des pressions commerciales grandissantes et qu'ils doivent respecter des échéances très courtes. Le calendrier de navigation des navires est parfois fixé des mois à l'avance. Ces navires naviguent parfois en haute mer. D'après vous, est-ce que les capitaines subissent trop de pression? Cela pourrait-il être l'une des raisons pour lesquelles ces navires naviguent par gros temps alors qu'ils pourraient rester dans des quadrants plus sûrs, à l'abri des tempêtes?

Peut-être que M. Harvey pourrait répondre.

Mme Kathleen Fox: Je vais peut-être intervenir en premier.

Monsieur le président, je rappelle qu'on ne peut pas se faire d'opinion à moins d'enquête. Nous avons fait enquête, par exemple, sur des questions comme la fatigue du personnel de quart et nous avons formulé des recommandations à cet égard. Mais on ne peut pas fournir d'avis général sur les pressions qui seraient exercées sur les capitaines à moins d'avoir obtenu des preuves dans le cadre d'enquêtes.

M. Clifford Small: D'accord. Soyons plus précis. Parlons directement du *Zim Kingston*.

Dans ce cas, d'après vous, est-ce que le capitaine a subi d'importantes pressions commerciales pour arriver à temps? Avez-vous fait enquête à ce sujet?

• (1155)

Mme Kathleen Fox: Allez-y, monsieur Harvey.

M. Clifford Harvey: Merci, madame Fox.

Comme vous l'avez dit tout à l'heure, c'est une enquête en cours, et nous serions imprudents de discuter des détails concernant le *Zim Kingston* pour l'instant.

Je pourrais peut-être répondre à votre question au sujet du système de transport actuel. J'ai parlé tout à l'heure du nombre de conteneurs expédiés dans le monde. J'ai lu quelque part que 80 ou 90 % des marchandises échangées dans le monde sont transportées d'un pays à l'autre et que beaucoup le sont sur ces porte-conteneurs.

Vous avez également parlé des intempéries. Un navire peut subir des conditions météorologiques difficiles, mais certains phénomènes se produisent même quand le navire se trouve dans des eaux relativement calmes: la stabilité du navire peut être affectée et les contraintes qui s'exercent sur l'arrimage de la cargaison peuvent être excessives, et cela n'arrive pas que dans une violente tempête.

M. Clifford Small: D'après vos enquêtes antérieures sur des incidents comme celui-ci, quelle est la principale cause de déversement de conteneurs dans l'océan?

Mme Kathleen Fox: Allez-y, monsieur Harvey.

M. Clifford Harvey: Merci, monsieur le président.

Comme l'a dit Mme Fox, le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports n'a pas beaucoup enquêté sur les conteneurs perdus au cours des 10 dernières années. Cela dit, nous voulons en tirer des leçons et nous nous intéressons aux causes et aux facteurs contributifs circonscrits par les instances internationales.

Comme je l'ai déjà dit, il arrive souvent que les contraintes que subissent les mécanismes d'arrimage à bord de ces porte-conteneurs soient excessives. Il arrive que la stabilité du navire soit compromise, soit en raison du mauvais temps, soit en raison de la synchronisation avec la période de la houle ou avec le mouvement de roulis du navire, de sorte que le bâtiment risque de gîter et d'exercer des forces sur ces conteneurs.

On sait également que le chargement de ces conteneurs pourrait être en cause du côté de la pesée. Cette question est examinée par l'organisme international. Il y a aussi l'état ou l'entretien des dispositifs d'arrimage à bord du navire. Ce sont généralement des choses qui sont révélées par les enquêtes internationales.

M. Clifford Small: Qui détermine la hauteur maximale permise des conteneurs empilés? Je suppose que cela a aussi à voir avec la taille du navire.

Qui est responsable de cette décision ou de ce règlement?

M. Clifford Harvey: La stabilité du porte-conteneurs est évaluée, et la cargaison que le navire peut transporter est documentée dans le manuel d'arrimage. Ce manuel est approuvé par l'État de pavillon ou par le pays du navire et il est rédigé conformément aux normes internationales. Ces renseignements sont ensuite fournis à l'équipage et aux expéditeurs pour qu'ils s'y conforment ou pour

qu'ils vérifient le chargement du navire et s'assurent que celui-ci est conforme aux conditions approuvées.

M. Clifford Small: Merci, monsieur Harvey.

Le président: Merci, monsieur Small.

Pour terminer notre première heure, nous allons entendre M. Hardie, pour cinq minutes ou moins.

M. Ken Hardie: Merci, monsieur le président. J'espérais avoir le temps de poser une dernière question; elle devrait être assez brève.

Monsieur Harvey, vous avez parlé de normes internationales. Qui, au Canada, contribue à l'élaboration de ces normes?

Pour répondre à la question de M. Small au sujet de l'empilement, c'est-à-dire de l'endroit où les marchandises sont entreposées sur le navire, des mécanismes d'arrimage, de leur efficacité et de la sécurité des marins, qui au Canada — quel organisme — contribue en notre nom à l'élaboration des normes internationales?

Mme Kathleen Fox: Allez-y.

M. Clifford Harvey: Au Canada, le ministère chargé des relations avec l'Organisation maritime internationale à cet égard est Transports Canada. C'est lui qui réglemente le transport maritime fédéral.

Le président: Merci, monsieur Hardie. Cela ajoute un peu de temps à notre deuxième heure.

Au terme de cette première heure d'échanges, je tiens à remercier les témoins du secteur des transports de...

Une voix: [*Inaudible*]

Le président: Excusez-moi? Nous pourrions probablement terminer maintenant et profiter de l'heure complète, et de la suivante.

D'accord, je vais permettre une question.

• (1200)

M. Mel Arnold: Merci. J'ai une dernière question.

Madame Fox, vous avez dit que le Bureau a fait peu d'enquêtes en raison de ses ressources limitées.

Le budget annuel du Bureau a-t-il augmenté considérablement depuis l'annonce du plan de protection des océans en 2016 ou a-t-il été seulement augmenté en fonction de l'inflation et des normes habituelles?

Mme Kathleen Fox: Brièvement, je dirai que nous avons reçu un complément budgétaire il y a environ trois ans pour combler un écart accumulé au fil des ans, surtout en raison d'augmentations salariales non compensées par des augmentations budgétaires.

Nous avons suffisamment de ressources pour les types d'enquêtes qui nous incombent et nous avons la possibilité de demander des fonds supplémentaires au Parlement en cas de besoin, mais nous n'avons pas obtenu de fonds supplémentaires précisément dans le cadre du plan de protection des océans.

Le président: Merci encore, madame Fox, monsieur Harvey et monsieur Lapointe, de votre participation aux délibérations du Comité aujourd'hui. Je suis certain que les renseignements que vous nous avez fournis nous aideront à rédiger notre rapport d'étude définitif.

Nous allons suspendre la séance quelques instants avant d'entendre notre deuxième groupe de témoins, pour vérifier le son et la connexion avec les services d'interprétation.

Merci encore.

• (1200) _____ (Pause) _____

• (1200)

Le président: Nous voilà de retour.

