



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 010 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 31 mars 2009

Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

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

Le mardi 31 mars 2009

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bonjour à tous. Bienvenue à la 10^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 25 février 2009, nous sommes saisis du projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Nous accueillons aujourd'hui pendant la première heure de la séance M. William Adams, le professeur Émilien Pelletier et M. Chester Reimer. Merci d'être venus.

M. Robert Huebert de l'Université de Calgary se joint à nous également. M. Huebert, nous n'avons pas le texte de votre exposé. Je vous demanderais de parler lentement afin d'accommoder nos interprètes.

M. Robert Huebert (professeur agrégé, Département de science politique, Université de Calgary): D'accord.

Le président: C'est bien. Merci beaucoup.

Notre façon de procéder est la suivante: nous entendons les témoins, et ensuite les membres du comité posent des questions. Je ne sais pas si vous avez parlé de l'ordre dans lequel vous allez faire vos exposés.

Monsieur Adams, voulez-vous commencer?

M. William Adams (à titre personnel): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs et distingués membres du comité.

Je remercie le comité de me donner l'occasion de présenter ce mémoire concernant le projet de loi C-3 que j'appuie, d'ailleurs. Ce projet de loi aura une grande influence sur la façon dont le Canada traitera des questions environnementales dans l'Arctique dans l'avenir.

Pendant les années 1970, en tant que chercheur au ministère de l'Environnement, j'ai participé à une série d'études, nommée « projet de la mer de Beaufort », qui prévoyait des recherches approfondies sur les incidences possibles de la pollution par le pétrole dans l'Arctique. Presque 40 ans plus tard, il semble que de plus en plus d'activités de prospection pétrolière et gazière soient entreprises dans le Haut-Arctique. L'activité maritime semble s'être également intensifiée en raison de la diminution de la couche de glace. Il y a donc une probabilité accrue d'un déversement important ou d'une éruption qui relâcheraient du pétrole dans ce régime arctique de glace et d'eau.

J'aimerais vous faire un résumé succinct de ces études canadiennes qui revêtent une grande importance.

En juillet 1973, le Cabinet a approuvé en principe un sondage de recherche à l'aide de navires de forage dans la mer de Beaufort.

Cependant, le Cabinet avait assujéti le permis de forage à deux conditions. Premièrement, le forage ne devait pas commencer avant l'été 1976; deuxièmement, le permis serait délivré sous réserve des contraintes imposées par le projet de la mer de Beaufort, c'est-à-dire l'ensemble des études d'évaluation.

Ce projet était unique, car il s'agissait d'une collaboration entre le gouvernement et l'industrie pétrolière. Cette dernière a appuyé le projet en y injectant 4,1 millions de dollars à l'époque. Une fois le projet terminé à la fin de 1976, son coût total était estimé à 12 millions de dollars.

Le projet comprenait des études sur les espèces sauvages, la vie marine, l'océanographie, la météorologie, la glace marine et les mesures à prendre en cas de déversement de pétrole. Ces études ont permis d'établir des bases de référence écologiques, de mieux comprendre l'environnement physique et biologique, d'acquérir des connaissances liées aux conséquences d'un déversement de pétrole et de concevoir des méthodes de nettoyage du pétrole dans des eaux glacées.

Les rapports techniques détaillés sur ces études, aujourd'hui au nombre de 45, ont été publiés. Par la suite, les rapports ont également été compilés et publiés en six volumes. J'ai un exemplaire de l'un des livres qui a été publié au début des années 1980. Ce sont d'excellents ouvrages sur ce projet d'envergure.

Ces rapports ne sont pas un énoncé d'incidences. Ils servent à présenter de l'information, et non des arguments pour ou contre le développement de ressources pétrolières ou autres dans l'Arctique. Il est important de le souligner. Cette étude de base constitue une contribution canadienne de taille au domaine critique de l'exploitation des ressources pétrolières de l'Arctique.

J'ai participé aux études entreprises sur les techniques d'intervention en cas de déversement de pétrole en tant qu'expert des interfaces de l'air, de la glace et de l'eau et du comportement du pétrole lorsqu'il est déversé dans pareil régime. Nous étions préoccupés par l'incidence du pétrole sur la fonte de la glace marine au printemps et sur les organismes qui vivent dans la glace et sur celle-ci.

