



Chambre des communes  
CANADA

## **Comité permanent de l'environnement et du développement durable**

---

ENVI • NUMÉRO 005 • 1<sup>re</sup> SESSION • 38<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 4 novembre 2004**

**Président**

**M. Alan Tonks**

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le  
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

**<http://www.parl.gc.ca>**

## Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le jeudi 4 novembre 2004

• (0905)

[Traduction]

**Le président (M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.)):** J'invite les membres à prendre place pour que nous puissions ouvrir la séance.

Bonjour, monsieur le ministre, et bonjour aux collègues qui vous accompagnent aujourd'hui.

Bonjour, mesdames et messieurs, membres du comité.

Monsieur le ministre, à l'ordre du jour de cette réunion du Comité permanent de l'environnement et du développement durable, nous avons l'examen du projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur le ministère du Patrimoine canadien et la Loi sur l'Agence Parcs Canada et apportant des modifications connexes à d'autres lois.

Nous accueillons aujourd'hui les représentants de Parcs Canada, soit M. Latourelle, directeur général; et du ministère de la Justice, Alexandre Larouche, avocat-conseil et gestionnaire.

Nous allons également examiner le projet de loi C-15, Loi modifiant la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Pour nous parler de ce projet de loi, les collaborateurs du ministre du ministère de l'environnement sont Trevor Swerdfager, directeur général du Service canadien de la faune; Stephen Wendt, directeur intérimaire, Direction des oiseaux migrateurs; et Asit Hazra, chef de la Division de la prévention des urgences, Service de la protection de l'environnement.

Bienvenue, monsieur le ministre. Nous vous invitons à faire des remarques liminaires, et nous donnerons ensuite la parole aux membres du comité pour vous poser des questions sur le projet de loi.

Monsieur le ministre.

[Français]

**L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour, chers collègues.

[Traduction]

Cette réunion marque la première fois que j'assiste aux délibérations du comité en tant que ministre responsable. J'ai beaucoup aimé le temps que j'ai passé avec vous lorsque j'étais membre du comité.

Permettez-moi de vous rappeler que ce comité a de longs antécédents en ce qui concerne sa collaboration avec le gouvernement et les bons résultats qu'il a su obtenir en faveur de la protection environnementale. Je tiens d'ailleurs à rendre hommage à l'ex-président, qui se trouve juste derrière nous. Il a été formidable. Je suis convaincu, monsieur le président, que vous êtes conscient de votre devoir d'assurer le même degré de qualité. Je suis convaincu

que vous bénéficiez pendant votre mandat de l'aide de tout le monde, y compris la mienne.

• (0910)

**Le président:** Je vous assure que mon mandat me donne un sentiment de grande humilité, monsieur le ministre.

**L'hon. Stéphane Dion:** C'est pareil pour moi.

Comment voulez-vous travailler aujourd'hui? Nous avons deux projets de loi à examiner. Souhaitez-vous que je vous décrive les deux projets de loi, l'un après l'autre, ou que nous fassions une pause entre les deux pour permettre aux membres d'en discuter, avant de passer au deuxième?

**Le président:** Je pense que le comité préférerait que nous abordions les projets de loi un à la fois, monsieur le ministre. Peut-être pourriez-vous commencer par nous faire vos remarques sur le projet de loi C-7, et nous pourrions ensuite vous poser des questions à ce sujet.

**L'hon. Stéphane Dion:** Je préférerais également que nous traitions les deux projets de loi séparément.

**Le président:** Merci.

[Français]

**L'hon. Stéphane Dion:** Si vous êtes d'accord, nous commencerons par le projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur le ministère du Patrimoine canadien et la Loi sur l'Agence Parcs Canada et apportant des modifications connexes à d'autres lois. Ce projet de loi concrétisera, sur le plan législatif, la réorganisation gouvernementale amorcée le 12 décembre 2003 selon laquelle la responsabilité de l'Agence Parcs Canada est transférée de la ministre du Patrimoine canadien au ministre de l'Environnement.

Ce projet de loi fournit également un cadre législatif aux deux décrets promulgués en décembre 2003 et en janvier 2004 en vue de la mise en application de ce changement. En outre, le projet de loi C-7 reconnaît formellement à Parcs Canada la responsabilité à l'égard des endroits historiques du Canada ainsi que de la conception et la mise en oeuvre des programmes fédéraux liés au patrimoine bâti.

Ces dispositions seront établies par la mise à jour de la Loi sur le ministère du Patrimoine canadien et de la Loi sur l'Agence Parcs Canada, ainsi que par des modifications aux lois autorisant Parcs Canada à accomplir son mandat: la Loi sur les parcs nationaux du Canada, la Loi sur les lieux et monuments historiques, la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada, la Loi sur les espèces en péril, la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales.

[Traduction]

À mon avis, il s'agit d'un changement d'ordre technique, mais qui a tout de même certaines conséquences. Pour le comité, la conséquence c'est que c'est ce comité-ci qui a maintenant la responsabilité des parcs nationaux.

Il y a un autre point sur lequel je voudrais insister. Il est logique que les parcs nationaux

[Français]

et les aires marines

[Traduction]

relèvent d'Environnement Canada. Le gouvernement a décidé d'inclure également les sites historiques, son raisonnement étant que ce serait trop compliqué de confier la responsabilité des sites historiques à Patrimoine canadien, puisque ces différentes responsabilités sont intégrées depuis très longtemps à bien des endroits.

Donc nous avons—c'est-à-dire moi, en tant que ministre, et vous, en tant que comité—la responsabilité des sites historiques. Cela peut vous sembler un peu étrange que cette responsabilité revienne désormais à Environnement Canada, plutôt qu'à Patrimoine canadien, mais si nous faisons abstraction de cela...

Je peux vous dire qu'en tant que particulier, l'histoire de mon pays me tient tellement à coeur que je souhaite que nous ayons la capacité de la communiquer aux Canadiens afin qu'ils puissent facilement y accéder, et je vous assure que je suis résolu à bien m'acquitter de cette responsabilité. Je suis convaincu qu'il en va de même pour nous tous. Je voulais simplement insister sur ce point. Parfois quand un changement est proposé, sur papier, on peut penser ou se demander...pourquoi font-ils ça? Mais une fois que c'est fait, les responsabilités sont bel et bien confiées à des personnes qui doivent les assumer.

Et je tiens à vous dire que Stéphane Dion, l'individu, et chacun d'entre vous, j'en suis sûr, ont tellement à coeur nos sites historiques que nous les protégerons avec la même détermination que nous manifestons par rapport à tout ce qui est lié à l'environnement et tout ce qui fait la grandeur de ce pays.

[Français]

Il faut garder les lieux historiques en tête, d'autant plus que la situation n'est pas facile, que ce soit pour les aires marines, les parcs nationaux ou les lieux historiques.

La vérificatrice générale, dans son rapport de 2003, a mentionné que nous risquons de perdre à jamais plusieurs joyaux historiques du patrimoine canadien si nous ne les protégeons pas. En fait, seulement le tiers des biens patrimoniaux administrés par Parcs Canada demeurent en bon état. Tous les autres encourent des risques sérieux s'ils ne sont pas restaurés et préservés. L'accès à certains de ces endroits est d'ailleurs actuellement interdit par mesure de santé et de sécurité publique. Si vous le voulez, M. Latourelle pourra vous donner des détails à ce sujet.

Le défi national auquel nous faisons face est très grave. En une génération seulement, nous avons perdu de façon définitive 20 p. 100 du patrimoine bâti de nos communautés urbaines et rurales. En somme, notre défi consiste à veiller à la protection des lieux patrimoniaux du pays au profit de la population canadienne et de faire en sorte que nos édifices historiques demeurent de précieux liens avec notre passé et continuent de contribuer à la viabilité de notre économie et à la vitalité de nos collectivités.

J'estime qu'il est de notre devoir de conserver ces endroits remarquables et que la meilleure façon pour le gouvernement fédéral

de relever ce défi est de devenir le chef de file en matière de promotion et de conservation du patrimoine, de concert avec les gouvernements provinciaux et territoriaux. N'oublions pas l'existence de 688 lieux historiques nationaux n'appartenant pas au gouvernement fédéral et pour lesquels on a quand même une responsabilité indirecte, du moins celle de travailler en bon partenariat avec les provinces, les territoires et tous les intervenants.

J'ajouterais que je suis déterminé à passer à l'action, non seulement pour ce qui est des parcs nationaux et des aires marines mais aussi des lieux historiques. Je ferai certainement valoir l'argument selon lequel attendre ne fera qu'accroître les coûts engendrés par la mise en oeuvre des mesures. Les parcs nationaux, lieux historiques nationaux et aires marines nationales de conservation du Canada contribuent chaque année pour 1,2 milliard de dollars au produit intérieur brut national et procurent quelque 38 000 emplois à plein temps. Chaque dollar que nous investissons dans ces lieux contribue pour 3,50 \$ à notre PIB. Il y a donc un effet multiplicateur par plus du triple. Dans bien des cas, cette contribution profite à de petites collectivités, à des zones rurales et à des communautés autochtones. Par exemple, le lieu historique national de la Forteresse-de-Louisbourg rapporte chaque année 16 millions de dollars au PIB de la Nouvelle-Écosse et génère l'équivalent de 280 emplois à plein temps.

En terminant, je dirai que les parcs nationaux, les lieux historiques nationaux et les aires marines nationales de conservation incarnent l'âme du Canada et font partie intégrante de notre identité. Ce sont des endroits patrimoniaux enchanteurs et merveilleux sur lesquels nous veillons tous ensemble pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Notre pays se distingue en tant qu'instaurateur du premier réseau de parcs nationaux au monde. Notre réseau de parcs nationaux a pris de l'ampleur au fil des ans et compte aujourd'hui 41 parcs et réserves de parcs. La constitution de cet héritage a été en grande partie rendue possible grâce à l'appui des gouvernements provinciaux et territoriaux, des peuples autochtones et des collectivités locales. La création et la gestion des parcs nationaux reposent sur un équilibre fragile entre la protection de zones écologiques essentielles à la faune et la satisfaction des besoins économiques et sociaux des collectivités. Ce travail fait appel à la collaboration, à la coopération et à la compréhension. Nous avons de la chance, non seulement parce que nous parvenons à accomplir ce travail, mais aussi parce que le Canada est doté de trésors naturels aussi exceptionnels.

En mars 2003, le gouvernement a accordé à Parcs Canada 144 millions de dollars sur une période de cinq ans et 29 millions de dollars pour chaque année subséquente, pour la création et l'exploitation de 10 nouveaux parcs nationaux et 5 nouvelles aires marines nationales de conservation. Ce plan d'action a déjà donné naissance à deux nouveaux parcs nationaux. Notre objectif final est de faire en sorte que chacune des 39 régions naturelles du pays soit représentée par au moins un parc national. Le gouvernement collabore aussi avec des partenaires afin d'élargir notre réseau des aires marines nationales de conservation d'environ 15 000 km<sup>2</sup>. Cette démarche représente un grand pas en avant pour la conservation des habitats marins dans le monde. Elle cadre avec le dernier discours du Trône, dans lequel le gouvernement s'est engagé à établir de nouvelles aires marines protégées dans le cadre du Plan d'action sur les océans.

• (0915)

Ces deux initiatives, c'est-à-dire le plan d'action visant à agrandir notre réseau de parcs nationaux et d'aires marines nationales de conservation, et le plan d'action sur l'intégrité écologique constituent, en ce domaine, les plus ambitieux programmes à avoir été entrepris au cours des 100 dernières années. J'espère pouvoir compter sur votre appui à l'égard de ces initiatives et, dans l'immédiat, à l'égard du projet de loi C-7.

• (0920)

[Traduction]

Ce n'est peut-être qu'une initiative d'ordre technique, mais elle implique pour nous énormément de responsabilités. C'est ce que j'ai essayé de vous décrire brièvement dans mon exposé.

Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Je voudrais demander conseil au comité. Nous avons aussi à examiner le projet de loi C-15, en présence du ministre, et entendre les questions des membres à ce sujet. Pour gagner du temps, les membres accepteraient-ils que nous réduisions le temps de parole de chaque parti à 10 minutes, tout en gardant l'ordre habituel, et que nous essayions de nous en tenir à cela cette fois-ci? Ainsi après les 40 minutes, nous pourrions passer directement à l'examen de l'autre projet de loi. J'essaie de faire en sorte qu'on puisse terminer l'examen des deux projets de loi sans dépasser le temps prévu pour cette réunion du comité.

Y a-t-il quelqu'un qui s'y oppose? Le Bloc québécois aurait donc 10 minutes, les libéraux, 10 minutes, et les conservateurs et le NPD, 10 minutes. S'il reste du temps, nous pourrions ensuite ouvrir une période de questions générale pendant la période de 40 minutes prévue à la fin.

Y a-t-il des objections? Sinon...

Si cette façon de faire pose problème à un moment donné, nous avons la souplesse requise pour éventuellement reprendre l'autre formule pour les questions des membres.

Suivons donc l'ordre normal, en blocs de 10 minutes. Le premier intervenant sera le représentant du Parti conservateur, M. Richardson.

**M. Lee Richardson (Calgary-Centre, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre. Nous vous remercions de vous présenter de nouveau devant le comité. Permettez-moi de dire en ce qui concerne les égards que vous avez eus pour le comité dès le départ, puisque vous nous avez rencontrés tous précédemment, que j'apprécie énormément ce que vous faites et surtout votre attitude envers le comité et la Chambre.

S'agissant de ce projet de loi, nous n'avons aucune opposition fondamentale à la prémisse qui le sous-tend. À mon avis, la première partie du projet de loi, qui consiste à transférer la responsabilité du ministre du Patrimoine canadien au ministre de l'Environnement, est tout à fait la bienvenue. Et le ministre nous a indiqué à titre personnel qu'il est très heureux que cette responsabilité soit à nouveau confiée au ministère dont il est chargé. D'ailleurs, mes électeurs n'auraient certainement rien à redire à cette initiative, puisqu'ils se servent beaucoup du parc national Banff. Je suis d'ailleurs convaincu que quiconque profite du parc national Banff et de son intégrité serait d'accord avec moi pour dire que nous sommes, nous aussi, très heureux que cette responsabilité soit du ressort de votre ministère, plutôt que de relever de quelqu'un comme Sheila Copps.