Nous allons recevoir les témoins de la deuxième heure de notre séance d'aujourd'hui. De la Première Nation Tla-o-qui-aht, nous accueillons Josh Temple, coordonnateur, Durabilité environnementale, et Terry Dorward, coordonnateur de projet, Parcs tribaux.

Monsieur Dorward, vous avez cinq minutes ou moins pour présenter votre exposé préliminaire.

Allez-y, quand vous serez prêt.

M. Terry Dorward (coordonnateur de projets, Parcs tribaux, Tla-o-qui-aht First Nation): Bonjour, monsieur le président et distingués membres du Comité.

Je m'appelle Terry Dorward.

[*Le témoin s'exprime en nuu-chah-nulth et fournit le texte suivant:*]

Uu-claw-shish Seit-Cha E-stuck ShiKk Tla-o-qui-aht.

[*Le témoin fournit la traduction suivante:*]

Bonjour, je m'appelle Seit-cha, ce qui signifie celui-qui-nage-dans-l'eau. J'appartiens à la Nation Tla-o-qui-aht.

[*Français*]

Je vis sur la côte ouest de ce qu'on appelle aujourd'hui l'île de Vancouver. Les terres et les eaux du territoire tla-o-qui-aht sont exposées à la pollution marine en raison de leur localisation géographique et de leur composition géologique.

Avec l'industrialisation des eaux qui nous entourent, la dérive littorale — ou mouvement dominant de l'eau — laisse constamment des débris marins sur les côtes, et ces débris menacent les rivages aux fragiles sédiments meubles en raison de la pollution par le plastique, le métal et les hydrocarbures. On sait que ces polluants pénètrent dans ces sédiments, qui s'accumulent et menacent la vie marine pendant des années. On parle de « vie marine » ici, mais la plupart des gens associent cette vie au saumon, aux palourdes, au hareng, au crabe, etc.

Sur la côte ouest de l'île de Vancouver, il existe un modèle de collaboration dynamique et durable. Depuis 2017, la Première Nation Tla-o-qui-aht, en partenariat avec des ONG et des collectivités locales, travaille à renforcer la capacité collective à gérer les ressources communes et à surmonter les difficultés auxquelles nous sommes de plus en plus confrontés. Plus récemment, les Tla-o-qui-aht et les ONG locales ont travaillé en partenariat et en coordination avec le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial pour contrer ces menaces. Cela a permis de nettoyer plus de 400 kilomètres de littoral, de se débarrasser de 100 navires abandonnés et de démanteler des sites d'aquaculture abandonnés le long de la côte ouest de l'île de Vancouver. Ces travaux ont été au cœur de la revitalisation des milieux marins sur le territoire tla-o-qui-aht.

Ces mesures ont été particulièrement axées sur le renforcement de la capacité déjà incroyable de la Nation Tla-o-qui-aht et de ses communautés à relever ces défis. Ce faisant, nous avons approfondi l'analyse des changements climatiques et d'autres questions environnementales dans le cadre de discussions qui se déroulent déjà depuis longtemps dans nos communautés.

J'en parle pour faire comprendre que cette approche coordonnée est à la fois applicable et adaptable à d'autres enjeux maritimes, notamment aux menaces liées aux déversements de conteneurs maritimes. Je veux que vous sachiez que nous avons déjà des systèmes en place et que nous avons pris soin d'élaborer ces méthodes au cours des dernières années et depuis longtemps dans les communautés tla-o-qui-aht.

Comme on le sait, les Tla-o-qui-aht ont l'habitude de l'intendance. Nos communautés détiennent des renseignements de base sur l'environnement. Des gardiens et des ONG surveillent le territoire et rendent compte de leurs observations. Nous avons également une connaissance locale multigénérationnelle de l'état, des conditions et des capacités du milieu marin pour faciliter la planification et la mise en œuvre des mesures à prendre.

L'intendance n'est pas une pratique nouvelle pour nous, mais de nouvelles méthodes industrielles ont été élaborées en partenariat avec des ONG et d'autres parties prenantes pour veiller à ce que notre territoire soit protégé. Cela signifie que nous avons un cadre d'assainissement de l'environnement prêt à l'emploi, qui s'appuie sur des objectifs d'intendance et sur des protocoles établis. Nous disposons de méthodes efficaces pour régler collectivement les problèmes environnementaux locaux, comme celui des débris marins ou des navires abandonnés, et nos mesures d'assainissement maritime peuvent être adaptées.

Nous avons formé et continuons de former une main-d'œuvre qualifiée grâce à une formation adaptée en environnement. Les membres de la Nation Tla-o-qui-aht et les Premières Nations côtières de la côte ouest de l'île de Vancouver ont reçu une formation sur l'assainissement des milieux marins, et des ONG ont profité des connaissances et des protocoles communs pour mener à bien des interventions faisant suite à des déversements en milieu marin de façon sécuritaire et adaptée. Grâce à ces connaissances, nous avons élaboré des protocoles SST personnalisés et une formation axée sur la sécurité en milieu marin.

Nous savons que cette approche fonctionne ici, sur la côte ouest de l'île de Vancouver. Nous savons également qu'elle fonctionne ailleurs dans le cadre d'interventions directes suite à des incidents maritimes. À l'instar des gens de la côte nord de Haida Gwaii, nous pouvons adopter une méthode commune et inclusive en matière d'intervention en cas d'incident maritime. Cette méthode comprend un processus décisionnel inclusif et équitable, ce qui signifie qu'il faut reconnaître et inclure toutes les frontières territoriales touchées et tous les gouvernements touchés. L'équilibre des pouvoirs est essentiel pour appuyer des décisions consensuelles en vue d'objectifs communs.

• (1205)

Nous avons des responsabilités communes en matière de ressources maritimes. C'est un problème humain. Ce n'est pas un problème propre à l'île de Vancouver, aux Tla-o-qui-aht ou à la Colombie-Britannique. Nous sommes tous responsables et dépendants de ces divers systèmes écologiques côtiers et marins en raison de nos modes de vie sociaux, culturels et commerciaux. Il faut s'en occuper et en faire une priorité.

Compte tenu de notre savoir et de nos pratiques, qui donnent des résultats depuis des temps immémoriaux, je demande que ces ressources et contributions soient égalées par le gouvernement fédéral et par le gouvernement provincial par deux moyens précis.

Premièrement, nous avons besoin de recherche directe, notamment pour la côte ouest, et d'un engagement à dresser un plan d'intervention en cas de catastrophe et d'une préparation aux situations d'urgence qui comprenne une évaluation des risques et des études de vulnérabilité propres aux collectivités côtières. Le tout doit être alimenté par le savoir de ceux qui connaissent et comprennent le mieux les eaux côtières, les écosystèmes vulnérables et les capacités des collectivités.

Deuxièmement, nous avons besoin de financement direct pour renforcer la capacité d'intervention des Premières Nations côtières et pour fournir de la formation et du matériel d'intervention d'urgence aux communautés autochtones qui sont les mieux placées pour être les premiers intervenants en cas de déversement. Comme on le sait, nous pouvons nous mobiliser de façon sécuritaire et efficace pour réduire les délais d'intervention et atténuer les difficultés liées à la participation d'organismes fédéraux d'intervention éloignés comme Transports Canada, la Garde côtière et des entrepreneurs externes.