Une autre grande préoccupation, qui est d'ailleurs toujours d'actualité compte tenu des changements climatiques, était les répercussions du pétrole sur la réflectivité de la glace, c'est-à-dire l'albédo de la glace marine contaminée par le pétrole. Nous nous demandions si la glace marine contaminée par du pétrole à la suite d'une grosse éruption pouvait avoir une incidence sur le climat en influençant la couche de glace d'année en année.

Les expériences sur le terrain, menées au milieu de l'hiver près du cap Parry, consistaient à déverser du pétrole brut chaud sous deux mètres de glace. Mon expérience me permet d'affirmer au comité que nous sommes toujours aussi démunis, pour ce qui est de techniques de nettoyage, advenant une catastrophe écologique comme une éruption ou un déversement de pétrole dans les conditions présentes dans l'océan Arctique couvert de glace.

• (1535)

Je me présente devant le comité pour exhorter ses membres à tenir compte du besoin de financement additionnel et durable pour augmenter nos connaissances sur les répercussions des déversements de pétrole et sur les méthodes de nettoyage dans les eaux couvertes de glace. J'ai été très déçu de voir qu'aucun suivi vigoureux n'a été donné à l'excellent travail accompli dans les années 1970 par de nombreux scientifiques dans l'Arctique dans le cadre du projet de la mer de Beaufort.

J'aimerais suggérer la création d'un projet de recherche à long terme dans l'Arctique qui porterait sur l'incidence du pétrole sur la glace marine et qui serait financé par l'industrie pétrolière et le gouvernement, comme l'était le projet de la mer de Beaufort. Nous recueillons actuellement des données importantes grâce aux satellites, y compris celles du système canadien RADARSAT, et une augmentation des capacités de recherche est prévue. Sur le terrain, cependant, on manque souvent d'information sur la glace marine et plus particulièrement sur le repérage du pétrole dans cet environnement.

Pour terminer, j'aimerais ajouter qu'étendre la compétence du Canada à 200 milles marins au large des côtes augmente considérablement la taille de la zone à surveiller, ainsi que les coûts et la difficulté liés aux activités de nettoyage en cas de déversement de pétrole.

Je préside actuellement le Conseil consultatif sur les sciences appliquées à la défense, qui travaille à une étude commanditée par le ministère de la Défense nationale sur les besoins d'infrastructures pour les activités accrues des Forces canadiennes dans l'Arctique canadien. En fait, nous tenons une réunion aujourd'hui de l'autre côté de la rue.

Nous envisageons également une approche pangouvernementale et nous tentons d'évaluer le potentiel d'initiatives de mise en place d'infrastructures en collaboration avec les collectivités du Nord. Je crois qu'une approche pangouvernementale serait nécessaire en cas de catastrophe écologique dans l'Arctique.

Ainsi, j'espère que le projet de loi C-3 n'est que le début d'une série de mesures prises par le gouvernement fédéral pour intensifier les efforts de recherche dans l'Arctique canadien, plus précisément dans le domaine des interactions entre la glace marine et le pétrole. Si le développement économique de l'Arctique escompté se réalise, je peux vous assurer que ce serait de l'argent dépensé à bon escient.

J'ai trois recommandations. Tout d'abord, accorder un financement supplémentaire et durable afin d'accroître nos connaissances sur l'incidence des déversements de pétrole et sur les méthodes de nettoyage dans des eaux couvertes de glace. Deuxièmement, l'industrie pétrolière et le gouvernement fédéral doivent cofinancer

un tel programme de recherche à long terme dans l'Arctique sur les conséquences de la présence du pétrole sur la glace marine. Troisièmement, le programme de recherche dans l'Arctique proposé doit être une initiative pangouvernementale et doit prévoir la participation des habitants de l'Arctique.

J'aimerais remercier une fois de plus le comité d'avoir pris connaissance de mon mémoire. Je répondrai maintenant à vos questions.

Merci.

• (1540)

Le président: Merci.

La parole va maintenant à M. Pelletier.

[Français]

M. Émilien Pelletier (professeur, Institut des sciences de la mer de Rimouski, Université du Québec à Rimouski): J'aimerais d'abord remercier le comité de m'avoir aimablement invité à comparaître aujourd'hui.