Cela dit, monsieur le ministre, je n'ai pas de questions à vous poser. Je voulais simplement vous dire que le Parti conservateur est très content de l'orientation que vous et votre ministère semblez prendre et de la transparence de tout ce processus. Nous vous en sommes reconnaissants et nous espérons pouvoir poursuivre ce travail coopératif.

**Le président:** Monsieur Jean, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Oui, très rapidement.

Moi, aussi, je suis très heureux de cette nouvelle fusion. Elle me semble nécessaire à la fois pour la population canadienne et pour notre avenir. Elle aura pour résultat d'encourager et de garantir l'utilisation de nos parcs. De plus, étant du nord de l'Alberta, je tiens à ce qu'on assure l'utilisation viable et à long terme de nos parcs, pour que les générations futures puissent en profiter, et à mon avis, ce mariage va justement nous permettre d'atteindre cet objectif.

Merci.

**Le président:** Monsieur le ministre, souhaitez-vous répondre à l'un des deux députés?

**L'hon. Stéphane Dion:** Je voudrais simplement les remercier. Je suis convaincu que notre collaboration sera très positive.

Le parc national Banff est un bon exemple des difficultés que nous rencontrons actuellement. Il nous faut toujours établir le bon équilibre, parce que beaucoup d'activités de développement économique s'y déroulent. Il semble logique, pour assurer le bien-être des collectivités et la santé économique de la province et du pays, que nous puissions bien accueillir les touristes en leur offrant de bonnes installations, mais en même temps, il nous faut protéger la nature. Sans la nature, il n'y aurait pas de parc.

Donc, ce parc constitue un très bon exemple. La route y est particulièrement dangereuse, et ce à un niveau plus élevé que la moyenne pour l'ensemble de la province de l'Alberta. Voilà pourquoi je suis si content d'avoir pu annoncer récemment que des crédits de 50 millions de dollars seraient engagés en vue d'améliorer la situation. En même temps, il me faut trouver de l'argent pour améliorer la nature, car c'est toujours cette difficulté-là que nous rencontrons, et pour créer de nouveaux parcs ou espaces naturels alors que nous n'avons pas nécessairement tout le financement requis pour bien entretenir ceux qui existent déjà.

En ce qui nous concerne, cette question-là méritera toujours que nous y prêtions beaucoup d'attention—c'est-à-dire l'équilibre à établir entre le développement économique et l'intégrité écologique afin que les parcs qui existent actuellement continuent d'être en bon état et que nous puissions en créer de nouveaux dans des zones où nous risquons de perdre les espaces naturels que nous possédons actuellement.

Je pourrais citer l'exemple de la vallée de l'Okanagan, avec ses sels et son écosystème désertique. Si nous tardons à agir, sa survie risque d'être compromise, même si les mesures qui seront requises pour protéger son écosystème seront très coûteuses. Cette zone est déjà en développement.

Je suis sûr que vous êtes tous conscients des difficultés auxquelles nous sommes confrontés et donc de la nécessité d'ouvrir un dialogue en vue de trouver de bonnes solutions.

• (0925)

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Bigras.

[Français]

**M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ):** Merci, monsieur le président.

D'abord, comme vous le savez, nous avons manifesté l'appui que nous accordons, en principe, au projet de loi que vous nous avez présenté. À vous entendre ce matin, je jurerais que vous êtes personnellement à l'origine de cette modification à la loi. Vous avez en effet déclaré que vous accordiez une très grande place à l'histoire du Canada. J'avais même l'impression d'entendre la ministre de Patrimoine canadien.

Je me pose une question, mais non pas parce que je n'appuie pas le projet de loi, bien au contraire. Je me demande jusqu'à quel point vous ferez la distinction entre l'importance de maintenir l'intégrité écologique, d'une part, de Parcs Canada—soit des lieux, canaux et musées historiques—et de ce qui relève de Patrimoine canadien, d'autre part.

Si on comprend l'esprit du projet de loi, on sait qu'il s'agit de mieux protéger l'intégrité écologique de ces différents lieux ou territoires en les transférant de Patrimoine Canada à Environnement Canada. Pour ma part, j'ai besoin d'être rassuré et de savoir que les mesures que vous prendrez à l'avenir viseront précisément à maintenir l'intégrité écologique de ces lieux, territoires et musées et non à faire, au détriment de cette intégrité écologique—et ici, je n'utiliserai pas le terme « propagande »—, une promotion à grande échelle du Canada. On sait, monsieur le ministre, que vous en êtes l'un des plus grands défenseurs. Ce qui me préoccupe, et vous l'avez mentionné déjà, est que le tiers de nos installations soient à l'heure actuelle dans un état catastrophique et périlleux.

Par conséquent, j'aimerais savoir, monsieur le ministre, comment vous pouvez nous garantir que l'intégrité écologique est ce qui est fondamental pour vous, de façon à ce que l'esprit même du projet de loi que vous avez déposé en première lecture soit respecté.

**L'hon. Stéphane Dion:** Merci beaucoup, cher collègue. Vous me donnez l'occasion de souligner à quel point je suis fier de succéder à mon prédécesseur, M. David Anderson. Les deux projets de loi que je présente ici sont les siens, et le mérite lui revient.

Si, ce matin, j'ai insisté sur les lieux historiques, c'est que j'ai tenu pour acquis que nous tous autour de cette table avions à cœur la nature de notre pays et la protection des écosystèmes. De plus, le fait qu'on hérite du même coup des lieux historiques aurait pu susciter notre étonnement. C'est pourquoi j'ai insisté sur ces questions.

Cependant, il est évident pour moi, à titre de ministre de l'Environnement, que les parcs nationaux sont un aspect essentiel du levier dont nous disposons pour protéger les écosystèmes et la biodiversité et renforcer la sensibilisation de tous les Canadiens quant aux enjeux environnementaux.

Ces liens ne sont pas dénués de pertinence à l'égard du sens de l'histoire. On arrivera certainement à réconcilier le tout.

**M. Christian Simard (Beauport—Limoulu, BQ):** Monsieur le ministre, au cours d'une autre vie, soit avant la mise sur pied de l'agence, j'ai travaillé au parc national Forillon et au bureau de Québec de Parcs Canada. J'ai maintenu des relations assez étroites avec des employés de Parcs Canada, qui, depuis la création de l'agence, sont très déprimés et démotivés. Ces employés étaient auparavant très fiers de ce qu'ils faisaient à l'égard des parcs et de l'histoire qu'ils racontaient.

Ils se disent maintenant pris à gérer des budgets faméliques dans une agence très centralisatrice qui manque de moyens. Ils m'ont aussi fait part du fait que Parcs Canada reconnaissait, dans les faits,

l'existence de la nation québécoise, étant donné que c'était des historiens du Québec qui racontaient l'histoire. On peut se demander si, dans le contexte des parcs, le fait qu'il s'agisse désormais d'historiens se trouvant à Ottawa et n'ayant pas nécessairement ce genre de sensibilité risque de donner lieu à une dériviation de l'histoire de la nation québécoise. Ils ont des préoccupations fondamentales de ce côté. Parcs Canada était pour sa part reconnue pour ses historiens tout à fait chevronnés et compétents, capables de créer des centres d'interprétation magnifiques.

Aujourd'hui, dans mon comté, vous pourrez constater que le parc Cartier-Brébeuf, où Jacques Cartier a passé l'hiver 1535, n'est ni un objet de fierté ni un spectacle que vous serez heureux de voir. On voit des clôtures Frost qui balafrent le petit parc. La réplique du bateau de Jacques Cartier est disparue en raison de son pourrissement. Le centre d'interprétation ressemble plutôt à un hangar. Jacques Cartier faisant partie de l'histoire du Québec, cette situation est honteuse pour tout le monde.

Je vous dirai qu'à la limite, si aucune préservation n'est prévue, même si on ne s'oppose pas au fait qu'un projet de loi précise ce qui sera la responsabilité d'un ministère plutôt que d'un autre, cela nous laisse un peu froids. Il est reconnu que l'Agence Parcs Canada a tendance à créer des aires de protection pour ensuite ne rien en faire. Cela fait en sorte que les citoyens ont le sentiment qu'il y a de la conservation et de la protection, alors qu'il n'y en a pas réellement. Je peux vous dire que parfois, la situation s'avère pire que le statu quo ante.

J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

● (0930)

**L'hon. Stéphane Dion:** Merci beaucoup. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire que la situation est préoccupante. J'ai moi-même rencontré un grand nombre d'employés et de syndicats. Mon cadeau de bienvenue a été une grève dans les parcs nationaux. Je partage votre sentiment, à savoir qu'il s'agit d'un secteur sur lequel il faut se pencher à nouveau tous ensemble.

Vous avez mentionné que dans bien des situations, une fois la création d'une aire réalisée, l'entretien et le développement ne suivaient pas comme prévu. La difficulté consiste toujours à choisir entre créer de nouveaux parcs et bien entretenir ceux que nous avons. Ma première réaction aurait été de bien entretenir ceux que nous avons. Cependant, depuis quelques mois, je ne cesse de recevoir des demandes visant à créer de nouveaux parcs; parfois, j'ai le cœur brisé à l'idée d'être obligé de dire non. Pourquoi? Parce que si nous ne créons pas ces aires, nous n'aurons plus l'occasion de le faire parce que nous aurons alors perdu ces écosystèmes. Quand un écosystème devient en danger, il est difficile pour les responsables de l'environnement de refuser de telles demandes, parce qu'ils prennent alors une responsabilité énorme qui pourrait s'avérer irréparable.

Cependant, cela mobilise de l'argent qui pourrait servir à bien entretenir les parcs que nous avons. Il y aura donc une discussion budgétaire très serrée avec le ministre des Finances sur toutes ces questions. Je vous remercie d'attirer l'attention sur les difficultés que nous avons en ce moment.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Bigras, vous avez trois minutes.

[Français]

**M. Bernard Bigras:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je pense que vous venez en effet de...

[Traduction]

**Le président:** Excusez-moi, c'est plutôt une minute.

[Français]

**M. Bernard Bigras:** ... mettre le doigt sur le bobo, comme on dit. C'est l'essence même de mon discours à la Chambre des communes. Nous avons deux choix.

Ne croyez-vous pas que nous devrions investir dans les parcs actuels plutôt que créer de nouvelles zones de protection et de nouveaux parcs? Je suis pour ma part un adepte du camping en famille et je vais au moins deux fois par année au parc de la Mauricie. Je peux vous dire que l'état des parcs est catastrophique.

En termes de priorités stratégiques, ne devrions-nous pas investir dans les parcs actuels plutôt que d'en créer de nouveaux? Ainsi, nous éviterions de créer un peu partout des territoires protégés, soit, mais non entretenus. À force d'élargir ses objectifs, on finit par ne plus viser celui qui sous-tend l'action elle-même.

**L'hon. Stéphane Dion:** Je suis tout à fait d'accord avec vous sur ce point. J'ajouterais cependant que si on risque de perdre à jamais un écosystème en danger, on peut considérer de protéger ce dernier sur le plan juridique en en faisant un parc, quitte à le développer plus tard, après s'être bien occupé de ceux qu'on a déjà.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Chers collègues, je vous rappelle que nous sommes là pour parler du projet de loi. Je comprends que c'est pour vous l'occasion de poser des questions au ministre, mais je vous remercie de bien vouloir vous en souvenir.

M. McGuinty, suivi de M. Wilfert, qui aura 10 minutes.

• (0935)

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Bonjour, monsieur le ministre, et merci de votre présence ce matin.

[Français]

Il me fait grandement plaisir de vous revoir. Merci à tous les invités qui sont ici ce matin.

[Traduction]

Monsieur le ministre, pour ce qui est des effets pratiques de cette fusion, qui semble se faire attendre depuis longtemps—d'ailleurs, félicitations d'avoir piloté ce projet, en vous fondant sur le travail de vos prédécesseurs—quelles en sont les conséquences pratiques sur le plan financier? Par exemple, le budget de Parcs Canada sera-t-il touché par ce changement? Y aura-t-il une plus grande énergie entre votre ministère et Parcs Canada? Je présume qu'il sera plus facile de faire ce à quoi faisait allusion notre honorable collègue, M. Bigras, par exemple, c'est-à-dire de répondre aux préoccupations de certains en ce qui concerne l'intégrité écologique de nos parcs et de profiter ainsi du travail accompli par le groupe mis en place par la ministre Copps à l'époque. Les possibilités de synergie—et peut-être même d'un financement accru—seront-elles plus nombreuses de sorte que nous puissions plus facilement relever les défis auxquels nous sommes confrontés actuellement dans les parcs?

**L'hon. Stéphane Dion:** Je l'espère, et je ferai certainement de mon mieux pour donner à Parcs Canada les ressources dont il a besoin pour corriger une situation problématique.

Il est possible, étant donné qu'Environnement Canada est un plus petit ministère que Patrimoine canadien—un véritable mégaministère—le ministre pourra plus facilement donner la priorité aux parcs, même si Mme Copps était tout à fait résolue à solutionner les problèmes.

Pour ma part, je suis enclin à consolider ce que nous possédons maintenant, même si nous avons pris un engagement international concernant l'augmentation de la superficie de nos zones protégées. Comme je l'ai dit à notre collègue, chaque fois qu'un écosystème est menacé, les pressions qui s'exercent pour intervenir sont à la fois importantes et légitimes.

Nous serons donc appelés à tenir compte de toutes sortes de considérations différentes, et je peux vous dire que je compte travailler en étroite collaboration avec M. Latourelle et toute son équipe. Comme je vous l'ai déjà dit, étant donné que notre ministère est plus petit, nous pourrions effectivement mettre l'écologie et la biodiversité au cœur du processus décisionnel à Ottawa.

**Le président:** M. Scarpaleggia, suivi de M. Wilfert.

[Français]

**M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais souligner que lorsqu'on parle des lieux historiques canadiens, il s'agit nécessairement aussi de l'histoire du Québec. Par exemple, lorsque je passe devant le lieu historique du Canal-de-Lachine et que j'y réfléchis, je suis très fier d'être québécois, étant donné que ce lieu a contribué à l'ouverture du continent nord-américain.