J'ai déjà dit que ces demandes ne concernent pas seulement les Tla-o-qui-aht, l'île de Vancouver, les Premières Nations côtières ou la Colombie-Britannique. Les interventions en cas de déversement, les catastrophes marines et les pertes de vie nous touchent tous.

J'espère avoir éclairé la réalité d'aujourd'hui et donné espoir pour l'avenir compte tenu de ce que pourraient permettre une collaboration et des ressources suffisantes.

Je vais céder la parole à mon collègue, le capitaine Josh Temple.

Merci.

• (1210)

Le président: Je suis désolé, mais nous avons largement dépassé les cinq minutes prévues pour l'exposé préliminaire. J'espère que vous pourrez vous exprimer en répondant à des questions.

Monsieur Arnold, vous avez six minutes ou moins, je vous en prie.

M. Mel Arnold: Merci de m'avoir invité aujourd'hui. Tout cela est très important pour votre territoire.

Vous avez dit que vous aviez déjà des systèmes d'intervention et que vous aviez reçu de la formation. Avez-vous des ententes officielles avec le gouvernement fédéral ou provincial pour le travail que vous faites dans le cadre de ces interventions?

M. Terry Dorward: Oui.

M. Mel Arnold: Avez-vous des ententes officielles prévoyant une indemnisation de vos intervenants ou une coordination avec les groupes compétents du gouvernement provincial ou fédéral?

M. Terry Dorward: Mon ami et collègue, le capitaine Josh Temple, va vous répondre.

M. Josh Temple (coordonnateur, Durabilité de l'environnement, Tla-o-qui-aht First Nation): Merci beaucoup, monsieur Dorward. Je peux effectivement répondre à cette question.

Bonjour, monsieur le président et distingués membres du Comité.

Comme vous le savez, je m'appelle Josh Temple. Je vous parle depuis les terres non cédées de la Nation Tk'emlúps te Secwépemc, dans la localité désormais connue sous le nom de Kamloops, en Colombie-Britannique.

Je comparais devant vous aujourd'hui à titre de coordonnateur de la durabilité environnementale pour la Nation Tla-o-qui-aht. J'ai également comparu devant le Comité en ma qualité de directeur général de la Coastal Restoration Society, qui est la plus grande organisation d'assainissement de l'environnement au Canada et dont l'objectif est d'aider les Premières Nations, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral à atteindre leurs objectifs d'intendance environnementale. J'assume humblement ces deux rôles devant vous aujourd'hui.

Comme capitaine et comme marin professionnel, j'ai acquis, au cours de ma vie, une expérience mondiale des activités maritimes...

M. Mel Arnold: Excusez-moi, était-ce votre présentation officielle?

C'est mon temps de questions, et vous pourriez peut-être poursuivre votre exposé en répondant aux questions.

Je demandais si les Tla-o-qui-aht avaient des ententes officielles et si les participants étaient indemnisés. Quelles sont les dispositions en vigueur?

M. Josh Temple: Merci, monsieur Arnold. Excusez-moi. J'y arrivais. J'avais presque terminé ma présentation.

Je ne suis au courant d'aucune entente officielle que les Tla-o-qui-aht ou d'autres membres de la baie Clayoquot auraient conclue avec le gouvernement fédéral. Cependant, nous avons, au fil des ans, pris de nombreuses initiatives directes pour intervenir après des déversements et pour récupérer des débris anthropiques provenant de conteneurs tombés à la mer, et ces mesures ont été financées sous contrat par le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral.

M. Mel Arnold: Il s'agit de mesures d'intervention en cas de déversements effectifs, mais avez-vous pris des mesures d'anticipation pour gagner du temps et cherché ensuite à conclure des ententes et à obtenir une indemnisation ou des ressources? Comment cela s'est-il passé?

M. Josh Temple: C'est une excellente question. C'est arrivé dans les deux sens. Parfois, en l'absence d'un cadre plus officiel ou d'une structure d'intervention d'urgence qui attribuerait des fonds ou des ressources pour faciliter le ramassage de débris anthropiques liés à des déversements de conteneurs, etc., nous intervenons et nous agissons de façon proactive. Dans d'autres cas, des débris continuent d'être répandus, en provenance de diverses sources internationales et nationales. Il s'en répand encore depuis l'accident du *Zim Kingston*.

Dans ces cas, nous collaborons avec le gouvernement provincial ou le gouvernement fédéral pour proposer une approche collaborative pour l'intervention et la remise en état en cas de déversement, mais aussi pour les initiatives de recyclage et d'élimination liés à ces mesures de remise en état, avec des mécanismes de financement, soit par l'attribution directe de contrats par l'entremise du système d'approvisionnement, soit par le biais de fonds comme le Fonds pour les engins fantômes, le « clean coast clean waters Fund », récemment créé dans le cadre d'une initiative provinciale, ou d'autres initiatives mises en œuvre par Transports Canada, la Garde côtière ou le ministère des Pêches et des Océans.

• (1215)

M. Mel Arnold: Merci.

Monsieur Dorward, vous avez dit que vous cherchiez à obtenir des ressources de contrepartie pour les évaluations des risques, mais aussi du financement direct pour renforcer la capacité d'intervention. S'agirait-il de structures et d'installations permanentes et d'installations dotées d'un personnel permanent? Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

M. Terry Dorward: Oui. Nous travaillons avec un budget restreint. Nous ne recevons pas beaucoup de financement. Un financement à long terme serait nécessaire pour soutenir les structures d'intervention. Nous avons encore beaucoup de chemin à faire en matière d'infrastructure. Nous devons renforcer les capacités et la formation et mettre en œuvre des mesures de remise en état.

M. Mel Arnold: Monsieur le président, je pense que c'est tout pour l'instant. Merci.

Le président: Merci, monsieur Arnold.

C'est au tour de M. Hardie.

Vous avez six minutes ou moins, allez-y, monsieur.

M. Ken Hardie: Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de leur présence.

Auriez-vous des réflexions à partager au sujet de l'incident du *Nathan E. Stewart*. Je sais que cela s'est surtout passé sur le territoire des Heiltsuk, mais je me souviens que, à l'époque, on critiquait le fait que les organismes qui sont intervenus à la suite du déversement de pétrole n'aient pas fait appel au savoir ou à l'expertise traditionnels ou autochtones.

Monsieur Dorward, est-ce que c'est aussi votre avis? Pourriez-vous nous rappeler ce qui s'est passé?

M. Terry Dorward: Nous n'avons évidemment pas de ligne de communication directe dans ce genre de situation. Ce déversement de carburant sur la côte centrale aurait très bien pu se produire le long de la côte ouest de l'île de Vancouver. Les réseaux autochtones côtiers sont souvent les premiers intervenants. Vous savez, nous avons besoin de formation. Nous avons besoin de matériel pour intervenir dans ces situations d'urgence.

M. Ken Hardie: À l'époque, en fait, on s'est demandé si le savoir local aurait pu permettre d'atténuer les dommages, mais on ne s'y est pas fié.