L'environnement dans l'Arctique est extrêmement important. On sait depuis longtemps que c'est un environnement fragile. Des programmes comme l'AMOP, qu'on a mentionnés, et les nombreuses études faites à l'autre extrémité de la planète, c'est-à-dire dans l'Arctique, en témoignent.

Nous avons acquis notre expérience en tant que chimistes et toxicologues en bonne partie en nous penchant sur des problèmes liés à l'environnement dans la zone antarctique. C'est pourquoi nous avons une certaine connaissance du comportement des hydrocarbures dans les sols, les sédiments et les eaux de l'Antarctique. Évidemment, l'environnement y est très similaire à celui de l'Arctique.

En fait, l'hypothèse d'un déversement majeur de 5 000 tonnes et plus de pétrole brut ou d'hydrocarbures raffiné dans les eaux arctiques canadiennes, incluant la zone étendue proposée par le projet de loi C-3, est à peine concevable. Toute la partie sud de ces eaux jusqu'au détroit de McClure, avec la mer de Beaufort à l'ouest et la mer de Baffin à l'est, jouit année après année de conditions climatiques qui se rapprochent de plus en plus de celles du détroit du Prince William, où a eu lieu l'accident de l'*Exxon Valdez*. On peut raisonnablement penser qu'un accident se produisant en été en l'absence de glace le long du littoral entraînerait une contamination très sévère de milliers de kilomètres de côte, selon le lieu géographique et les conditions atmosphériques prévalant au cours des jours suivant l'accident.

Étant donné l'immensité du territoire, la faible densité des communautés humaines et la relative inaccessibilité des lieux, il est peu probable qu'un plan de sauvetage et d'atténuation des effets puisse être mis en oeuvre dans un délai de quelques jours. Dans les eaux froides, après une courte période variant de 48 à 56 heures, le pétrole devient une sorte de pouding difficile à ramasser. Il devient ensuite impossible à récupérer. Nous croyons que les conséquences d'un déversement dans la zone sud serait extrêmement dommageable et à peine envisageable. La même chose s'applique à la zone nord, où il y a beaucoup de glace. Il est pratiquement impossible de récupérer du pétrole à travers des pièces de glace et sous la glace.

Enfin, pour faire un bref résumé de cette présentation, je voudrais vous présenter un certain nombre de recommandations qui, je crois, pourraient aider non seulement à protéger l'environnement arctique mais aussi, je l'espère, à assurer la souveraineté du Canada dans cet environnement, c'est-à-dire dans les eaux arctiques canadiennes et la zone étendue que vise le projet de loi C-3.

Ce projet de loi nous semble un petit pas en avant, mais un pas absolument essentiel pour la suite des événements. Nous croyons que le Canada doit se doter le plus vite possible de moyens à la mer pour appliquer les lois environnementales qu'il promulgue. Les conséquences environnementales d'un déversement pétrolier en eaux arctiques sont telles que le Canada doit adopter une approche de protection absolue ou encore de protection extrême à l'égard de ses eaux arctiques. Pour développer une telle approche, le Canada doit prendre l'initiative d'une conférence internationale ayant pour objectif de négocier un protocole de protection des environnements et des écosystèmes arctiques.

Ce dernier pourrait prendre exemple sur le Protocole de Madrid, qui protège les eaux antarctiques. Pour protéger certains secteurs marins particulièrement fragiles, le Canada doit développer un plan de zonage environnemental avec l'identification de zones ou secteurs restreints ne permettant aucun accès pour des raisons touristiques, commerciales ou industrielles. Enfin, la concertation des ministères et des agences fédérales en matière d'environnement arctique devrait se faire par l'entremise d'une structure formelle consacrée à cette fin et non par celle des comités interministériels, qui sont souvent lourds et trop sujets aux querelles de juridiction.

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Reimer.

[Français]

M. Chester Reimer (conseiller principal stratégique, Conseil circumpolaire inuit): Merci, monsieur le président.

Je remercie les membres du comité de me donner l'occasion de comparaître devant eux.

• (1545)

[Traduction]

Monsieur le président, votre personnel fort aimable nous a proposé de nous limiter à une déclaration de cinq à dix minutes.