Ma question, monsieur le ministre, porte sur les groupes qui demandent un statut de lieu historique. Bien souvent, ils désirent en bout de ligne obtenir une subvention de Parcs Canada pour des travaux de restauration ou autre chose.

Par le passé, j'ai pu constater qu'il était peut-être préférable de diminuer les attentes. En effet, il y a quelques années, on n'avait que 60 millions de dollars dans le fonds consacré à la restauration des lieux historiques. Dans la foulée de ce que disait mon collègue McGuinty, j'aimerais vous demander comment vous pourriez obtenir des fonds supplémentaires pour accroître ce budget.

**L'hon. Stéphane Dion:** Je ne peux rien annoncer aujourd'hui, sauf que cela fait partie de nos multiples demandes et s'inscrit dans un tout d'une grande importance.

J'ai déjà mentionné l'importance des lieux historiques nationaux. Cependant, comme vous le voyez, nous faisons face à un très grand nombre d'exigences. Je ne pourrai pas satisfaire à toutes les demandes; néanmoins, je comprends bien que les besoins sont très pressants.

Or, pour les trois prochaines années, on n'a plus un sou pour travailler avec les tiers.

• (0940)

[Traduction]

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

Monsieur Wilfert.

**L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.):** Merci, monsieur le président et monsieur le ministre.

Je voudrais faire une observation concernant la protection de notre patrimoine national et culturel. Je me permets de rappeler aux membres de ce comité que ceci ne donne lieu à aucun changement important en ce qui concerne les politiques ou les finances du ministère, mais après avoir écouté le ministre et les propos de mes collègues, je peux vous garantir, monsieur le ministre, que nous ferons de notre mieux pour insister sur l'attribution de crédits additionnels au ministère et surtout pour en faire la promotion. Mais étant donné que nous avons déjà perdu 20 p. 100 de notre patrimoine bâti depuis les années 1970, il nous incombe vraiment de nous assurer de faire notre possible, non seulement pour préserver ce que nous avons actuellement, mais aussi pour fournir les outils financiers qui vont garantir la protection de l'intégrité des sites et parcs actuels. Les activités d'expansion sont nombreuses, mais c'est l'entretien qui constitue la question la plus critique.

La seule question que j'ai ne s'adresse pas vraiment au ministre; elle s'adresse plutôt à vous, monsieur le président. Si je me fonde sur ce que j'ai entendu autour de cette table, on peut supposer que nous allons faire passer le projet de loi à l'étape suivante, et que nous pourrions faire cela aujourd'hui.

**Le président:** Il va sans dire, monsieur Wilfert, que le président demandera conseil au comité et que nous nous pencherons sur cette question précise quand la période des questions sera terminée.

**L'hon. Bryon Wilfert:** J'avais cru comprendre que c'est ça que nous ferions pendant la réunion.

**Le président:** Oui, je comprends.

**L'hon. Bryon Wilfert:** Merci.

**Le président:** Merci.

Y a-t-il d'autres questions des députés du parti ministériel?

Madame Ratansi, vous avez quatre minutes.

**Mme Yasmin Ratansi (Don Valley-Est, Lib.):** Monsieur le ministre, merci de votre présence. Je suppose qu'on peut dire qu'il s'agit là d'un transfert de responsabilités bien réfléchi.

En tant que comptable, ma seule question est celle-ci : Ce transfert des responsabilités de Patrimoine canadien à votre ministère coûtera-t-il quelque chose?

**L'hon. Stéphane Dion:** La réponse est non. Je voulais conserver mes crédits pour l'ouverture du canal de Lachine, comme nous l'avons d'ailleurs fait. Maintenant que le canal de Lachine est ouvert, nous devons déterminer ce que nous allons en faire. Cela a coûté 36 millions de dollars. Mais pour répondre à mon collègue d'en face, il s'agit là justement du genre d'investissement que je souhaite faire, et je suis heureux de pouvoir vous dire que ce transfert de responsabilités ne coûtera rien à l'administration publique.

**Le président:** Merci.

Nous passons maintenant à M. Cullen.

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Merci beaucoup, monsieur le président, et merci, monsieur le ministre, de votre présence.

Je trouve intéressant que vous nous ayez dit, en parlant de ce transfert, que cela ne coûte rien. D'après les personnes à qui j'ai parlé, le dernier transfert a coûté entre 20 millions et 25 millions de dollars, ou une somme semblable, alors j'aimerais que vous m'expliquiez pourquoi c'était le cas précédemment.

Voilà ma première question.

Évidemment, comme l'ont déjà dit mes collègues qui sont favorables à ce transfert de responsabilités, la formule proposée semble plus logique. Par contre, je suis tout aussi préoccupé que d'autres par la question des ressources qui seront accordées pour concrétiser ce désir d'expansion du système, d'après ce que disent les gens sur le terrain et les membres du comité.

Je trouve également inquiétants certains textes du projet de loi, et notamment le libellé du projet d'article 2.1 où on dit que tout membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada peut être désigné ministre. Je me demande pourquoi le libellé est si vague. Pourquoi ne pas dire tout simplement que le ministre de l'Environnement est le ministre responsable? Pourquoi éloigner la prise de décision en prévoyant qu'un membre du Conseil privé de la Reine détienne ce titre? Pourquoi ne pas être précis et nommer le ministère responsable?

De plus, je vous encourage à modifier le projet de loi pour que dans l'éventualité d'un nouveau transfert à l'avenir—et je suis convaincu qu'il y a cinq ans, il n'était pas du tout question de retransférer les responsabilités à l'autre ministère, mais c'est justement cela qui est proposé maintenant—le Parlement soit consulté à ce sujet. Ayant entendu les propos de mes collègues et de gens de toutes les régions du pays concernant l'importance de cette question pour toute la population canadienne...je trouve anormal que les décisions à propos d'un tel transfert soient prises à huis clos étant donné les dépenses que cela suppose et le désarroi qu'une telle décision peut créer chez les employés. Mais les difficultés surgissent des menus détails, et je me demande s'il n'y a pas de menus détails dans ce projet de loi qui risquent de poser gravement problème. Pourquoi ne pas le ramener au Parlement et opter pour une formulation plus précise?

Je vais m'en tenir à cela pour l'instant, mais j'aurai d'autres questions à poser par la suite.

**L'hon. Stéphane Dion:** Merci infiniment, cher collègue.

Je crois savoir que le premier ministre a la prérogative de décider comment constituer son cabinet, de sorte qu'on emploie normalement cette formulation-là. C'est ce qu'on m'a donné à entendre.

En ce qui concerne le fait que ce transfert ne coûte rien à l'administration centrale, je sais que c'est le cas, mais je pourrais peut-être demander à M. Latourelle de vous parler de ce qui s'est fait par le passé.

**M. Alan Latourelle (directeur général, Agence Parcs Canada):** Le plus important changement que nous ayons connu par le passé était lié au fait que les ministres responsables de Parcs Canada changeaient de temps en temps. À l'époque, Parcs Canada ne constituait pas une agence distincte, et par conséquent nous relevions de différents ministères. En 1993, par exemple, la responsabilité de Parcs Canada est passée du ministère de l'Environnement à celui du Patrimoine canadien. Ainsi toute notre infrastructure et tous nos services ministériels étaient liés. À mesure que se déroulait ce processus, il y a eu des négociations et des ressources ont été attribuées aux deux organismes.

Cette fois-ci, la situation est fort différente, puisque Parcs Canada constitue une agence distincte qui dispose de son propre budget. Ainsi la totalité du budget de Parcs Canada et de ses systèmes de soutien ont été transférés à l'autre ministère, si bien que je relève maintenant du ministère de l'Environnement. En ce qui nous concerne, il n'y a pas de conséquences financières.

• (0945)

**M. Nathan Cullen:** Donc, vous ne vous attendez à aucune conséquence de ce genre. Très bien.

En ce qui concerne la décision proprement dite—c'est-à-dire le fait de faire prendre cette décision par le Parlement par opposition au conseil des ministres, certains laissaient entendre que c'est une affaire très compliquée et très coûteuse. Je ne peux pas m'empêcher de dire que la question de la complexité me semble importante. Ce n'est peut-être pas la méthode la plus rapide, mais il faut passer par là afin d'entendre les vues des Canadiens vivant dans toutes les régions du pays.

Je tiens pour acquis que ce projet de loi modifiera cette procédure, en ce sens que le gouvernement ne serait plus tenu de s'adresser à la Chambre à l'avenir pour faire autoriser de nouveau le transfert de Parcs Canada. C'est bien ça?

**L'hon. Stéphane Dion:** Pourriez-vous répondre à cette question?

**M. Alan Latourelle:** Ce que j'aimerais ajouter, et cela suscite effectivement certaines préoccupations, car si les responsabilités sont transférées d'un ministère à l'autre de sorte que l'orientation globale de Parcs Canada... Ce que les membres du comité doivent comprendre, c'est que ce projet de loi concerne la Loi sur l'Agence Parcs Canada, c'est-à-dire l'organisme proprement dit. Mais en ce qui concerne nos parcs nationaux, c'est plutôt la Loi sur les parcs nationaux du Canada qui les régit. Donc, s'agissant de l'intégrité écologique, c'est seulement si cette dernière loi est modifiée que l'intégrité écologique pourrait ne plus être la plus grande priorité, et je ne prévois pas qu'une telle chose se produira.

Le fait est qu'il existe d'autres lois régissant les opérations de Parcs Canada qui précisent que l'intégrité écologique des parcs constitue la première responsabilité de Parcs Canada.

**M. Nathan Cullen:** Très bien.

J'ai une autre question. Je me demande, étant donné qu'il est question de créer de nouveaux parcs et de nouvelles zones protégées, dans quelle mesure il est prévu que les Premières nations du Canada soient consultées à ce sujet? Dans bien des cas, les zones dont on parle correspondent à des terres qui n'ont jamais été cédées par les Autochtones et qui peuvent éventuellement être visées par un traité. Dans quelle mesure ce processus a-t-il été positif jusqu'à présent, et quel est la démarche prévue?

J'ai entendu des histoires que j'ai trouvées inquiétantes, puisqu'on disait que M. Chrétien, depuis sa place dans l'avion, pointait du doigt vers une zone en décrétant qu'un nouveau parc y serait créé. À notre époque, on ne peut plus permettre que les choses se fassent de cette façon.

**L'hon. Stéphane Dion:** Oui, c'était au début des années 1970. À l'époque, M. Chrétien était ministre chargé des Parcs nationaux et il avait beaucoup de responsabilités. Il avait la possibilité de prendre lui-même certaines décisions, et grâce à ses décisions, nous avons réussi à protéger nos écosystèmes sur une très grande superficie.

Cependant, vous avez raison de dire que nous vivons maintenant à une autre époque. Je ne peux plus faire de même, et m'attribuer le droit de décider où l'on créera un parc national. Nous ne sommes plus en 1970; nous sommes en 2004.

Et vous avez aussi raison de dire que les droits des peuples autochtones constituent une considération importante, non seulement lorsqu'on crée un nouveau parc, car par le passé, certains parcs ont été créés dans le cadre des négociations touchant les revendications territoriales et l'autonomie gouvernementale... Et une fois que ces parcs sont en place, que faut-il faire pour nous assurer que les

populations autochtones participent à l'usufruit, au développement et à la protection du parc, et qu'elles bénéficient de la formation nécessaire pour être en mesure de le faire? Donc, nous avons la responsabilité de maintenir la qualité de nos parcs, et en tant qu'agents de protection de la nature, nous ne pouvons pas nous permettre de compromettre cette qualité.

Voilà justement une de mes préoccupations, et j'ai déjà parlé à M. Latourelle de ce que nous devons prévoir dans notre plan d'action pour nous assurer que les peuples autochtones du Canada jouent un rôle très important dans tout ce processus.

**M. Nathan Cullen:** J'ai une dernière remarque à faire à ce sujet. En ce qui concerne le parc Gwaii Haanas situé dans les îles de la Reine-Charlotte, il existe un compte qu'on appelle le CRMS, soit le compte de reboisement de Moresby-Sud. Le Cabinet en est actuellement saisi et il y aurait lieu maintenant de faire ce transfert. À mon avis, ce serait une grande déclaration d'appui pour les Premières nations que de décider enfin de leur transférer ces crédits. Peut-être pourrions-nous en parler plus tard avec certains membres de votre personnel.

À mon sens, les Premières nations cherchent à obtenir de vous et de vos collègues que vous preniez l'engagement ferme de prévoir un processus inclusif; que vous n'allez pas décider de leur en parler après coup—notamment dans les secteurs que je représente.

Merci de votre...

**L'hon. Stéphane Dion:** Oui, nous devrions en discuter.

**M. Nathan Cullen:** Je serais ravi de le faire.

Merci beaucoup pour vos réponses.

• (0950)

**Le président:** Chers membres, le seul parti qui n'a pas épuisé ses 10 minutes est le Parti conservateur. M. Jean m'a indiqué qu'il voudrait se servir du temps qui reste.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Merci.

C'est parfois avantageux d'être le premier, mais pas toujours. Ayant entendu les propos de mes collègues du Bloc concernant la situation au Québec, je souhaite maintenant faire quelques autres observations.

D'abord, je trouve louable que votre méthode consiste à réserver plus de terres pour la création de parcs plutôt que moins. Pour moi c'est une bonne méthode. Même si on ne peut pas les entretenir, au moins on peut les réserver et nous assurer qu'elles ne seront pas aménagées et donc perdues à tout jamais.

Deuxièmement, j'aimerais vous inviter à visiter le nord-est de l'Alberta, et notamment Fort McMurray. La plupart des gens qui visitent cette région nous parlent toujours des sables bitumineux et veulent y aller pour cette raison-là. Donc, je vous invite à venir et à voir vous-mêmes les autres merveilles naturelles qui s'y trouvent, telles que le parc national Wood Buffalo et les dunes de sable, qui constituent, à mon avis, l'une des merveilles naturelles du monde. Le lac Athabasca est situé sur le bouclier et, somme toute, c'est une région d'une très grande beauté qui sera perdue à tout jamais si on ne prend pas des mesures pour la protéger.