Monsieur Dorward, vous avez parlé de formation et dit qu'il y avait eu de la formation. Qui élabore la formation et qui la donne?

M. Terry Dorward: Eh bien, nous travaillons avec Josh Temple. Comme peuple autochtone côtier, nous sommes souvent positionnés géographiquement pour intervenir. Nous devons travailler avec

la WCMRC, avec les ONG côtières comme l'équipe de M. Temple, et avec la Garde côtière.

M. Ken Hardie: Une formation vous a-t-elle été offerte par l'entremise de la base de la Garde côtière de Kitsilano? Nous comptons que ce serait une bonne évolution, d'abord pour garder cette base ouverte, mais aussi pour utiliser cette installation pour former les premiers intervenants le long de la côte. Votre communauté en a-t-elle bénéficié?

M. Terry Dorward: Pas encore. Nous aimerions participer à une structure de premiers intervenants sur la côte. C'est une structure qu'il faut créer.

• (1220)

M. Ken Hardie: Cela m'amène à la question que j'ai posée à beaucoup de témoins jusqu'ici au sujet de la coordination. Nous sommes impressionnés par le nombre de groupes différents, dont un grand nombre d'ONG, qui veulent intervenir pour participer au nettoyage ou aux mesures d'intervention en cas de catastrophe, et chacun d'entre eux réclame un petit budget pour que ses activités fonctionnent et en valent la peine, mais je crains toujours qu'il n'y ait pas beaucoup de coordination, qu'une main ne sache pas ce que l'autre fait et qu'il y ait à la fois double emploi des efforts et des lacunes.

Est-ce votre expérience, littéralement, d'intervenir à terre et en mer?

M. Terry Dorward: Oui, effectivement.

Les communications s'améliorent, mais nous devons renforcer la collaboration entre le gouvernement, les Premières Nations et les ONG. Il faut un financement spécial, et nous aimerions que le gouvernement nous propose un financement à long terme. Sans financement à long terme, la structure s'effondrera.

M. Ken Hardie: En cas d'incident — un camion de transport se renverse ou un train déraile, par exemple —, on peut savoir immédiatement ce qu'il y a dans le wagon ou dans la citerne ou ce qu'il en est du contenu transporté par le camion ou le train, parce qu'il y a des marques qui permettent aux intervenants d'urgence de savoir exactement à quoi ils ont affaire quand ils arrivent sur les lieux. En fait, ils le sauraient avant d'arriver.

Est-ce la même chose? Par exemple, lorsque le *Zim Kingston* s'est trouvé en difficulté, auriez-vous pu savoir ce qu'il y avait à bord du navire, peu importe ce qui aurait pu être perdu en mer? Est-ce que cela vous aurait donné une idée des mesures à prendre? Avez-vous accès à ce genre de renseignements?

M. Terry Dorward: Nous devons traiter tous ces déversements en priorité. Nos plans d'intervention sont donc proactifs. Le traitement prioritaire de tous les déversements nous permet d'être prêts à intervenir à hauteur de la situation.

M. Ken Hardie: J'ai une brève question. Cela ressemble à ce qui s'est passé au début de la pandémie, quand on manquait d'équipement de protection individuelle.

Quand on est dehors, en train de nettoyer une plage ou un segment de rivage, il serait utile de savoir ce qu'on est susceptible de trouver. Avez-vous l'équipement de protection nécessaire pour garantir la sécurité de tout le monde quand il s'agit de matières potentiellement dangereuses?

M. Terry Dorward: L'équipement d'intervention en cas de déversement est hautement spécialisé et garantit une protection.

M. Ken Hardie: En avez-vous suffisamment?

M. Terry Dorward: Nous n'en avons pas suffisamment, et il est évident que nous devons en obtenir.

Le président: Merci, monsieur Hardie.

Madame Desbiens, vous avez six minutes ou moins.

Allez-y, je vous en prie.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci, monsieur le président.

En 2019, 13 communautés autochtones du Canada ont été sélectionnées à titre de communautés hôtes d'un projet pilote servant à créer, à mettre à l'essai et à évaluer un système d'information et d'intervention en cas d'urgence.

Monsieur Dorward, à votre connaissance, votre communauté faisait-elle partie de ces 13 communautés?

Est-ce que des communautés du Québec faisaient partie de ce projet pilote? Quels en ont été les résultats?

Je vais d'abord vous poser la première question. Étiez-vous des 13 communautés qui ont participé à ce projet pilote d'intervention?

[Traduction]

M. Terry Dorward: Pas à ma connaissance, non.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Dans ce cas, je vais donner l'occasion à M. Temple de dire ce que nous ne l'avons pas laissé dire plus tôt. Je vais lui laisser les quelques minutes de temps de parole qu'il me reste.

M. Josh Temple: Je vous remercie, madame Desbiens.

[Traduction]

Excusez-moi si j'ai mal prononcé votre nom. Le français n'est pas ma langue maternelle, mais j'aime essayer quand j'en ai l'occasion.

J'aimerais dire un mot.

Nous avons déjà eu le privilège de nous exprimer devant ce comité.

Comme capitaine et comme marin professionnel, j'ai acquis, au cours de ma vie, une expérience mondiale des activités industrielles maritimes. Dans le cadre de mes fonctions à la Coastal Restoration Society, j'ai par la suite compris les répercussions des activités des entreprises maritimes sur nos milieux marins communs.

La raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui, avec M. Dorward et la Nation Tla-o-qui-aht, est d'inviter le Comité et notre gouvernement à assumer la responsabilité de continuer à élargir cette possibilité de collaboration non seulement entre les nations, mais avec les ONG et les gouvernements de toutes les côtes du Canada, et pas seulement en Colombie-Britannique. Comme on le sait, nous avons le plus long littoral au monde. Nous pouvons en être extrêmement fiers, mais cela s'accompagne également d'une charge et d'une responsabilité considérables.

Nous savons, grâce à des dizaines de milliers d'années d'intendance traditionnelle de ces côtes par les Premières Nations, qu'une approche collaborative de la durabilité environnementale à long terme est possible. On nous a mis des bâtons dans les roues avec ces déversements anthropiques à grande échelle. Nous devons maintenant adopter une perspective plus occidentale pour nous débarrasser de ces débris anthropiques et des produits dérivés du pé-

trole et l'intégrer à l'intendance traditionnelle des Premières Nations, aux valeurs de collaboration et aux méthodes que nous avons héritées.

Si nous arrivons collectivement à élaborer une structure de collaboration qui place les Premières Nations à l'avant-garde de ces mesures d'intervention, de remise en état et de traitement, nous pourrions revenir à une méthodologie en vigueur depuis des dizaines de milliers d'années. Soit dit en passant, elle a été très efficace du point de vue des valeurs de gestion environnementale communes.

Je suis heureux de continuer de soutenir M. Dorward et la Nation Tla-o-qui-aht dans ce travail. Comme directeur de la Coastal Restoration Society, je dirais que notre collaboration globale avec les Premières Nations côtières, sur la côte du Pacifique comme sur la côte de l'Atlantique, et les projets que nous avons réalisés au fil des ans, sont la preuve que cette structure fonctionne très bien et qu'elle pourrait être appliquée à beaucoup plus grande échelle.