J'ai demandé au président si j'avais joué au hockey avec lui il y a longtemps, lorsque j'étais adolescent au Manitoba. Il m'a dit non, mais que nous devrions en parler plus tard. J'ai joué pour les Selkirk Steelers et nous l'avons vraiment ménagé, en passant.

Monsieur le président, merci de m'accorder la possibilité de comparaître ici.

Je remplace Duane Smith, président du bureau du Canada du Conseil circumpolaire inuit, qui regrette de devoir rester à Inuvik, dans la région de la mer de Beaufort. Il sera heureux de répondre à vos questions après ma déclaration.

Je fournis des services d'expert-conseil au Conseil circumpolaire inuit, bien sûr, mais également à d'autres organismes au Groenland, au Canada et en Russie. M. Smith m'a demandé de vous souligner que les Inuits ne vivent pas seulement au Canada. Les préoccupations que nous présentons sont celles d'un seul peuple vivant dans quatre pays, allant du Groenland jusqu'en Russie.

D'emblée, j'aimerais dire que le bureau du Canada du CCI appuie le principe général du projet de loi C-3, c'est-à-dire la protection de l'environnement arctique. Je vous ferai cependant plusieurs recommandations. Comme M. Adams l'a dit, il est important de faire participer les habitants de l'Arctique.

J'ajouterai qu'il est particulièrement important de faire participer les Inuits, compte tenu des règlements des revendications territoriales

et des obligations du gouvernement canadien à ce chapitre, ainsi que de ses engagements internationaux. Cela concerne non seulement notre participation à l'examen du projet de loi, mais également notre participation aux activités d'analyse et de surveillance si le projet de loi est adopté.

Il y a un an, dans le cadre d'un projet du Conseil de l'Arctique portant sur l'évaluation du transport maritime, le bureau du Canada du CCI a interviewé des chasseurs et des aînés inuits de nombreuses collectivités de l'Arctique canadien. Certains d'entre vous connaissez les études sur l'utilisation et l'occupation des terres menées pendant les années 1970. Notre étude était un projet d'envergure mené dans les Territoires-du-Nord-Ouest d'alors et de certaines régions du Labrador qui a servi de point de départ à de nombreuses initiatives, notamment le règlement des revendications territoriales. Beaucoup d'interviews avaient été effectuées à l'époque. Le CCI a renouvelé ces interviews.

Nous avons constaté que malgré les effets des changements climatiques et autres connus par les collectivités inuites au cours des dernières années, les Inuits continuent de se nourrir principalement d'aliments traditionnels. Des aliments du terroir, si vous voulez. Essentiellement, les gens se nourrissent de poissons et de mammifères marins, comme vous le savez. Pour ce faire, il faut se déplacer sur de longues distances sur la glace et sur la mer afin de se nourrir. Nous vous fournissons avec plaisir une copie de notre rapport, intitulé *The Sea Ice is Our Highway*, si cela vous intéresse.

Les Inuits continuent de vivre essentiellement selon une économie de subsistance, car celle-ci correspond à l'identité du peuple. Comme vous le savez, les aliments vendus dans de nombreuses régions de l'Arctique passent par plusieurs aéroports avant d'être livrés, de sorte qu'ils ont eu le temps de dégeler et de regeler. Le prix de ces aliments est élevé, et leur valeur nutritive est réduite.

À la base, la vie des Inuits du Canada et de l'Arctique circumpolaire est liée à un écosystème arctique vierge. Comme vous le savez, c'est peut-être l'écosystème le plus fragile de la planète. Donc, tout effort visant à protéger cet écosystème, comme le fait ce projet de loi, est un pas dans la bonne direction.

Le comité est saisi de ce projet de loi qui vise à agrandir la zone des eaux arctiques. Le CCI vous encourage à renforcer la réglementation appliquée dans les eaux arctiques du Canada. CCI Canada exhorte également le gouvernement du Canada à appliquer des normes antipollution plus strictes avant d'autoriser toute activité de développement et d'exploitation des ressources. Les Inuits sont d'avis que les normes nationales et internationales actuelles sont largement insuffisantes.

Comme l'a dit M. Adams plus tôt, puisqu'il n'existe pas de technique permettant de nettoyer la pollution pétrolière dans les eaux arctiques, les pénalités doivent être sévères. On devrait également travailler étroitement avec les résidents de la région pour repérer les endroits où la pollution serait particulièrement nuisible à la collectivité. Nous devons également convaincre les sociétés de prospection et de développement que toute erreur ou tout manque de vigilance ne sera pas permis.