Je voulais dire aussi que j'ai passé du temps au Québec et en Ontario—pour la première fois en réalité. J'ai fait un peu le tour en voiture, et je dois dire que je suis très impressionné par les parcs nationaux qui s'y trouvent. Nous n'avons pas à nous inquiéter de ceux qui se trouvent dans le nord-est de l'Alberta—du moins pas en ce qui concerne l'infrastructure, puisqu'il n'y en a pas. Il n'y a même pas de toilettes extérieures.

Donc, en ce qui concerne l'infrastructure dans le nord-est de l'Alberta et l'idée de réserver des terres, je pense que ce genre de choses se fait attendre depuis longtemps et qu'il faut maintenant songer à protéger certaines de ces zones, au lieu de se préoccuper uniquement des sables bitumineux et du gaz qu'on trouve dans cette région.

À titre d'information, je me permets de vous signaler que Fort Chipewyan, qui se trouve dans ma région, représente la plus ancienne collectivité de toute la province de l'Alberta. Ce site est dans un état lamentable, surtout en ce qui concerne les Autochtones qui y habitent, malgré le fait qu'il fasse partie du parc national Wood Buffalo et que les Autochtones pourraient certainement entretenir ces sites. Encore une fois, Fort McMurray et toute cette région sont à l'origine d'une bonne partie du développement qui s'est produit dans l'ouest du Canada, dont l'histoire ressemble à celle du Québec et du reste du Canada, ayant constitué la route commerciale pour le commerce du sel, des fourrures et du poisson au fil des ans.

Je pense qu'il serait bon, monsieur le ministre, que nous nous intéressions à certaines de ces zones qui ont été terriblement négligées. Si on ne les réserve pas maintenant—rappelez-vous que les activités d'aménagement ont décuplé au cours des 15 dernières années—si nous n'agissons pas, nous allons les perdre à tout jamais, alors qu'il s'agit de zones d'une très grande beauté.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**L'hon. Stéphane Dion:** Merci beaucoup. Vous feriez un bon agent de développement touristique. Vous avez avancé de très bons arguments en ce qui concerne votre province. Et vous avez raison, il y aurait lieu de faire beaucoup de choses en Alberta. Comme vous le savez, nous sommes très présents en Alberta. C'est la province où les parcs nationaux du Canada sont les plus développés, et à juste titre. Il y existe une grande capacité, mais les besoins sont très importants, et j'en suis conscient.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre, et merci chers collègues.

À mon avis, nous avons eu une très bonne discussion. Monsieur le ministre, les questions et les réponses vous auront clairement indiqué non seulement à quel point les membres du comité connaissent bien leurs régions et leurs provinces, mais aussi l'intérêt qu'ils y portent. Je sais que vous et vos collaborateurs ont bien écouté les réponses et les questions.

En ce qui concerne le président...et je suis sûr que les téléspectateurs qui suivent ces délibérations auront compris que l'esprit et le fond du projet de loi serviront de guide à nos responsables en ce qui concerne l'intendance des parcs, quelque chose qui nous tient tous à cœur.

Ce projet de loi est donc le premier que nous avons à examiner aujourd'hui, et à ma connaissance, aucun amendement n'est proposé. Quand nous avons des amendements nous les passons en revue individuellement, mais puisque ce n'est pas le cas, je demande l'autorisation du comité de mettre le projet de loi aux voix comme s'il s'agissait d'un examen article par article. Nous avons 28 articles en tout. Je suis donc prêt à accueillir une motion—si tous les membres

sont d'accord, et je ne vois personne qui s'y oppose—visant à mettre aux voix les articles 1 à 28.

Voilà donc comment nous allons procéder, sauf pour l'article 4, puisque M. Cullen a quelque chose à présenter concernant l'article 4. Puis-je donc supposer que vous êtes prêts à adopter le projet de loi, soit les articles 1 à 28, à l'exception de l'article 4?

(Les articles 1 à 3, inclusivement, sont adoptés)

(Les articles 5 à 28, inclusivement, sont adoptés)

(Article 4)

● (0955)

**Le président:** Monsieur Cullen.

**M. Nathan Cullen:** Mon commentaire rejoint la question que j'ai posée tout à l'heure concernant la procédure qui est suivie pour transférer la responsabilité des parcs à différentes autorités. Bien que le comité soit d'accord et que nous appuyions la décision qui a été prise en ce qui concerne le ministère qui sera responsable des parcs, le libellé de l'article 4 m'inquiète, puisque la désignation dont il est question ici se fait au Cabinet, et donc à huis clos. Ça m'inquiète. Je trouve inquiétant, étant donné que les parcs constituent un élément si important de l'identité canadienne et de ce que nous sommes en tant que nation, que cette désignation puisse se faire sans que le Parlement en soit saisi. D'après ce que j'ai pu comprendre—et comme je suis nouveau ici, je suis prêt à accepter l'avis du comité à ce sujet—il serait important de ne pas inclure un tel article dans ce projet de loi. J'aimerais qu'on passe en revue cette procédure que d'autres à qui j'ai parlé ont qualifiée de lourde que le gouvernement doit suivre quand il décide de transférer cette responsabilité à une autre autorité. Les responsables de certains organismes non gouvernementaux m'ont dit qu'ils ont peur de ce qui pourrait arriver à l'avenir et se demander si le gouvernement ne pourrait pas tout simplement décider de confier cette responsabilité à Industrie Canada, ou au ministère des Transports, ou encore à n'importe quel autre ministère, encore une fois sans que le Parlement ait son mot à dire. Je sais que du point de vue de la procédure, mes connaissances sont un peu faibles, mais j'essaie de comprendre l'intention qui sous-tend cet article.

À mon avis, dès lors qu'il est question de transférer le mandat—non pas tellement le mandat, mais plutôt les pouvoirs relatifs à l'intendance des parcs au Canada, il conviendrait que l'on passe par le même processus que celui auquel nous participons actuellement. À mon avis, ce processus n'est pas du tout lourd. Voilà donc la recommandation que je voudrais faire au comité. Je ne suis pas tout à fait sûr que ce soit cet article-là qu'il faille modifier ou supprimer, mais c'est bien l'impression que j'ai, après avoir entendu les questions des uns et des autres. Et jusqu'à présent, les réponses ne m'ont pas satisfait.

**Le président:** Pourrais-je intervenir à ce sujet, en ma qualité de président?

Vous aurez compris que cette disposition suscite certaines préoccupations. Nous parlons en l'occurrence de l'article 4:

La même loi est modifiée par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

2.1 Le gouverneur en conseil peut désigner tout membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada à titre de ministre pour l'application de la présente loi.

Si j'ai bien compris la question du député, il se demande si ce mécanisme n'est pas un peu vague, de sorte qu'on puisse ne pas respecter complètement l'esprit de ces dispositions? Corrigez-moi si je me trompe, monsieur Cullen, mais...

**M. Nathan Cullen:** On ne parle pas ici de mauvaises intentions. Il s'agit simplement de prévoir ce qui peut arriver en cinq, dix ou quinze ans si le gouvernement décide de changer les responsabilités des ministères et de modifier leurs pouvoirs et leur orientation. Dieu sait ce qui pourrait arriver si un autre gouvernement ayant une autre attitude était au pouvoir et ne partageait pas la passion du ministre actuel pour l'intégrité écologique, par exemple.

Je trouve préoccupant que ce type de dispositions permette à un gouvernement d'opérer ce type de transfert, de modifier peut-être le mandat et l'orientation des parcs, et de confier cette responsabilité à un ministre qui peut être moins enthousiaste et moins passionné pour la cause—je regrette si cela vous semble désinvolte, mais c'est une préoccupation sérieuse en ce qui me concerne. Un article comme celui-ci permet au gouvernement d'opérer ce type de transfert sans que le gouvernement soit consulté, et après coup, c'est trop tard. Tout d'un coup, nos parcs pourraient devenir des sortes de Disneylands où les profits, plutôt que l'intégrité écologique, priment.

**Le président:** Monsieur le ministre, souhaitez-vous répondre ou demander peut-être à un de vos collaborateurs de répondre?

**L'hon. Stéphane Dion:** Je voudrais préciser qu'un processus qui passe par le gouverneur en conseil ne peut être qualifié, à mon avis, de processus qui se déroule à huis clos. Il y a une démarche en bonne et due forme qui doit se dérouler officiellement. Cela ne se fait pas davantage à huis clos que le processus que vous proposez. De plus, la démarche que vous proposez pourrait avoir des conséquences financières. Voilà pourquoi nous avons retenu cette formule-là, et de toute façon, cette décision est la prérogative du premier ministre.

Monsieur Latourelle voudrait peut-être ajouter quelque chose.

**M. Alan Latourelle:** En ce qui concerne les points que vous avez soulevés au sujet des parcs nationaux plus précisément, leur administration et leur orientation, il ne fait aucun doute que ces éléments-là sont régis par la Loi sur les parcs nationaux, qui précise, encore une fois, que l'intégrité écologique constitue la première priorité. Donc, toute modification exigerait l'adoption d'une loi du Parlement. S'agissant de la protection de nos parcs nationaux et de la présence de l'intégrité écologique dans l'administration de ces parcs, ce principe est clairement énoncé dans la Loi sur les parcs nationaux. Tout changement relatif à cette mission exigerait l'adoption d'une loi du Parlement.

**Le président:** Monsieur Wilfert.

• (1000)

**L'hon. Bryon Wilfert:** Monsieur le président, j'allais dire que nous parlons ici de deux lois différentes. C'est très bien. Je comprends les préoccupations de M. Cullen, mais je peux l'assurer que tout changement visant l'intégrité de nos parcs serait débattu au Parlement, et à juste titre.

Je vous fais remarquer également que l'opinion publique nous jugerait très, très mal, j'en suis sûr, si jamais il était question de confier ces responsabilités à Industrie Canada ou à un autre ministère. Le ministère de l'Environnement est parfaitement adapté à ce mandat. Donc, la question de l'intégrité serait certainement traitée à la Chambre de façon tout à fait ouverte et transparente.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Très bien.

Monsieur Cullen, nous sommes tous les deux en train d'apprendre des choses en ce qui concerne le processus. Si vous souhaitez qu'on consigne vos préoccupations au sujet de cet article, vous pourriez simplement voter contre et à ce moment-là, vous seriez inscrit comme étant une voix négative.

**M. Nathan Cullen:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** S'il n'y a plus de questions à ce sujet, je mets aux voix l'article 4.

(L'article 4 est adopté à la majorité des voix)

**Le président:** Le titre est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Le projet de loi est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Dois-je faire rapport du projet de loi C-7 à la Chambre, sans amendement?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Nous passons maintenant au projet de loi C-15, Loi modifiant la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999). Chers collègues, cette procédure semble avoir donné d'assez bons résultats jusqu'à présent. Je sollicite donc votre appui pour suivre la même procédure cette fois-ci.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Très bien.

Monsieur le ministre.

**L'hon. Stéphane Dion:** Monsieur le président, je désire remercier tous mes collègues d'avoir appuyé à l'unanimité le projet de loi dont il vient d'être question. Vous avez dit que mes collaborateurs écoutent mes réponses aux questions qui sont posées, et je pense que jusqu'à présent, ils ont bien apprécié les deux et que tout va bien.

L'autre projet de loi que nous examinons ce matin est le projet de loi C-15. Appelons-le le projet de loi sur les oiseaux. Ce dernier est également le résultat d'une initiative prise par mon prédécesseur. Je suis très heureux de le ramener au Parlement, parce que j'ai reçu beaucoup de demandes dans ce sens de gens représentant une multiplicité de milieux.

[Français]

Ce projet de loi traite en effet des centaines de milliers d'oiseaux de mer qui trouvent la mort—on estime leur nombre à 300 000 par année—dans les eaux canadiennes chaque année, par suite de contamination par des déchets d'hydrocarbures que déversent illégalement les navires.

Une seule goutte d'hydrocarbure de la taille d'une pièce de 25 ¢ peut tuer un de nos guillemots, de nos macareux, de nos mergules nains ou de nos mouettes et goélands. Cette goutte d'hydrocarbure traverse les défenses naturelles des oiseaux infectés et attaque la structure unique de leur plumage qui, normalement, repousse l'eau et résiste au froid. Les hydrocarbures affaiblissent l'isolation thermique et l'imperméabilité du plumage ainsi que la flottaison des oiseaux. Cela cause la mort des oiseaux par hypothermie ou par inanition.

De plus, les hydrocarbures contiennent de nombreuses substances nocives qui sont ingérées ou inhalées par les oiseaux lorsque ceux-ci essaient de se nettoyer, causant un empoisonnement de leurs organes internes et des conséquences néfastes, souvent mortelles. Les oiseaux mènent alors un combat désespéré contre les éléments et leur énergie est sapée par le froid de l'océan. Il leur faut des jours pour mourir, et c'est une bataille qu'ils sont voués à perdre. Le malheureux spectacle d'oiseaux morts ou mourants, couverts de mazout sur le rivage, par exemple, soulève la colère du public et l'attention des médias et ce, tout à fait à bon escient.

Le projet de loi C-15 nous rendra davantage en mesure d'agir en matière d'application de la loi pour nous opposer à ces propriétaires de navires et à leurs opérateurs qui tentent d'économiser temps et argent aux dépens de la santé de nos écosystèmes en déversant illégalement des déchets d'hydrocarbures dans l'eau.

Nous savons que les oiseaux de mer se trouvent par millions près des côtes de l'Atlantique et du Pacifique canadien. Nous ne doutons pas que des problèmes d'oiseaux mazoutés surgissent partout où un grand nombre d'oiseaux partagent l'océan avec le dense trafic maritime international.

En fait, si on parle précisément des rivages du Canada atlantique, on peut dire qu'ils sont parmi les plus importants de la planète pour les oiseaux de mer et ce, pendant toute l'année. En outre, ces nombreux oiseaux sont dans des eaux où se trouvent les routes maritimes les plus utilisées de l'Atlantique Nord. Ce qui complique davantage la situation, c'est que la plupart de ces navires sont de passage; ils n'amerrissent donc pas forcément dans nos ports. Voilà une situation difficile où se trouvent de nombreux oiseaux, de nombreux navires et des navires de passage.