Merci.

● (1225)

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à Mme Barron, pour six minutes ou moins, s'il vous plaît.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Je remercie M. Dorward et le capitaine Temple d'être ici aujourd'hui. Je suis très heureuse que vous soyez ici pour nous faire part de vos réflexions sur les pertes de conteneurs en mer.

Monsieur Dorward, je vous remercie d'avoir dit qu'il s'agit d'un problème humain. C'est une très bonne façon de voir les choses. Il ne s'agit pas d'un problème propre aux collectivités de la côte ouest, mais, comme l'a fait voir l'incident du *Zim Kingston*, d'un problème humain qui touche l'ensemble du Canada et du monde.

Comme vous êtes avec nous aujourd'hui, monsieur Dorward, j'en profite pour vous demander de faire un peu de lumière sur ce que vous avez vécu en tant que membre des Tla-o-qui-aht lorsque l'incident du *Zim Kingston* est survenu. Avez-vous été contacté en temps opportun? À quoi la situation ressemblait-elle? Vous pourriez peut-être nous en dire un peu sur les communications qui ont eu lieu à la suite de l'incident.

M. Terry Dorward: Oui. Merci.

Les débris marins sont, bien sûr, un problème humain — et je vous remercie de l'avoir reconnu —, mais ils menacent aussi l'environnement et la faune.

La communication a été inadéquate dans le cas du *Zim Kingston*. Nous avons reçu des messages de la Garde côtière. Nous avons une flotte de Mosquitos qui vont en mer, mais son budget est très en deçà de ce qu'il faudrait. Les plans de récupération mis en application par l'entrepreneur de Danaos ne prévoient pas vraiment la participation des Premières Nations. C'est quelque chose que nous devons faire. Cela doit changer. Nous devons y arriver.

Mme Lisa Marie Barron: Merci.

Combien de temps vous a-t-il fallu attendre la première communication après la perte en mer des conteneurs?

M. Terry Dorward: Cela a pris plus d'un mois.

Mme Lisa Marie Barron: Nous avons parlé de l'importance de la collaboration, et M. Hardie en a fait état. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

Pouvez-vous nous donner des exemples d'organismes avec qui vous avez l'impression d'avoir une bonne collaboration, s'il y en a, et de certains de ceux, peut-être représentés à cette table, avec qui vous pensez qu'une collaboration plus étroite permettrait d'intervenir plus efficacement lorsque de tels incidents se produisent?

• (1230)

M. Terry Dorward: Bien sûr. Je dirais que la Coastal Restoration Society, le MPO, Transports Canada et des ministères provinciaux, celui de l'Environnement et le celui des Forêts, des Terres et des Ressources naturelles, ont tous travaillé avec nous sur des projets qui ont bien réussi dans le passé.

Mme Lisa Marie Barron: Merci.

J'essaie de comprendre un peu mieux. Pourriez-vous nous parler plus précisément de vos communications avec l'entrepreneur qui a été embauché pour faire le travail? Comment se sont déroulées les communications avec l'entrepreneur chargé du nettoyage? Qu'est-ce qu'elles sont avec la Garde côtière alors que les débris continuent d'échouer sur le rivage? Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

M. Terry Dorward: Les communications de Danaos laissent à désirer. La Garde côtière a recours à des déclarations ordinaires pour lancer des messages, mais notre participation devra être accrue.

Mme Lisa Marie Barron: Merci.

Je crois que vous en avez déjà parlé, mais j'essaie de comprendre ce que vous pensez d'un plan d'intervention intégré très solide qui inclurait les Premières Nations dans le rôle d'intendance dont vous avez si bien parlé. Comment pensez-vous qu'un plan d'intervention intégré, dans lequel tous ces intervenants communiquent efficacement, aiderait à éliminer les dommages résultant de ces pertes de conteneurs en mer?

M. Terry Dorward: J'aimerais savoir si un tel plan existe et, si oui, comment nous pourrions en faire partie. S'il existe, ce n'est pas sur la côte ouest de l'île de Vancouver qu'on en voit la trace.

Mme Lisa Marie Barron: Merci.

Je ne sais pas combien de temps il me reste, mais je pose quand même une dernière question. Je songe à combien il est important d'avoir la participation des Premières Nations dès le départ et à combien plus efficaces les mesures d'intervention auraient été si cela avait été le cas. À la lumière de ces incidents, pourriez-vous nous parler un peu de l'importance d'avoir sur place des gens qui connaissent bien le territoire?

M. Terry Dorward: Oui. Les Premières Nations, bien sûr, étaient les premiers intendants de ce territoire. Nous sommes un choix naturel pour diriger tout effort de récupération. Nous pouvons aller dans des lieux où la plupart des gens ne peuvent pas. Nous comprenons la communauté côtière. La chose à faire, c'est de compter sur les Premières Nations.

Le président: Merci, madame Barron.

Nous passons maintenant à M. Zimmer, pour cinq minutes au plus.

Allez-y, je vous prie.

M. Bob Zimmer: Merci, monsieur Dorward. Est-ce bien comme ça qu'on prononce votre nom?

M. Terry Dorward: Comme « forward », mais avec un « D ».

M. Bob Zimmer: Parfait. Merci.

Je n'ai que quelques questions. À votre avis, qui a la responsabilité, d'abord d'un plan, puis d'une intervention en cas de déversement? Nous parlons aujourd'hui de pertes de conteneurs en mer, mais de façon générale, qui est responsable lorsque des déversements surviennent dans les eaux voisines de votre collectivité? À qui revient la responsabilité ultime?

M. Terry Dorward: Elle revient certainement aux autorités fédérales, c'est-à-dire à la Garde côtière.

M. Bob Zimmer: Je suis d'accord avec vous.

M. Terry Dorward: En tant qu'Autochtones, nous avons le devoir ancestral d'assurer la protection de l'environnement. Même si nous n'avons pas beaucoup de fonds, nous faisons ce que nous pouvons.

M. Bob Zimmer: Si je formule ainsi ma question, c'est que nous venons de terminer une étude sur l'intervention en réponse aux inondations dans la vallée du Fraser. Au cours de cette intervention, il y a eu une foule de bénévoles, qui ont utilisé leurs propres bateaux, acheté leur propre essence, pour vraiment aider à combler les lacunes. En réalité, l'intervention a essentiellement été le travail de bénévoles, qui n'ont pas été indemnisés ni reçu quelque autre aide.

Pour revenir à ma question, lorsque nous avons demandé aux gens du ministère des Pêches et des Océans à qui revenait la responsabilité, ils ont en quelque sorte haussé les épaules et répondu: « Eh bien, nous avons délivré un tas de permis. » C'est tout ce qu'ils ont fait. Pour eux, concrètement, il s'agissait de se mettre partiellement en retrait pour ne pas gêner ceux qui faisaient le travail.

Si la responsabilité est effectivement celle du gouvernement fédéral, je suppose que j'ai raison de m'inquiéter des réponses aux questions que mon collègue, M. Arnold, vous a posées. Si vous n'avez pas été indemnisés pour certains de vos efforts de nettoyage, cela nous amène à nous demander s'il y a un plan. Cela suscite des doutes quant à l'existence d'un plan, car j'aurais supposé que vous auriez été un élément du plan d'intervention dans votre région. Je pensais que, en cas de perte de conteneurs en mer, on vous aurait consultés et demandé de participer à l'intervention.

Savez-vous s'il existe un tel plan dans votre collectivité?

• (1235)

M. Terry Dorward: Le gouvernement entreprend de soutenir ces efforts, mais nous devons améliorer cette collaboration. Ces efforts préliminaires sont encourageants, mais il reste encore beaucoup à faire.

Je pourrais demander à mon collègue, M. Temple d'en parler.

M. Bob Zimmer: Monsieur Dorward, je vais poursuivre avec vous, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Je connais bien le secteur pétrolier et gazier. J'habite le nord-est de la Colombie-Britannique, pas dans une collectivité côtière, mais je suis très au courant des interventions en cas de déversement et de ce qui est nécessaire. Ordinairement, s'il y a un déversement de pétrole, les membres de la collectivité disposent de matériel en réserve qu'ils peuvent utiliser pour le contenir. C'est le matériel dont vous parlez, et il est très spécialisé.

Avez-vous accès, dans votre région, à du matériel spécialisé de ce genre, acheté par le ministère des Pêches et des Océans, mais qui peut être utilisé même par des bénévoles?

M. Terry Dorward: Le stockage d'un tel matériel dans des communautés des Premières Nations éloignées comme Tla-o-qui-aht est tout à fait sensé. Nous avons...

M. Bob Zimmer: Est-ce que c'est déjà fait?

Ce matériel vous est-il actuellement accessible, ou n'est-il pas encore là?

M. Terry Dorward: C'est très limité. Nous devons en accroître la quantité immédiatement.

M. Bob Zimmer: Monsieur Dorward, ce sont mes dernières observations. Je serais très intéressé à ce que vous présentiez au Comité la liste du matériel qui vous serait nécessaire pour intervenir en cas de déversement dans votre région. Je pense que ce serait un bon point de vue à avoir, puisque je suis d'accord avec vous pour dire que c'est vous qui connaissez le littoral mieux que quiconque et qui seriez les mieux placés pour intervenir. Pourriez-vous nous expliquer le genre de plan que vous mettriez en place? Si vous aviez à l'établir vous-même, à quoi ressemblerait-il? Je vous demande de faire parvenir ces renseignements au Comité, si vous le pouvez, et nous verrons où cela nous mènera.

Je vous remercie de votre témoignage.

M. Terry Dorward: Merci.

Nous serions heureux de présenter un plan d'intervention complet, y compris du matériel à tenir en réserve et des besoins en personnel. Dites-nous comment vous le faire parvenir.

M. Bob Zimmer: Vous n'avez qu'à l'envoyer au président ou à la greffière du Comité, qui verra à nous le distribuer.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Zimmer.

La parole est maintenant à M. Hanley, pour cinq minutes au plus, s'il vous plaît.

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

Merci, monsieur Dorward et capitaine Temple, de votre participation aujourd'hui et de votre témoignage des plus intéressants.

J'ai quelques questions, surtout pour vous, monsieur Dorward, mais n'hésitez pas à laisser la parole à M. Temple si cela vous semble nécessaire.

Vous parlez de l'arrivée constante de débris sur la côte, et je me demande combien de ces débris peuvent être attribués à un incident particulier et combien sont, forcément, de source inconnue. Autrement dit, vous pourriez peut-être nous expliquer à quel point l'arrivée des débris est constante et dans quelle mesure elle est liée à des incidents précis.

M. Terry Dorward: Des débris des eaux lointaines du Pacifique sont emportés par les courants océaniques jusqu'à chez nous, tandis que ceux du *Zim Kingston* nous arrivent tous les jours.

Capitaine Temple, avez-vous...? Jusqu'à maintenant, plus de trois millions de livres sont arrivées dans la baie Clayoquot.

• (1240)

M. Josh Temple: Je peux intervenir rapidement, monsieur Dorward, pour vous donner quelques chiffres supplémentaires.

Depuis 2017, la Coastal Restoration Society, en partenariat avec la Nation des Tla-o-qui-aht, a retiré plus de trois millions de livres de débris anthropiques seulement des eaux de la baie Clayoquot. D'année en année, la quantité augmente de façon exponentielle, puisque nous sommes l'endroit où aboutissent les courants qui transportent la plupart des débris à travers Pacifique.

Depuis l'incident du *Zim Kingston*, nous avons constaté un afflux constant de débris — glacières Yeti, tapis de yoga, équipement d'exercice, casques de vélo pour enfants —, que nous signalons quotidiennement à la Garde côtière. Des enquêtes sont en cours, de même que des efforts de récupération, mais le volume de débris qui est assurément attribuable au *Zim Kingston* ne cesse d'augmenter.

Jusqu'à présent, les efforts de récupération et d'évaluation que nous avons entrepris en partenariat avec la Nation des Tla-o-qui-aht et d'autres nations de la baie Clayoquot n'ont pas été soutenus par Danaos, le propriétaire du *Zim Kingston*, ni par Amix Group, l'entrepreneur embauché par Danaos pour soutenir les travaux de récupération.

Nous avons vraiment besoin d'une intervention concertée et d'un plan à long terme pour récupérer les débris provenant de plus de 100 conteneurs qui manquent toujours et qu'on suppose submergés au large de la côte ouest de l'île de Vancouver, la plupart desquels ne semblent pas très loin, comme l'indique le volume de débris qui échouent sur le littoral du territoire des Tla-o-qui-aht, dans la baie Clayoquot.

C'est l'un des points que nous aimerions que le Comité retienne de l'exposé d'aujourd'hui, à savoir qu'il faut inciter l'armateur et l'entrepreneur, Amix Group, à consacrer beaucoup plus de ressources et de fonds aux activités d'évaluation et de récupération le long de la côte ouest de l'île de Vancouver.

M. Brendan Hanley: Merci, monsieur Temple.

Cela soulève beaucoup d'autres questions. L'une d'elles, je suppose, nous ramène à la formule du pollueur-payeur et de la suffisance des moyens pris pour l'appliquer et la faire respecter. Que faut-il faire de plus pour la renforcer?

M. Terry Dorward: Nous ne connaissons pas les paramètres de ces accords.

M. Brendan Hanley: Monsieur Temple, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Josh Temple: Je ne suis pas au courant des dispositions détaillées de ces accords de pollueur-payeur. Comme nous sommes constamment à la recherche d'un financement suffisant, je suppose qu'elles ne prévoient pas beaucoup de fonds pour soutenir les efforts de récupération à grande échelle dans une situation comme décollant de l'incident celle du *Zim Kingston*.

Des groupes comme la Coastal Restoration Society, les Premières Nations et d'autres organismes de la côte ouest de l'île de Vancouver réclament, depuis l'apparition de ces débris, un financement et un soutien de maintien de leurs capacités suffisants pour leur permettre d'effectuer le travail d'évaluation et de récupération des débris. Sans être au courant des détails de ces accords, ou des cotisations ou amendes qui pourraient résulter de tels incidents, je suppose qu'ils sont inadéquats puisque les gens tout le long de la côte disent clairement qu'ils sont actuellement à court de ressources.