De plus, on a pu se rendre compte qu'avec le temps, un écart s'était creusé entre la sévérité des peines appliquées au Canada et celle des peines imposées dans d'autres pays, notamment dans le cadre du régime de sanctions en vigueur aux États-Unis. Par conséquent, il est fréquent qu'au Canada, on demande, de façon tout à fait légitime, que les amendes soient plus élevées.

• (1005)

[Traduction]

Cette loi n'est pas la seule loi canadienne qui aborde le problème de la pollution marine. La Loi sur la marine marchande du Canada porte sur l'exploitation de la marine marchande et renferme des règles concernant l'équipement pour la lutte contre la pollution, les journaux de bord et ainsi de suite, ce qui en fait souvent le premier point de référence dans un cas de pollution par les hydrocarbures. Donc, les modifications apportées à cette loi sont très importantes. Les lois environnementales visées par le projet de loi que je propose sont modifiées pour assurer un complément parfait à la Loi sur la marine marchande du Canada. Je tiens à apporter cette précision parce que les responsables de l'industrie concernée avaient certaines préoccupations à cet égard et je suis convaincu que nous y avons répondu.

Environnement Canada, Transports Canada et la Garde côtière canadienne comptent se concerter pour appréhender les navires pollueurs, et ce en appliquant l'ensemble des lois concernées conformément au droit international. Mais l'un des avantages de ce projet de loi, c'est qu'il permettra d'éliminer toute ambiguïté sur l'application de la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) dans la zone économique exclusive lorsqu'il faut prendre des mesures contre les équipages de navires fautifs. Voilà donc le premier élément—à savoir nous doter d'une capacité

accrue de prendre des mesures d'exécution qui dépassent de loin ce qui nous était possible auparavant.

Nous devons aussi véhiculer le message auprès des tribunaux selon lequel les modifications à la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs précisent des facteurs à prendre en compte pour la détermination des peines. Nous devons veiller à ce que nos agents d'exécution soient protégés sous le régime du Code criminel advenant qu'on cherche à les corrompre ou à les agresser pour les empêcher de faire leur travail.

Ces modifications feront passer l'amende maximale prévue par la loi à un million de dollars, et prévoient également des amendes plus élevées pour les cas de récidive. Le projet de loi renfermera également des lignes directrices pour la détermination des peines à infliger, de façon à ce que celles-ci reflètent la gravité des dommages causés à l'environnement.

[Français]

Permettez-moi de vous donner quelques détails. Pour toute personne ou tout navire déclaré coupable par procédure sommaire, les pénalités maximales passeront de 100 000 \$ à 300 000 \$. On passera aussi de 250 000 \$ à un million de dollars pour les actes qui relèvent du Code criminel. Pour toute action subséquente, on doublera la pénalité, qui passera de 300 000 \$ à 600 000 \$ dans un cas, et de un million à deux millions de dollars dans l'autre cas. La possibilité existe d'augmenter ces pénalités pour chaque jour d'infraction. On est dans un autre monde, comme vous pouvez le voir.

[Traduction]

La plus forte amende maximale assurera une plus grande conformité de la loi aux activités modernes de la marine marchande, activités qui rapportent beaucoup d'argent à présent.

De nombreux navires sillonnent les eaux canadiennes, loin des côtes. Il n'a pas été facile de déterminer quels navires sont responsables des nombreux rejets d'hydrocarbures en mer. Ainsi certains exploitants de navires peuvent penser qu'ils ne seront jamais pris en flagrant délit. De plus, sans des lois prévoyant des amendes proportionnelles aux coûts environnementaux, certains acteurs de l'industrie de la marine marchande peuvent se dire qu'il leur coûtera moins cher de payer éventuellement l'amende que d'éliminer également leurs déchets au port.

Les amendes plus élevées, ainsi que les autres dispositions du projet de loi concernant la tenue d'un journal de bord, assureront une plus grande harmonie entre notre démarche et celle des États-Unis, où les amendes pour rejets illégaux ont été beaucoup plus élevées qu'au Canada jusqu'à présent. Par l'entremise de ce projet de loi, nous garantissons que les exploitants de navires ne croiront plus que les rejets illégaux de polluants en mer peuvent se faire en toute impunité au Canada.

L'augmentation des amendes vise à faire pencher l'analyse risques-bénéfices des exploitants de navires en faveur des oiseaux. Des pays des quatre coins du monde essaient depuis quelque temps de renforcer les lois et leur application dans ce domaine. Malheureusement, les navires continuent de polluer et les oiseaux meurent par centaines de milliers. Le Canada figure à présent parmi les zones les plus à risque pour les oiseaux de mer. Nos lois doivent donc être actualisées pour y prévoir des pouvoirs d'application tous terrains et pratiques, afin que la communauté maritime internationale entende notre message haut et fort. Cette dernière souhaite que la situation soit claire et prévisible, et voilà justement ce qu'offre le projet de loi.

Le Canada ne tolérera plus le massacre insensé des oiseaux par des équipages qui espèrent économiser, si peu soit-il, temps ou argent en violant les codes internationaux et les lois environnementales du Canada. Les mesures décrites dans ce projet de loi renforcent les engagements que nous avons déjà pris dans le cadre de différentes conventions internationales—et auprès de la population canadienne—concernant la conservation de la biodiversité et la protection de notre héritage naturel. Que ce projet de loi soit un symbole de cette volonté de protection.

Les océans apportent des milliards de dollars à l'économie canadienne, et les écosystèmes océaniques favorisent la salubrité de notre environnement et la santé de nos concitoyens. Tel qu'il s'y engage dans son discours du Trône, le gouvernement contribuera à la mise au point de nouvelles technologies portant sur les océans, établira un réseau d'aires marines protégées, réalisera des plans de gestion intégrés et renforcera l'application des règles régissant les océans et les pêches. Parmi ces engagements, le présent projet de loi permettra non seulement de mettre fin aux abus que subissent les oiseaux de mer pris dans des nappes d'hydrocarbures, mais de démontrer la volonté du Canada à concrétiser sa vision élargie d'un avenir durable pour les ressources océaniques.

Merci beaucoup, monsieur le président.

• (1010)

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Ce sera d'abord le tour du Parti conservateur.

**M. Lee Richardson:** Merci, monsieur le président, et merci encore une fois, monsieur le ministre.

J'ai l'impression que vous n'aurez peut-être plus jamais un passage aussi agréable devant un comité que celui que vous visez aujourd'hui. Nous voilà donc saisis d'un autre projet de loi qui repose sur de bonnes intentions. On pourrait peut-être dire qu'il a été un peu long à se concrétiser, mais mieux vaut tard que jamais.

Je me souviens—moi qui suis des Prairies—d'avoir amené mes jeunes enfants voir les belles plages de la côte est du Canada et de la réaction de ma fille ce beau jour ensoleillé sur ces belles plages, lorsqu'elle a vu un oiseau mazouté qui agonisait sous ses yeux en battant faiblement des ailes. Quel gaspillage tragique, et quelle destruction tout à fait inutile de nos oiseaux de mer. Je dois dire que nous sommes très heureux que le gouvernement prenne des mesures pour solutionner ce problème.

C'est tellement insensé, et on se demande à quoi ça sert de faire des enquêtes si c'est pour découvrir que bon nombre de ces grandes compagnies de navigation, souvent étrangères, se préoccupent peu de nos eaux côtières et qu'elles peuvent enfreindre les lois en toute impunité. J'ai trouvé très préoccupant d'apprendre que ces gros navires peuvent se permettre de faire n'importe quoi, étant donné que la surveillance sur nos côtes est insuffisante. Vous prenez des mesures pour régler ce problème. Pour des raisons financières, bon nombre d'entre eux voulaient simplement éviter d'avoir à payer le rejet légal de leurs eaux de cale au port ou—et c'est encore pire—les amendes au Canada ont été si faibles jusqu'à présent qu'ils étaient tout à fait disposés à prendre le risque d'être pris en flagrant délit. D'ailleurs, les risques qu'on les poursuive étaient minimes, étant donné que les responsabilités dans ce domaine relèvent de plusieurs ministères canadiens. On pouvait se demander qui était vraiment responsable de ce genre de choses.

Voilà donc des éléments pour lesquels vous apportez des solutions dans ce projet de loi. Le fait que vous proposiez maintenant ces mesures ne peut qu'être bénéfique à nos côtes et à nos eaux marines.

Je suis également heureux de voir que nous pourrions enfin régler les problèmes de compétence qui se sont posés précédemment, lorsque différents ministères fédéraux prétendaient avoir la responsabilité de protéger nos côtes. Je vous demande de confirmer que c'est ce que vous comptez faire avec ce projet de loi. À présent nous avons Environnement Canada, qui est responsable de la protection des oiseaux migrateurs et de l'environnement marin; Transports Canada, qui est chargé de réglementer la marine marchande, de contrôler la pollution, et d'assurer la surveillance; le ministère des Pêches et Océans...là la Garde côtière est responsable de la pollution marine; et le ministère de la Justice, qui se charge des questions juridiques. Tout cela paraît tellement compliqué quand on veut réprimer certaines activités au large de nos côtes, alors que ce sont des problèmes qu'on peut si facilement éviter. Le fait que nous n'ayons pas des mesures de protection des oiseaux de mer donne lieu à des pertes tragiques et constitue un terrible gaspillage.

Je dois donc vous dire que nous sommes très heureux que ce projet de loi soit déposé. Je regrette que cela ait pris si longtemps. Je vous remercie d'avoir pris l'initiative de le présenter, et je précise que nous n'avons aucune objection quant aux finalités du projet de loi.

Encore une fois, merci de l'avoir présenté.

• (1015)

**L'hon. Stéphane Dion:** Merci beaucoup, cher collègue, et merci surtout d'être d'accord avec nous sur la nécessité de protéger nos oiseaux et cet écosystème.

Pour ce qui est de la nécessité de tirer au clair la capacité des organes gouvernementaux de travailler ensemble de façon cohérente, je suis entièrement d'accord avec vous. Je crois savoir qu'un protocole d'entente sur la démarche précise prévue pour les différentes étapes d'examen du projet de loi sera déposé avant Noël pour nous assurer que la priorité de cette loi sera bel et bien l'environnement océanique.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Merci, monsieur le président. J'ai quelques questions à poser ce matin.

En tant que plaideur qui défendait l'autre position pendant bien des années, j'ai une certaine expérience de ce genre d'affaires, et je tiens à féliciter les rédacteurs de ce projet de loi d'avoir eu l'idée de recourir à la norme juridique de la perquisition et de la saisie en l'appliquant aux navires. À mon avis, les situations dont on parle ne sont pas à ce point différentes pour que l'on ne puisse pas envisager une telle démarche, et je tiens donc à les en féliciter.

J'ai tout de même certaines inquiétudes. Je ne pense pas l'avoir vu, mais peut-être pourriez-vous me dire si le projet de loi C-15 interdit aux navires d'emprunter certaines voies navigables—par exemple, dans des zones qui sont fragiles et sont désignées vulnérables, en raison de la présence d'oiseaux migrateurs? Le projet de loi renferme-t-il des dispositions visant à interdire l'accès à de telles zones?

**L'hon. Stéphane Dion:** Vous me demandez si le projet de loi désigne certaines zones. Eh bien, ce n'est pas ainsi que nous...

**M. Brian Jean:** Il s'agit plutôt d'une mesure générale.

Ma prochaine question porte sur l'inclusion dans ce projet de loi de dispositions visant à faire enregistrer le déversement de déchets dans la mer. Par exemple, un agent pourrait-il monter à bord d'un navire et déterminer, grâce à un système d'enregistrement, si les eaux de cale ont été délestées, si bien que l'agent pourrait voir que les eaux de cale n'avaient pas été déchargées au port, et puisque le navire avait nécessairement des eaux à décharger, que ces dernières avaient dû être déchargées en haute mer? Le projet de loi prévoit-il des mesures d'enregistrement de ce genre?

**L'hon. Stéphane Dion:** J'invite M. Swerdfager à répondre à votre question.

**M. Trevor Swerdfager (directeur général, Service canadien de la faune, service de la conservation environnementale, ministère de l'Environnement):** Le projet de loi ne contient aucune disposition prévoyant de telles mesures.

Je voudrais tout de même être sûr d'avoir bien compris votre question. Il me semble que vous parlez d'un système qui vous permettrait, si vous montiez à bord d'un bateau, de savoir où avaient été déversées les divers déchets ou substances.

Le journal de bord sert justement à cela. Les exploitants sont tenus de consigner le mouvement de divers fluides d'un point à l'autre. Ils sont tenus de consigner au journal de bord le déversement au port de certaines substances. Ils ne sont pas tenus de posséder un document s'ils ont enfreint la loi, mais le fait est qu'ils tiennent des dossiers très, très détaillés concernant le mouvement des fluides dans la cale. C'est le genre de chose qui peut faire l'objet d'une inspection, et le projet de loi prévoit qu'un inspecteur ou agent d'exécution puisse saisir ces dossiers s'il le désire.

• (1020)

**M. Brian Jean:** Je constate également que le projet de loi inflige des amendes pour la destruction ou la dissimulation de documents de ce genre, et cela me semble tout à fait louable.

Le projet de loi renferme-t-il des mesures qui auraient pour résultat d'inciter les exploitants à vidanger leurs eaux de cale dans nos installations portuaires? Je sais que l'objet premier de cette mesure législative est d'infliger des pénalités, et comme vous le savez fort bien, les lois sont efficaces soit quand elles accordent un avantage, soit quand elles infligent une amende, mais des fois une incitation est préférable à une amende.

**L'hon. Stéphane Dion:** Oui, mais il n'est pas dans nos habitudes, au Canada, de récompenser les gens qui respectent la loi. Ils sont censés respecter la loi. Il ne convient donc pas de les récompenser quand ils le font.

**M. Brian Jean:** Oui, tout à fait, mais sans vouloir vous contredire, monsieur le ministre, la protection des oiseaux m'intéresse plus que le processus par lequel on obtient ce résultat.

**L'hon. Stéphane Dion:** Je comprends, mais si nous commençons à faire ce genre de choses maintenant, vous comprendrez certainement que nous risquons de créer un précédent qui va nous causer de graves difficultés par la suite et que notre loi visant à protéger les oiseaux et les animaux se trouvera affaiblie si nous commençons à dire aux gens : Si vous respectez la loi, vous aurez... je ne sais quoi.

**M. Brian Jean:** Je comprends. Le processus m'intéresse, mais c'est surtout le résultat qui me tient à coeur.

**L'hon. Stéphane Dion:** Je comprends.

**M. Brian Jean:** J'ai deux autres points à soulever, mais ma principale préoccupation concerne l'exécution de la loi. Je n'ai pas

l'intention de faire des déclarations politiques au sujet de nos forces armées ou notre garde côtière, mais je vous assure que l'application de nos lois est une préoccupation sérieuse. Sur la côte ouest à l'heure actuelle, nous inspectons moins de 1 p. 100 des navires qui naviguent dans nos voies d'eau. Ça m'inquiète beaucoup. Est-il prévu qu'un financement substantiel soit accordé pour nous permettre d'avoir recours à des hélicoptères, des navires patrouilleurs ou à nos forces armées pour faire ce que la garde côtière ne peut pas faire à l'heure actuelle, afin qu'on puisse réellement appliquer les mesures prévues dans ce projet de loi, ou est-ce que ce projet de loi restera une bonne mesure législative en théorie alors que rien n'est fait dans la pratique? Voilà ce qui m'inquiète.

**L'hon. Stéphane Dion:** Je comprends votre inquiétude et votre désir de faire respecter la loi. Mon propre ministère dépense environ 700 000 \$ pour ces activités-là, alors que nos besoins se montent à notre avis à 3 millions de dollars. Donc, tout cela sera analysé dans le cadre du processus d'examen des dépenses, et c'est ça le montant que je demande, bien que ce ne soit pas un aspect de notre action. Il faut aussi tenir compte du coût des activités de surveillance et d'exécution entreprises par Transports Canada et la Garde côtière, sans parler de la marine, et comme vous l'avez dit vous-même, cela représente des sommes qui sont beaucoup plus importantes que les montants dont j'ai besoin pour mon propre ministère.

Il existe d'autres solutions moins coûteuses, toutefois, qui vont nous aider et qui reposent sur une nouvelle capacité technologique. Nous avons le projet pilote qui découle de la Loi sur la marine marchande du Canada, dont le financement est de seulement 300 000 \$ par an, mais qui nous permettra, à l'aide de radar et de satellite, de savoir non seulement où se trouvent les navires, mais où se trouvent les hydrocarbures dans la mer. Cette méthode, que nous n'avions pas précédemment, pourrait se révéler très efficace. Avec tous ces différents moyens, je suis convaincu que nous pourrions assurer la protection de nos oiseaux.

**Le président:** Je voudrais donner la parole à M. Bigras, et s'il nous reste assez de temps, nous vous reviendrons par la suite, à condition que le comité soit d'accord.

Monsieur Bigras.

[Français]

**M. Bernard Bigras:** Merci, monsieur le président.

D'abord, je ne peux m'empêcher de rappeler l'exemple du projet de loi C-34, qu'on a étudié en comité au printemps dernier. En effet, le comité a adopté ce projet de loi à toute vapeur, sans même daigner entendre un seul témoin. Je me rappelle très bien qu'à ce moment-là, monsieur le président, vous étiez membre du comité, et que la majorité ministérielle est arrivée avec son rouleau compresseur pour imposer le projet au comité et pour opposer une fin de non-recevoir quant à la comparution de certains témoins.

En toute transparence, même si nous étions favorables au principe de ce projet de loi, il nous aurait été utile d'entendre un certain nombre de témoins pour essayer d'améliorer le projet.

Il s'agit probablement d'un bon projet de loi. Cependant, je voudrais m'assurer qu'il n'existe pas d'échappatoire. On sait que ce secteur d'activité et l'industrie maritime comportent un système très complexe de compagnies à numéros, qui pourrait peut-être permettre à certaines entreprises d'échapper à certaines sanctions. Ce projet de loi nous offre-t-il toutes les garanties nécessaires pour éviter que des entreprises maritimes possédant des compagnies à numéros puissent échapper à l'application de la loi? À mon avis, c'est fondamental.

Deuxièmement, certains, entre autres la Fédération Maritime du Canada, estiment que les dispositions prévues quant aux sanctions pourraient porter atteinte aux droits de la personne. Lors du dépôt du projet de loi C-34, la Fédération Maritime du Canada nous a indiqué qu'il y avait quelques questions liées aux sanctions qui pourraient contrevenir à la Charte canadienne des droits et libertés. Croyez-vous que ce projet de loi-ci respecte la charte?

Troisièmement, l'article 41 sur le principe de diligence pourrait très bien permettre à certaines entreprises de se soustraire à l'application de la loi, même si ce n'est pas clairement explicite. Un capitaine, un mécanicien, un dirigeant, un propriétaire ou un administrateur pourrait peut-être invoquer l'argument de la diligence pour se dégager de ses responsabilités. En effet, dans l'article 41, on parle d'un moyen de défense, la diligence. On parle de « [faire] preuve de la diligence voulue. » Donc, le procureur pourrait-il déclarer que l'administrateur, le capitaine ou le propriétaire a fait preuve de la diligence voulue?

Je soulève donc un certain nombre de questions afin d'essayer d'améliorer le projet de loi et peut-être éviter certaines échappatoires, car je crois qu'il faut augmenter les sanctions, qui représentent un vrai problème. Je veux que nous soyons conscients du fait que nous sommes ici pour améliorer ce projet de loi.

J'aimerais que le ministre réponde à mes trois questions.

• (1025)

**L'hon. Stéphane Dion:** Merci, cher collègue.

En ce qui concerne la Charte canadienne des droits et libertés, cette question a été révisée avec beaucoup d'attention par le ministère de la Justice. Nous sommes vraiment en terrain solide.

Pour ce qui est de la diligence, à mon avis, on peut en tenir compte seulement s'il s'agit d'un accident et si des hydrocarbures ont été répandus sans que ce soit intentionnel. Cela ne doit pas être une échappatoire. Il faut vraiment que le capitaine ait agi avec diligence. On parle ici de la rapidité à laquelle cela peut être détecté. La plupart des rejets accidentels—parce qu'il peut y en avoir—sont détectables et on peut les corriger. On parle de rejets durant environ 20 minutes ou s'étendant sur 10 kilomètres, puisque chaque kilomètre linéaire d'une nappe représente environ deux minutes de rejet d'hydrocarbures.

Donc, dans les circonstances moyennes, tout rejet dépassant 20 minutes, intentionnel ou accidentel, sera probablement considéré comme étant important. Cela me paraît tout à fait raisonnable et ne pourrait pas donner lieu à une échappatoire.

En ce qui concerne les compagnies à numéros, je demanderais l'aide de mes conseillers.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Bigras, est-ce qu'on a répondu à votre question sur les sanctions qui pourraient enfreindre la Charte?

• (1030)

[Français]

**L'hon. Stéphane Dion:** Oui, j'y ai répondu. Je suis persuadé que la lettre et l'esprit de la Charte canadienne des droits et libertés sont tout à fait respectés.

**M. Bernard Bigras:** Je comprends, monsieur le président, mais ce n'est pas ce qu'estime la Fédération Maritime du Canada. J'aimerais bien connaître les raisons de cette divergence.

Selon vous, il n'y a pas d'échappatoire possible. Je vais attendre la réponse à la question, car le sujet des compagnies à numéros est

assez important. Il ne faut pas qu'il y ait d'échappatoire possible, à mon avis.

**L'hon. Stéphane Dion:** La Fédération Maritime du Canada a rencontré mes conseillers hier, et je vais demander à M. Swerdfager de nous dire quel a été le contenu de leur rencontre.

[Traduction]

**M. Trevor Swerdfager:** Nous avons rencontré les représentants de la Fédération il y a deux jours. Ensemble nous avons examiné en détail le projet de loi. Ces derniers avaient un certain nombre de préoccupations, dont celles mentionnées par le député, concernant l'application de la Charte des droits et libertés et la mesure dans laquelle il serait approprié de détenir des bateaux étrangers et des capitaines étrangers. Ils avaient également des questions concernant le lien entre les dispositions du projet de loi C-15 et celles qui visent les transports maritimes internationaux, à la fois au Canada et à l'échelle internationale.

Je ne prétends pas parler pour eux, bien entendu, mais nous avons discuté en détail de leurs préoccupations. Nous avons le sentiment, et nous sommes convaincus qu'ils étaient du même avis—d'avoir répondu à ces préoccupations de manière satisfaisante. Je peux vous affirmer qu'ils étaient très satisfaits du résultat de nos discussions en ce qui concerne la Charte. Bien que je ne prétende pas pouvoir vous présenter leurs vues, nos discussions avec eux laissaient entendre qu'ils étaient tout à fait satisfaits du contenu du projet de loi, après que nous l'ayons passé en revue avec eux, notamment par rapport à cette question-là.

**Le président:** Monsieur Simard.

[Français]

**M. Christian Simard:** Monsieur le ministre, le mieux virtuel est parfois l'ennemi du bien réel. Dans ce cas-ci, à la lecture du projet de loi, on se demande: pourquoi simplifier les choses quand elles peuvent être compliquées?

Je m'interroge simplement quant à la responsabilité. La Bibliothèque du Parlement nous a donné certaines notes concernant les différentes lois qui s'appliquent dans ce cas, soit la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, dont on attend la réglementation, la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada.

De plus, qui sera vraiment responsable de la mise en oeuvre du projet de loi? On parle du garde-chasse à de nombreuses reprises dans le projet de loi. Est-ce que cela ne devrait pas être la Garde côtière? Il y a eu des cas devant les tribunaux où le procureur a abandonné des poursuites parce qu'une chatte n'y aurait pas retrouvé ses petits et que la justice naturelle ne s'appliquait pas pour le contrevenant.

Cela semble être un projet de loi qui a été écrit vite, qui est un clone du projet de loi C-34 et qui a peut-être été mal écrit pour des raisons de simplicité d'application.

Ce sont les préoccupations que j'ai en ce moment. Je ne suis pas sûr qu'on ait adopté la voie la meilleure, la plus efficace. Je préférerais appuyer ce projet de loi non seulement en raison du principe, mais en ayant véritablement des réponses à ces questions.

Quand on lit le rapport de Mme Gélinas sur la convention MARPOL, on peut noter qu'elle frotte littéralement les oreilles de Transports Canada parce qu'il y a de moins en moins d'observations aériennes. Depuis 10 ans, il y en a moins qu'il y en avait avant, et il y a peu de résultats vérifiables. Par conséquent, la convention MARPOL sur les rejets en mer s'est avérée un insuccès notoire.

On impose des amendes très fortes et on donne au garde-chasse une responsabilité qu'il n'est pas habitué d'avoir. J'ai peur qu'on soit dans un chaos et qu'au bout du compte, on passe à côté de l'objectif du projet.

**L'hon. Stéphane Dion:** Je reconnais que je ne partage pas cette crainte. Au contraire, la loi nous permettra d'éviter le genre de complications que vous mentionnez et d'harmoniser toutes ces lois de façon à ce que nous travaillions tous dans la même direction. C'est justement le but de la loi.

**M. Christian Simard:** Qui sera responsable de l'application de la loi? Transports Canada, Pêches et Océans Canada ou Environnement Canada?

**L'hon. Stéphane Dion:** C'est le ministre de l'Environnement, mais cela ne veut pas dire que je serai tout seul. Je collaborerai avec les autres ministères. Cette coopération est nécessaire, et l'intention de la loi est de nous en donner les moyens.

M. Swerdfager veut ajouter quelque chose.

[Traduction]

**M. Trevor Swerdfager:** Comme le ministre vous l'a expliqué tout à l'heure, le plan de mise en oeuvre du projet de loi vise principalement à apporter des solutions aux questions qui viennent d'être soulevées, ainsi qu'à celles soulevées au départ par le monsieur qui est en train d'aller chercher du café.

Nous allons travailler très fort pour conclure un protocole d'entente avec les ministères qui sont concernées par la conservation marine. Le régime de conservation en mer est complexe, et comme on vous l'a déjà expliqué, plusieurs lois s'appliquent dans ce domaine. Comme la situation est complexe, différents outils législatifs sont requis, mais nous comptons, par l'entremise du protocole d'entente, bien coordonner l'application de cette loi.

Il est très clair que la responsabilité première revient au ministre de l'Environnement, mais lui-même et ses collègues et collaborateurs travailleront de concert avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière, Transports Canada, Pêches et Océans, et à l'occasion, quand il le faudra, avec des organismes gouvernementaux provinciaux et territoriaux, pour éviter de créer un véritable chaos opérationnel en mer—et pour garantir que ce soit le contraire, en réalité. Ce projet de loi nous apporte la clarté législative nécessaire pour atteindre cet objectif.

•(1035)

**Le président:** Merci.

Monsieur Scarpaleggia.

[Français]

**M. Francis Scarpaleggia:** Merci, monsieur le président.

J'ai eu le plaisir de participer aux débats sur le projet de loi C-15. Peut-être devrais-je poser ma question au ministre des Finances, mais peut-être pourriez-vous m'éclairer aussi.

Au cours du débat, un député de l'opposition a consacré beaucoup de son temps à souligner le fait que les amendes prévues dans le cadre de la loi seraient déductibles du revenu imposable pour les entreprises qui enfreignent la loi. Il me semblait que j'avais lu qu'on

avait pallié cette lacune dans le dernier budget. Êtes-vous au courant? Non.

Deuxièmement, je me demandais si vous pouviez nous éclairer un peu par rapport à la question du *Tecum Sea*. Selon mes renseignements, le gouvernement aurait mis fin à sa poursuite soudainement. Apparemment, cela a soulevé des questions. Est-ce que vous pourriez nous en parler un peu?

**L'hon. Stéphane Dion:** C'est à cause de cela qu'on est là. Je ne connais pas les détails du cas, mais je sais que c'est une des raisons pour lesquelles on a besoin d'une loi.

Actuellement, on est un peu coincés dans la zone des 12 milles. Dès qu'on passe dans la zone économique des 200 milles, on n'est pas vraiment en mesure d'agir. C'est peut-être exactement ce qui s'est passé dans ce cas.