M. Brendan Hanley: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Hanley. Vous avez terminé exactement à temps.

Nous passons maintenant à Mme Desbiens, pour deux minutes et demie, s'il vous plaît.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci, monsieur le président.

Monsieur Dorward, quelles seraient vos recommandations pour améliorer la collaboration entre les ministères, les ONG, les provinces, les territoires, les municipalités et les communautés autochtones? On pourrait établir, par exemple, un plan ou une sorte de directives à suivre de façon rigoureuse. Quelle serait votre principale recommandation?

[Traduction]

M. Terry Dorward: Quand il s'agit de former un comité ou un groupe de travail officiel, il faut élaborer et mettre en place un cadre d'action correspondant à un type de récupération à la suite d'un déversement.

• (1245)

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Vous parlez d'un groupe de travail qui représenterait tous les intervenants. Vous seriez d'accord pour qu'un tel groupe de travail utilise les connaissances de tous pour en arriver à un plan qui s'appliquerait de façon homogène à tous les intervenants qui s'occupent des urgences maritimes. Est-ce bien cela?

[Traduction]

M. Terry Dorward: Oui, tout à fait. Les Premières nations, les ONG et le gouvernement devraient collaborer pour élaborer et mettre en place un cadre d'action efficace.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Évidemment, il faudrait qu'on donne suite aux conclusions de ce comité en fournissant un financement.

[Traduction]

M. Terry Dorward: Oui.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci, monsieur le président.

J'ai une quinte de toux et je ne peux pas continuer.

[Traduction]

Le président: Merci.

La parole est maintenant à Mme Barron, pour pas plus de deux minutes et demie, s'il vous plaît.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président, et merci à vous, monsieur Dorward et capitaine Temple.

Capitaine Temple, pourriez-vous nous en dire un peu plus au sujet des débris?

Je vous remercie de nous avoir donné une idée de la quantité et de la nature des objets qui se sont retrouvés à la mer à la suite de la perte de conteneurs du *Zim Kingston*. Je me demande si vous pouvez nous en dire davantage sur ce que vous avez vu. M. Dorward pourra peut-être répondre à cette question également.

Qu'arrive-t-il lorsque des débris se retrouvent sur la côte, dans la mesure où vos opérations sont concernées?

M. Josh Temple: C'est une excellente question. Il va sans dire que ces conteneurs sont pleins de produits commerciaux, dont la plupart sont fabriqués avec des dérivés du pétrole. Lorsque ces conteneurs tombent du navire et coulent au fond, l'action des marées ou des vagues a tôt fait de les abîmer. La corrosion s'y met; leurs portes se dégradent, commencent à céder et à libérer le contenu. Comme il s'agit, pour la plupart, d'articles faits de dérivés du pétrole, ils flottent et, du fait de notre emplacement géographique sur la côte ouest de l'île de Vancouver, dérivent jusqu'à nos côtes.

Quiconque s'est rendu à Tofino ou à Long Beach, d'où nous parle M. Dorward aujourd'hui, peut témoigner de la force des vagues dans le voisinage des côtes. Lorsque ces produits en plastique, transportés par les courants marins et les vents, atteignent le rivage, le déferlement des vagues contre les roches, les billots et tout ce qui se trouve dans le milieu littoral commence à les désagréger en microplastiques.

Les objets plus grands présentent des risques d'emmêlement, des risques de collision pour les bateaux ou des risques de rester pris pour animaux marins, surtout les baleines et autres cétacés ou les pinnipèdes. Lorsqu'ils commencent à se décomposer en microplastiques dans le milieu littoral, ils sont ingérés par une multitude d'espèces.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, capitaine Temple.

Je vous suis gré de nous donner toute cette information. C'est tellement important. Il est clair que l'information que vous donnez coïncide avec celle que d'autres témoins nous ont communiquée, et je vous en suis donc reconnaissante. Si vous pouviez nous l'envoyer par écrit, ce serait vraiment utile. Je veux m'assurer, dans le temps qui me reste, de poser une autre question.

Je me demande si vous...

Le président: En fait, madame Barron, votre temps est écoulé.

Mme Lisa Marie Barron: Oh, je ne m'en était pas aperçue. Merci beaucoup.

Si vous pouviez nous fournir cette information par écrit, ce serait formidable.

Merci.

Le président: Nous passons maintenant à M. Small, pour pas plus de cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Clifford Small: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'avoir comparu aujourd'hui devant le Comité dans le cadre de cette très importante étude

Le 29 mars, le Comité a entendu M. Henderson, sous-commissaire des opérations de la Garde côtière canadienne. Il nous a alors dit qu'un élément fondamental du plan d'intervention de la Garde côtière est la communication directe et immédiate avec les Premières Nations touchées.

Monsieur Dorward, ma collègue, Mme Barron, vient de vous demander dans quel délai les Premières nations avaient été appelées à participer au processus. Ai-je bien compris que vous avez été avisé un mois plus tard, ou quelque chose du genre? Est-ce bien ce que vous avez dit?

M. Terry Dorward: Monsieur Temple, pourriez-vous répondre à cette question, s'il vous plaît?

• (1250)

M. Josh Temple: Volontiers, monsieur Dorward.

Oui, la communication n'a pas été immédiate avec le transporteur. La situation a été immédiatement signalée à la Garde côtière, qui a communiqué avec vous presque immédiatement. Quand nous avons parlé de manque de communication, du premier contact qui a pris presque un mois, il s'agissait de l'entrepreneur, Amix Group, embauché par Danaos, l'armateur, qui a montré, à notre avis, une capacité nettement insuffisante de communiquer avec les Premières Nations locales ou autres groupes qui sont ceux qui sont les plus aptes à effectuer ce genre de travail d'évaluation et de récupération.

M. Clifford Small: D'accord. Mes excuses. J'ai mal compris.

Quelle est votre évaluation de la diligence avec laquelle la Garde côtière canadienne a communiqué avec les Premières Nations et les collectivités côtières touchées pendant l'incident du *Zim Kingston*, ainsi que dans les urgences maritimes en général?

M. Josh Temple: J'ai été fort impressionné par l'efficacité des communications de la Garde côtière. Elle a fait un travail exceptionnel pour tenir les gens de la côte, tant autochtones que non autochtones, exceptionnellement bien informés au moyen de communiqués et à des mises à jour constants.

Il y a aussi la province de la Colombie-Britannique. Il n'y a pas que la Garde côtière. La province et la Garde côtière ont publié des rapports réguliers et ont été extrêmement accessibles, par courriel ou par téléphone, lorsque notre groupe ou d'autres groupes le long de la côte ont demandé des mises à jour ou des renseignements.

M. Clifford Small: Avez-vous des recommandations ou des propositions à faire pour améliorer la collaboration entre les ministères et organismes fédéraux, les ONG, les organismes provinciaux et territoriaux, les municipalités et les communautés autochtones? Avez-vous quelque chose à proposer à ce sujet?