[Traduction]

**M. Trevor Swerdfager:** L'affaire dont parle le député est justement celle qui a suscité en grande partie les discussions concernant ce projet de loi. Je ne vais pas vous en donner tous les détails, mais essentiellement une nappe d'hydrocarbures a été observée par voie de satellite. Nos aéronefs ont donc reçu l'ordre d'aller sur place pour observer cette nappe de pétrole. Nous avons détenu le navire concerné et nous l'avons ramené au port. Pendant la démarche qui consistait à déposer des accusations et faire passer l'affaire devant les tribunaux, il est apparu que la base législative sur laquelle nous nous appuyions pour prendre ces mesures et déposer des accusations n'était pas tout à fait solide.

Ce sont donc les lacunes juridiques—perçues ou potentielles—qui sont apparues dans cette affaire qui ont donné lieu à l'élaboration de ce projet de loi. Si un autre incident comme celui du *Tecum Sea* devait se produire demain—nous allons supposer que le projet de loi a été adopté aujourd'hui—cette mesure législative aurait réglé les problèmes législatifs et juridictionnels que nous avons rencontrés à ce moment-là et garantirait que la loi soit exécutée de façon plus efficace, compte tenu des besoins des bateaux et des exigences du trafic maritime, que ce fut le cas dans l'affaire du *Tecum Sea*.

[Français]

**L'hon. Stéphane Dion:** On élargit la zone où on peut opérer, on rend les pénalités plus importantes et on protège mieux nos agents sur le terrain.

**M. Francis Scarpaleggia:** Merci.

[Traduction]

**Le président :** Monsieur Ratansi.

**Mme Yasmin Ratansi :** Merci, monsieur le ministre.

Je vous félicite d'avoir présenté ce projet de loi. Il tombe à point nommé, et j'espère qu'une fois qu'il sera en oeuvre, il fera profiter les autres régions du monde de notre expérience et de nos pratiques exemplaires, parce que ces dernières ont également beaucoup de plages et beaucoup d'espèces qui ont besoin de protection.

Ma question concerne l'aspect pratique de l'application de la loi. Je crois savoir que ce projet de loi apporte des précisions concernant ce en quoi consistent les opérations normales d'un navire, et quels matériaux peuvent être incinérés et le fait que les navires ne peuvent pénétrer dans la zone économique exclusive. Mais il faut une synergie entre plusieurs ministères, tels qu'Environnement Canada, Transports Canada, Pêches et Océans, et l'Agence spatiale canadienne, pour que ce soit efficace, étant donné que des efforts de surveillance seront essentiels. Avez-vous établi une procédure en bonne et due forme pour garantir une procédure d'exécution efficace et pratique? À mon avis, cela met en relief toutes les questions posées précédemment.

Deuxièmement, la surveillance n'est pas suffisante pour vous permettre d'atteindre vos objectifs. Il vous faudra des employés à bord des navires qui...sans vraiment rapporter ce qui se passe, acceptent de vous parler de leurs activités. Je sais que le projet de loi cherche à les protéger, mais quelle a été l'expérience du passé à cet égard? Les gens ont-ils été prêts à vous révéler ce qu'ils savent, ou étaient-ils davantage préoccupés par la nécessité de garder leur emploi?

Ma troisième question concerne les navires étrangers. D'après le libellé du paragraphe 9(1), les bateaux étrangers peuvent se réfugier dans la zone économique exclusive. Il est possible que j'interprète mal, et je vous saurais donc gré de bien vouloir me fournir des explications.

•(1040)

**Hon. Stéphane Dion :** Pour répondre à votre troisième question, l'intention du projet de loi est de nous fournir la capacité de régler les problèmes actuels, même dans la zone économique. À supposer qu'un bâtiment cherche à s'enfuir et à se réfugier dans la zone internationale, soit la haute mer, nous aurions tout de même la capacité d'arraisonner ce bâtiment et de le ramener au Canada si l'infraction a été commise à l'intérieur de la zone économique.

**Mme Yasmin Ratansi :** Même s'il s'agit d'un bateau étranger?

**L'hon. Stéphane Dion :** Oui. Ça ne changerait rien. Une infraction est une infraction. Si un étranger commet une infraction dans une ville, nous n'allons pas décider de fermer les yeux là-dessus simplement parce que c'est un étranger. Donc, le principe est le même.

L'autre question que vous avez posée était la même que celle soulevée par un autre collègue. Comment allons-nous nous assurer que tout le monde travaille ensemble? Eh bien, un protocole d'entente à ce sujet sera annoncé avant Noël.

Et quelle était la troisième question?

**Mme Yasmin Ratansi :** La troisième concernait votre expérience pratique de membres de l'équipage d'un navire qui vous fourniraient des preuves volontiers sur les activités du bateau—

**L'hon. Stéphane Dion :** Ces derniers sont protégés par le projet de loi. Voilà une autre chose qui sera possible grâce au projet de loi. Si vous voulez obtenir d'autres détails, je pourrais peut-être demander à un de mes fonctionnaires de vous en dire davantage, puisqu'il s'agit effectivement d'un point important.

**M. Trevor Swerdfager :** Il y a des exceptions, mais pour ce qui est des gens qui nous communiquent volontiers de l'information, cela ne se produit pas souvent en règle générale. Ce projet de loi et le programme qui en découlera donneront, cependant, certains résultats.

D'abord, comme le ministre l'a déjà signalé, le projet de loi renferme des dispositions très explicites concernant les conditions

qui s'appliqueront en cas de dénonciation. Le projet de loi précise que ces dispositions visent à assurer une protection législative aux personnes qui décident de dénoncer des actes fautifs.

Un autre aspect tout aussi important est celui de l'opérationnalisation du projet de loi. Ce dernier est axé sur la prestation d'un programme qui permet de faire plusieurs choses. L'élément de la coordination, qui a déjà été soulevé à plusieurs reprises, est tout à fait critique. De même, une bonne partie du programme que nous sommes en train d'élaborer actuellement, et dont les rudiments sont déjà en place est axée sur les relations externes et les communications, parce que nous souhaitons travailler avec les équipages individuels et avec leurs capitaines, en leur expliquant que tel est notre régime législatif, et que leurs activités peuvent avoir tels effets sur l'environnement, afin que nous obtenions un degré d'observation volontaire plus élevé. Je pense que nous savons tous qu'il ne convient pas d'essayer d'imposer une loi ni de prévoir l'exécution rigoureuse de toutes les mesures, car ce n'est pas ce que souhaite faire le gouvernement en fin de compte.

Nous voulons plutôt encourager les équipages à se comporter correctement dès le départ. Le protocole d'entente dont vous a parlé le ministre nous permettra de garantir une bonne coordination opérationnelle des opérations d'application de la loi. Sur les trois côtes, les activités liées à l'information, les relations externes et ce genre de choses feront partie intégrante du programme, même si vous ne verrez pas ces termes-là dans le projet de loi proprement dit, puisque tout cela relève du volet de la prestation du programme.

**L'hon. Stéphane Dion :** Et nous aurons à coeur de protéger les personnes qui nous transmettent de l'information.

**M. Trevor Swerdfager :** Oui, absolument.

**Le président :** Il nous reste quelques minutes.

Monsieur Wilfert et monsieur McGuinty.

**L'hon. Bryon Wilfert :** Il est clair que le projet de loi C-34 comportait un certain nombre de lacunes. À mon avis, ce projet de loi vise à combler ces lacunes. Êtes-vous convaincu que la solution proposée soit suffisante?

Je voudrais aussi vous poser des questions au sujet de l'application de la loi. Un problème s'est posé dans l'affaire du *Tecum Sea*. Je sais que le Comité des pêches était extrêmement mécontent du fait que les ministères se battaient entre eux pour savoir qui aurait le pouvoir d'appliquer la loi. Un protocole d'entente a donc été signé. Nous voulons évidemment nous assurer que toute loi adoptée par le Parlement s'appuiera sur les leviers appropriés en matière d'application.

Qui sera chargé d'appliquer cette loi, à votre avis?

•(1045)

**M. Trevor Swerdfager :** Pour répondre à votre première question concernant les gains réalisés, etc., nous sommes d'avis que ces gains sont tout aussi importants dans la version actuelle du projet de loi. Nous avons apporté quelques changements de texte mineurs à la première version. Donc, les éventuelles lacunes qui s'y seraient glissées ont été repérées. Et nous sommes convaincus de les avoir comblées.

En ce qui concerne l'application, je me permets d'illustrer mon argument en vous racontant une petite anecdote sur la façon d'assurer l'application de cette loi, en me fondant sur ce qu'on a fait par le passé. Lorsqu'un navire quitte le port, RADARSAT, un satellite d'observation de la terre, passe au-dessus. Ce dernier mesure les réflexions de la houle. Si des hydrocarbures sont déversés dans l'eau, les ondes changent de forme. Elles sont amorties, en réalité. donc, RADARSAT permet de détecter l'absence d'ondes.

En conséquence, comme pour des cas précédents, y compris l'affaire du *Tecum Sea* et d'autres, RADARSAT passe au-dessus. Ce satellite est en mesure de détecter une telle anomalie sur la surface de l'eau. L'image est transmise à un centre d'interprétation situé à Richmond, en Colombie-Britannique. L'image en question est généralement analysée en moins d'une demi-heure. L'image est ensuite retransmise, disons, dans les cas précédents, à Halifax. Elle est ensuite traitée très rapidement par les responsables de Transports Canada et par la Garde côtière. Si des aéronefs sont disponibles—c'est-à-dire s'ils font déjà leur ronde de surveillance habituelle—ils sont dirigés vers le navire en question pour procéder à l'observation visuelle de ce dernier. Bien entendu, ils ne peuvent prélever des échantillons des hydrocarbures dans la mer, mais ils peuvent faire des photos de la cale, du numéro d'identification, de la nappe de pétrole, etc. À ce moment-là, les agents d'application d'Environnement Canada peuvent ordonner au navire de retourner au port, si cela est nécessaire, ou encore dans des cas extrêmes, d'aller l'inspecter.

Mais cela suppose une certaine coordination entre plusieurs organismes d'opération. Le pouvoir d'appliquer la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement relève très clairement du ministre de l'Environnement. Mais l'exécution de ce mandat au niveau opérationnel a exigé par le passé, et continuera d'exiger, un degré élevé de coordination entre les différents organismes.

Est-ce que nous avons coordonné parfaitement les activités par le passé? Non. Réussirons-nous à le faire à l'avenir? Sans doute que non. Mais nous allons essayer de nous rapprocher le plus possible de cet objectif. Par le passé, la difficulté que nous rencontrions concernait le caractère un peu vague des lois qui régissent nos activités. Ce projet de loi règle ce problème-là. En tant que bureaucrates, nous croyons pouvoir vous garantir que sur le plan des opérations, les mesures prévues dans ce projet de loi élimineront la possibilité que les ministères se battent entre eux. Nous allons faire en sorte que le système marche.

**L'hon. Bryon Wilfert :** Au niveau de l'application, ça me paraît tout à fait critique. Sinon, nous n'irons pas bien loin. Je suis évidemment tout à fait opposé à toutes sortes de guerres intestines.

C'est une question qui me semble tout à fait critique, et je désire à cet égard remercier encore une fois M. Richardson. Il ne fait aucun doute que l'inaction n'est plus possible. J'appuie—

**Le président :** Merci, monsieur Wilfert. Nous n'avons plus de temps.

C'est vrai que quand il dit des choses plutôt gentilles, il est préférable de le laisser parler.

Pour la gouverne du comité, je précise que jusqu'à présent, chacune des délégations, si je peux les appeler ainsi, a demandé qu'on prolonge un peu son temps de parole. M. McGuinty a demandé du temps, et M. Jean a une question à poser. Par conséquent, je propose que nous donnions la parole à M. Cullen, et que nous laissions les cinq dernières minutes à ceux qui voudront bien en profiter. Ensuite nous essaierons de clore la réunion.

Monsieur Cullen.

**M. Nathan Cullen :** Merci, monsieur le président.

Je suis très heureux de voir qu'une telle harmonie caractérise les rapports entre les parties aujourd'hui. Je voudrais exprimer mon appui pour une remarque faite par M. Jean tout à l'heure et moi-même faire une déclaration politique. À mon avis, nous ne disposons pas des ressources requises pour mener à bien ces activités. Ce n'est pas tellement la loi qui m'inquiète, mais plutôt notre capacité d'aller chercher les pollueurs. Le scénario de l'affaire du *Tecum Sea* que vous nous avez décrit est idéal, puisque nous avons pu nous servir d'un satellite pour nous aider à repérer le bateau concerné et le ramener au port. Je crains que nous n'y arrivions pas à l'avenir et je me demande si ce projet de loi nous donne suffisamment de ressources pour... Voilà ma principale préoccupation.

Encore une fois, je présume que l'intention et le principe qui sous-tendent ce projet de loi consistent à internaliser le coût de la pollution chez les entreprises polluantes, de sorte qu'elles tiennent compte de cette dépense dans l'administration générale de leurs affaires et qu'elles comprennent que si elles polluent l'environnement, il s'agira d'une dépense internalisée. À cet égard, peut-être pourriez-vous me dire si une entreprise qui fait l'objet d'une amende peut simplement la radier ou la défalquer de ses impôts? Est-ce que le régime fiscal canadien prévoit toujours qu'une entreprise à qui l'on inflige une amende de 100 millions de dollars puisse la défalquer de ses impôts et donc externaliser, une fois de plus, cette dépense? Est-il possible que même lorsqu'on trouve les fautifs, les coûts qu'ils devraient avoir à supporter sont en réalité répercutés sur d'autres? Je ne sais pas si nous avons parmi nous quelqu'un qui soit suffisamment versé en la matière pour me répondre.

S'agissant de la coordination de ces efforts par les différents ministères, j'espère également que le principe de base sera le plus petit dénominateur commun, c'est-à-dire que l'impulsion en ce qui concerne les mesures d'application sera donnée par le ministère le plus sensible, que ce soit vous ou le ministère des Transports. Je serais curieux de savoir ce que vous pensez de l'incidence éventuelle de ce projet de loi sur l'exploitation future des gisements de pétrole et de gaz au large dans des zones fragiles comprenant des itinéraires d'oiseaux migrateurs. La question a été posée tout à l'heure concernant la possibilité que cela limite l'accès de la marine marchande aux zones que nous connaissons déjà, et la réponse a été non.