M. Josh Temple: La seule réserve que je ferais dans ce cas-ci, puisque nous parlons du *Zim Kingston*, c'est que la responsabilité a en quelque sorte été refilée à l'entrepreneur engagé par Danaos, l'armateur. Amix Group, l'entrepreneur, a été chargé de l'évaluation et des efforts de récupération. Je pense que nous devons considérer de plus près l'intérêt redonner le contrôle au gouvernement fédéral ou provincial, étant donné que, comme il est évident dans ce cas-ci, Amix Group n'a pas été à la hauteur pour ce qui est de communiquer, préparer ou fournir le genre d'évaluation ou d'efforts de récupération nécessaires pour un incident de cette ampleur. C'est au gouvernement fédéral ou provincial qu'il appartient d'assumer la responsabilité.

Je laisse maintenant la parole à M. Dorward pour exprimer ses vues à ce sujet.

M. Terry Dorward: Nous avons certainement besoin de plus de soutien, mais nous recevons déjà beaucoup d'information de la Garde côtière, comme M. Temple l'a mentionné. Nous voulons en arriver à un point où nous pourrions travailler ensemble et où les Premières devront exercer des rôles de leadership.

M. Clifford Small: Comment le gouvernement fédéral devrait-il s'assurer que les collectivités côtières et les intervenants concernés reçoivent une juste indemnisation en cas d'intervention pour contenir des débris marins?

M. Josh Temple: La question porte sur ce qu'un groupe de travail ou un comité spécial pourrait apporter. Tout d'abord, il faut déterminer, afin d'assurer la capacité régionale, quels sont les besoins sur le plan du soutien et du financement, puis fournir des données exactes sur les fonds et le soutien qui seront accordés à cette fin. Cependant, nous devons d'abord déterminer à plus grande échelle quelle est la situation actuelle et comment nous allons intervenir devant un tel incident à l'avenir.

M. Clifford Small: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Small.

C'est maintenant au tour de notre dernier intervenant, M. Hardie, qui a la parole pour cinq minutes, au plus.

M. Ken Hardie: Merci, monsieur le président.

Merci, encore une fois, aux témoins de nous avoir fourni de très utiles renseignements.

Monsieur Dorward, pouvez-vous nous parler, pour le compte de votre communauté et peut-être de façon plus générale pour les collectivités tout le long de la côte, de la qualité et de la fiabilité du réseau de communication, c'est-à-dire la couverture cellulaire et l'accès Internet à large bande?

M. Terry Dorward: C'est très mauvais. Il y a beaucoup d'endroits où le signal est très aléatoire. La connectivité des Premières Nations s'améliore, mais il reste encore beaucoup de travail à faire. Il y a beaucoup de zones sans signal, même dans l'île de Vancouver et, à plus forte raison, dans les îles éloignées. C'est très inégal.

• (1255)

M. Ken Hardie: J'imagine que ce serait particulièrement difficile sur la côte ouest.

Pour ce qui est de la capacité d'intervention réelle de votre collectivité, donnez-nous une idée du nombre de fois que vous seriez appelés à intervenir en réponse à un incident au cours d'une année moyenne.

M. Terry Dorward: Dans notre collectivité, nous avons reçu une formation continue et annuelle. Nous ne dépêchons pas en mission des gens s'ils ne sont pas formés. Nous travaillons presque toute l'année à des projets de restauration côtière.

M. Ken Hardie: C'est donc, en réalité, un exercice continu. Ce n'est pas comme si vous deviez attendre deux ou trois mois avant de recevoir soudainement deux ou trois appels d'urgence, comme les pompiers ou quelque autre service du genre.

Je suis intéressé au défi de maintenir une certaine continuité d'expérience et de compétence dans la collectivité. Les gens partent et viennent. Vous formez quelqu'un, puis il part ou n'est plus disponible. Est-ce que cela pose également un défi quant à votre capacité d'intervention?

M. Terry Dorward: Nos gens sont parmi les plus compétents sur le plan technique. Les débris nous arrivent jours après jour; c'est un travail quotidien. Des emplois de longue durée dans ce domaine font vraiment défaut dans l'industrie de l'environnement. C'est le travail qui garde les gens dans une collectivité.

Le financement à long terme aidera au maintien des gens en poste. Nous avons tendance à perdre des gens quand le financement se resserre. Nous les formons, puis nous les perdons à cause d'un manque de financement.

M. Ken Hardie: Capitaine Temple, je vais utiliser le terme de « panache de débris » d'un incident. Est-ce qu'il varie selon la saison? Y a-t-il des saisons où il est moins probable qu'il s'étende jusqu'à votre littoral? Les courants océaniques sont-ils relativement constants toute l'année?

M. Josh Temple: Voilà une excellente question, monsieur Hardie.

Les courants et les conditions météorologiques sont passablement constants toute l'année. Évidemment, en hiver, la prévalence et la gravité des tempêtes augmentent le volume de débris qui traversent le Pacifique. Chose certaine, c'est au printemps et au début de l'été que nous observons la plus grande accumulation de débris dans le sillage de la saison hivernale.

Malgré des incidents comme celui du *Zim Kingston*, qui peuvent faire augmenter de façon exponentielle le volume de débris à n'importe quel moment de l'année, c'est au printemps et au début de l'été que les plus importantes accumulations de débris — en l'absence d'un tel incident — ont tendance à se produire.

M. Ken Hardie: On a demandé à M. Dorward ses vues ou ses recommandations. De votre côté, capitaine Temple, en auriez-vous à nous communiquer?

J'ai posé des questions au sujet de la zone de couverture des téléphones cellulaires et, en particulier, de l'Internet parce qu'on serait porté à penser qu'un système Internet permettant de réellement observer ou faire signaler la répartition de débris provenant d'un incident pourrait être très utile pour vous préparer avant qu'ils n'atteignent le rivage.

M. Josh Temple: Oui, tout à fait. Tous ceux qui ont l'expérience des interventions d'urgence, dans quelque domaine que ce soit, peuvent témoigner de l'importance d'une communication efficace et en temps réel pour élaborer et mettre à exécution un plan opérationnel d'intervention très efficace. L'efficacité signifie que nous économiserons de l'argent et pourrons mieux assurer la sécurité des gens.

L'un des objectifs de tout groupe de travail qui pourrait éventuellement être mis sur pied ici sera de faire en sorte que nous aurons l'infrastructure et le cadre nécessaires pour assurer une communication efficace tout le long de la côte. Cela implique une couverture cellulaire et Internet dans toutes ces collectivités autochtones et non autochtones éloignées.

Le président: Merci, monsieur Hardie.

Voilà qui met fin à la période de questions d'aujourd'hui. Je tiens à remercier M. Dorward et M. Temple d'avoir accepté de comparaître devant le Comité aujourd'hui et de nous avoir fait profiter de leurs connaissances dans le cadre de notre étude.

Je tiens à remercier notre équipe d'interprétation, la greffière, les analystes et les techniciens multimédias sans qui nous n'aurions pas pu tenir cette réunion, ainsi que notre propre personnel qui nous a si bien servis au cours de la journée et des dernières semaines.

La séance est levée. Bonne journée.

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>