Je songe notamment au Détroit d'Hecate situé sur la côte ouest de la Colombie-Britannique, par lequel passe un grand nombre d'oiseaux migrateurs et dont on a proposé l'aménagement en vue de l'exploitation au large des ressources pétrolières et gazières. Ce projet de loi aurait-il un éventuel impact sur les compagnies qui cherchent à faire acheminer le pétrole par cette région? Est-ce qu'il aura pour résultat d'empêcher qu'un navire comme l'*Exxon Valdez* soit même présent dans une région extrêmement fragile? Le coût des activités dans ces zones sera-t-il à ce point élevé que les entreprises ne voudront même plus y être présentes, à cause de projets de loi comme celui-ci?

•(1050)

**L'hon. Stéphane Dion :** Ce projet de loi a pour objet d'infliger des sanctions suffisamment sévères pour les faire changer d'avis ou pour qu'elles en tiennent compte dans leur plan annuel. Voilà pourquoi les amendes sont beaucoup plus élevées qu'elles ne l'étaient autrefois. C'est aussi la raison pour laquelle nous avons tiré au clair nos pouvoirs dans la zone économique. En me basant sur les ressources que nous investirons dans les mesures d'application, j'ai donné un début de réponse sur ce que mon ministère compte faire et sur le protocole d'entente que nous allons conclure avec les autres ministères.

Mes collaborateurs ont peut-être quelque chose à ajouter à ce sujet, sur les nouvelles capacités technologiques que nous possédons grâce au radar et au satellite, sur les raisons pour lesquelles nous n'avons pas désigné des régions fragiles et dans quelle mesure nous aurons la capacité de faire respecter la loi.

**M. Trevor Swerdfager :** En ce qui concerne notre capacité d'exécution, le ministère compte consacrer environ 3,8 millions de dollars à la mise en oeuvre de cet élément du programme des oiseaux migrateurs. Nous avons déjà parlé aujourd'hui du projet de loi et de son contenu. À mon avis, il faut vous rappeler les remarques liminaires du ministre, à savoir que la protection des oiseaux migrateurs nous tient à coeur. Il s'agit là de l'un des aspects du programme bien importants. Nous tenons à protéger les oiseaux de mer, mais il faut se rappeler qu'il s'agit là d'une composante seulement du programme global visant les oiseaux migrateurs.

L'exécution des activités entourant cette partie du projet de loi, par rapport à la question posée tout à l'heure, notamment en ce qui concerne l'information donnée au public, les communications et l'éducation, fera également partie de la mise en oeuvre du programme dans son ensemble. Comme vous venez de le dire, nous comptons y consacrer environ 4 millions de dollars, ce qui nous permettra de recruter de nouveaux agents d'exécution et de nous servir plus efficacement de la technologie satellitaire. Cette technologie évolue très rapidement; pour vous dire la vérité, il devient difficile de suivre le mouvement. Donc, nous travaillons également à améliorer notre action dans ce domaine-là.

Ces ressources seront-elles suffisantes? À mon avis, elles nous permettront sans aucun doute de faire un premier investissement important dans l'expansion du programme, et au fur et à mesure que les activités s'intensifient, nous verrons où nous en sommes en ce qui concerne notre capacité.

En ce qui concerne la question...si j'ai bien compris votre question, vous nous demandiez si nous comptons désigner des zones spéciales de conservation. C'est de ça que vous parliez?

**M. Nathan Cullen :** Je serai à Calgary dans quelques semaines pour parler avec des promoteurs d'exploitation pétrolière. Ces derniers s'intéressent à des opérations au large des côtes. Ils vont me dire : Cette nouvelle loi nous empêchera-t-elle d'envisager d'effectuer des opérations de forage en mer, notamment dans des zones où passent des oiseaux, parce que nos navires ne pourront pas ravitailler une plate-forme en mer s'ils risquent de se faire infliger une amende d'un million de dollars?

**M. Trevor Swerdfager :** À notre avis, ce projet de loi n'aura aucune incidence sur les activités de forage pétrolier et gazier qui se déroulent sur les trois côtes. Ce que nous faisons essentiellement en proposant ce projet de loi—qui concerne la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement—c'est que nous comptons exécuter plus efficacement les dispositions de notre législation dans la zone

économique exclusive. Donc, en ce qui concerne les exploitants, qu'il s'agisse de plates-formes fixes ou non, on peut dire que le régime législatif qui gère leurs activités ne sera guère modifié par ce projet de loi. En réalité, nous annonçons simplement par cette mesure législative que nous comptons appliquer nos lois jusqu'à la limite de la zone économique.

Quiconque envisage d'effectuer des activités de forage pétrolier et gazier ou qui mène déjà de telles activités sera visé par un régime qui est déjà en place mais dont la sphère d'application vient d'être élargie, surtout pour régler les problèmes que posent les bateaux en déplacement.

•(1055)

**M. Nathan Cullen :** Je ne sais pas si un de vos collègues est en mesure de répondre à ma question concernant l'externalisation ou l'internalisation des coûts de la pollution. Ce qui m'inquiète, c'est qu'une entreprise puisse simplement en tenir compte dans ses frais généraux, c'est-à-dire inclure les amendes parmi leurs déductions fiscales, ce qui voudra dire que ce sera une dépense commerciale comme une autre : il est évident que nous allons décharger des hydrocarbures en mer, et donc il suffit d'inscrire ces coûts comme une dépense légitime.

**M. Trevor Swerdfager :** Nous courrons à droite et à gauche pour essayer de savoir ce qui se passe du côté de la Loi de l'impôt sur le revenu. Nous savons que des efforts sont déployés actuellement pour voir comment on peut réagir face à ces questions que vous avez soulevées. Nous n'avons pas encore de réponse concernant des dispositions en particulier. Je dois admettre que nous avons été pris un peu au dépourvu par certaines de ces questions.

**L'hon. Bryon Wilfert :** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. On ne peut pas déduire des amendes.

**Le président :** C'est plutôt un point d'information, et non pas un rappel au Règlement.

**L'hon. Bryon Wilfert :** On a déjà entendu ce genre d'affirmation. J'aurais aimé que vous interveniez dans la discussion pour indiquer que ce n'est pas possible. Cette loi a déjà été adoptée par la Chambre.

**Le président :** Je vous remercie de me l'avoir rappelé. J'essaierai d'être un peu plus vigilant pour ce qui est de communiquer cette information—même si j'étais déjà au courant.

Monsieur Cullen, il vous reste quelques minutes.

**M. Nathan Cullen :** J'ai une dernière question.

Pour ce qui est de faire concorder nos amendes avec celles pratiquées aux États-Unis, avons-nous des statistiques sur les sommes consacrées par les États-Unis aux activités de surveillance des bateaux qui nous permettraient d'établir une comparaison entre le Canada et les États-Unis en ce qui concerne nos dépenses dans ce domaine? Je sais que nous sommes en train de mettre de l'ordre dans notre régime d'amendes. Cela rejoint ce que disait M. Jean. Avons-nous la capacité de vraiment faire appliquer ces dispositions, comme c'est le cas aux États-Unis?

Je me suis trouvé dans un avion la semaine dernière avec un capitaine de bateau, qui m'a dit ceci : Si vous avez l'intention de décharger vos eaux de cale en mer, vous allez le faire au Canada parce que, d'une part, ils ne vont jamais vous retrouver, et d'autre part, même s'ils vous retrouvent, ils ne vont pas vous infliger une amende.

Je me demande donc si nos dépenses sont semblables à celles des autorités américaines en ce qui concerne nos activités d'exécution de surveillance? Cette question a-t-elle jamais fait l'objet d'une étude?

**L'hon. Stéphane Dion :** Je crois savoir que ce projet de loi fera en sorte que nos amendes soient comparables à celles des États-Unis du point de vue de leur sévérité. Ce n'est pas le cas à l'heure actuelle.

**M. Nathan Cullen :** Ce ne sont pas les amendes qui m'intéressent. Je voudrais savoir si nous dépensons autant pour retrouver les pollueurs.

**L'hon. Stéphane Dion :** Ah, bon.

**M. Trevor Swerdfager :** Les difficultés que nous rencontrons au niveau de l'exécution sont différentes. Ce qui arrive, c'est que les bateaux entrent dans les ports aux États-Unis, parce que les ports américains constituent la plus importante destination du trafic maritime dans le monde. Le programme d'exécution américain n'a pas les mêmes exigences que le nôtre en ce qui concerne les inspections en haute mer, puisque les autorités américaines peuvent simplement attendre que les bateaux entrent dans le port. À ce moment-là, les agents peuvent monter à bord des bateaux et effectuer une inspection près de la mer. Ils ne sont pas obligés de mener des activités d'inspection et de surveillance en haute mer comme nous devons le faire.

Si vous êtes exploitant de navires et que vous ne respectez pas les normes internationales visant la marine marchande en matière de pollution, qu'il s'agisse du déchargement d'hydrocarbures ou d'autres déchets, si vous arrivez aux États-Unis, vous savez que vous allez faire l'objet d'une inspection. D'ailleurs, la fréquence des inspections est à ce point élevée que même, s'ils ne vous attrapent pas la première, la deuxième ou la troisième fois, ils vont finir par vous attraper, parce que les bateaux reviennent forcément. Donc, la nature de leurs activités d'exécution est un peu différente.

Comme le ministre vous l'a déjà signalé, toutefois, grâce à ce projet de loi, nous nous assurons que là où nous apprenons qu'un bateau a enfreint les règlements et à supposer que nous puissions le retenir et faire enclencher tout le processus, la structure des amendes que nous aurons en place au Canada soit très semblable à celle qui existe aux États-Unis. J'insiste cependant sur le fait que le régime américain de réglementation et d'exécution est différent, et par conséquent, les mécanismes relatifs aux amendes sont différents.

**M. Nathan Cullen :** J'ai une dernière question.

M. Jean a fait remarquer tout à l'heure que très peu de bateaux sont inspectés lorsqu'ils entrent dans les ports canadiens, vu les ressources que nous possédons actuellement. Je me demande donc ce que ces 3,8 millions de dollars vont nous permettre de faire pour ce qui est du pourcentage de bateaux passant dans notre zone économique qui seront inspectés?

Si ce projet de loi est adopté, sur une centaine de bateaux qui passeront dans notre zone économique exclusive au cours de la prochaine année, combien d'entre eux seront inspectés? Qu'est-ce que cet apport de crédits va nous donner concrètement? Est-ce que ce serait un bateau sur 100? Espérons-nous que ce sera un bateau sur 1 000? Quel est la fréquence des activités d'inspection ou de surveillance des bateaux qui passent dans notre zone, que ce soit à l'aide d'un satellite ou...? Est-ce que nous visons une fréquence particulière?

Moi, je veux vraiment faire peur aux capitaines de bateau pour qu'ils soient convaincus qu'ils ont de fortes chances de faire l'objet d'une inspection. Ces 3,8 millions de dollars vont-ils nous permettre d'inspecter 10 bateaux au cours de la prochaine année? Je veux savoir quelle sera l'intensité de cet effort. Avez-vous des renseignements à ce sujet?

**L'hon. Stéphane Dion :** Les satellites peuvent observer les mouvements de tout le monde, de chaque bateau et de chaque déversement d'hydrocarbures...

[Français]

chaque déversement de mazout dans l'eau.

[Traduction]

Ce que nous allons faire dépendra de ce que nous aurons observer. Si nous ne voyons rien, nous n'aurons pas de raison de faire une inspection.

• (1100)

**M. Nathan Cullen :** C'est donc 100 p. 100? Nous allons voir chacun des bateaux qui passent dans notre zone?

**L'hon. Stéphane Dion :** Grâce au satellite, oui, certainement.

C'est bien ça?

**M. Trevor Swerdfager :** Mais nous n'allons pas inspecter chaque bateau.

**M. Nathan Cullen :** Non, bien sûr, mais nous pourrions observer les activités de chaque bateau qui passe dans notre zone, grâce au satellite, et détecter ainsi les déversements d'hydrocarbures?

**L'hon. Stéphane Dion :** Oui.

**M. Nathan Cullen :** C'est intéressant.

**Le président :** Chers collègues, le président a un dilemme. On vient de m'informer que nous devons quitter la salle. Le Comité de la santé arrive. J'ai donc besoin de vos conseils. Aucun amendement n'est proposé. Je sais qu'il y a peut-être d'autres questions que vous aimeriez poser, mais j'aimerais suggérer que nous passions... Il s'agit de savoir si nous allons lever la séance, quitte à revenir une autre fois.

Je propose donc que nous prévoyions cette possibilité-là, mais puisqu'il n'y a pas d'amendements, nous pourrions faire ce que nous avons fait pour l'autre projet de loi—à savoir que quelqu'un propose une motion—je demande le consentement du comité—pour que nous procédions à l'examen article par article en vue de l'adoption du projet de loi. Nous pouvons terminer notre travail aujourd'hui, mais j'ai besoin de cette motion.

Monsieur Bigras.

[Français]

**M. Bernard Bigras :** Vous n'aurez pas de motion de ma part, c'est très clair. Vous ne nous demandez ni plus ni moins que de finir en catastrophe l'étude d'un projet de loi. Je pense que nous y allons un peu rapidement.

Je crois que nous ne pouvons pas y aller aussi rapidement. Nous avons encore des questions, mais vous dites que nous ne pouvons plus en poser. Il y a un certain nombre de questions que nous souhaiterions poser à des fonctionnaires. Je ne crois pas que nous devrions faire l'étude article par article à cette heure-ci.

[Traduction]

**Le président :** Dans ce cas, nous n'avons pas le consentement unanime.

Quelqu'un peut-il proposer une motion d'ajournement, car nous devons revenir là-dessus à un autre moment.

Merci beaucoup, monsieur le ministre, ainsi que vos collaborateurs.

Nous allons y revenir à la prochaine réunion.







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

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

**Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:**

**<http://www.parl.gc.ca>**

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.**