•(1550)

Le CCI Canada appelle le ministère des Transports ainsi que les autres ministères chargés de la protection de l'environnement et du développement économique dans l'Arctique à coordonner leur approche et à coopérer avec les Inuits afin de prévoir des normes les plus exigeantes possible en matière de protection environnementale.

Enfin, monsieur le président, nous incitons également le gouvernement à adopter une position de coopération à l'échelon circumpolaire et international dans tous les dossiers qui concernent l'Arctique, notamment le projet de loi à l'étude. Le CCI constitue un modèle, car les Inuits se sont rassemblés en 1977 en traversant ce que certains considèrent la frontière artificielle de l'Alaska, pour faire face aux pétérolières qui s'installaient sans consultation. C'est ce que nous avons fait. Je fais de nouveau référence à M. Adams, qui a parlé du projet de la mer de Beaufort. Certes, il faut inclure le gouvernement fédéral et l'industrie pétrolière, mais si vous invitez également le peuple inuit, vous aurez d'autant plus de succès dans vos démarches.

J'aimerais aller un peu plus loin, cependant, pour tenir compte de la coopération internationale que doit assurer le Canada. Comme vous le savez tous, le Conseil de l'Arctique est un autre modèle qui regroupe non seulement les Inuits, mais également des États. Il existe d'autres textes internationaux qui fournissent des directives quant à la mise en application et au suivi du projet de loi.

La souveraineté arctique est un dossier d'actualité. Le bureau du Canada du CCI souligne, cependant, que le projet de loi devrait mettre l'accent sur la protection de l'environnement et prévoir des discussions plus étendues sur la coopération internationale, la souveraineté et d'autres questions. Pour ce faire, il faudra obtenir le consentement libre, préalable et éclairé des Inuits.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Nous entendrons maintenant M. Robert Huebert, qui participe depuis Calgary.

M. Robert Huebert: Merci beaucoup. J'ai l'impression qu'il y a un petit réseau de Manitobains ici. Vous êtes de Selkirk et de Brandon, et moi-même je viens de Birds Hill.

J'ai quatre observations à vous faire. Tout d'abord, cependant, j'aimerais exprimer mon appui sans équivoque à l'égard du projet de loi qui est attendu depuis longtemps. Je suis heureux qu'il ait vu le jour, notamment en raison des rapports obligatoires exigés par le NORDREG. Cet élément est d'une importance critique compte tenu de nos préoccupations quant à notre souveraineté dans l'Arctique et à la protection environnementale de cette région. Cela dit, j'aimerais m'attarder à quatre points. Ils portent sur les institutions chargées de protéger notre souveraineté, les mesures d'application de la loi nécessaires au respect de notre souveraineté, la surveillance imposée par le projet de loi une fois adopté et, enfin, les efforts diplomatiques qui, à mon avis, s'avéreront nécessaires.

Je vais commencer par les institutions. Comme certains des intervenants précédents l'ont indiqué, la souveraineté de l'Arctique est bel et bien un dossier d'actualité. Cependant, on en parle depuis les années 1940 et on s'y est notamment intéressé à la fin des années 1960 et au début des années 1970. Ce projet de loi souligne le besoin d'un cadre institutionnel amélioré qui coordonnerait notre politique arctique. Si l'on examine l'histoire qui a précédé la création du projet de loi, on se rend compte qu'il y a déjà eu deux périodes qui, à mon avis, ont constitué des occasions ratées de renforcer nos

revendications de souveraineté dans l'Arctique. Les gouvernements conservateurs et libéraux ont manqué des occasions parce que, je le répète, il n'y avait pas d'institution dotée d'un mandat pancanadien.

En 1986, le gouvernement conservateur de Brian Mulroney a adopté une loi musclée définissant l'Arctique en termes nets. À mon avis et selon d'autres intervenants, on aurait pu à ce moment-là renforcer la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. En 1996, sous le gouvernement de Jean Chrétien, la Loi concernant les océans du Canada a été adoptée. Encore une fois, personne n'a songé à renforcer la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Il ne s'agit pas de critiques. Je voulais tout simplement dire qu'en raison d'un manque d'approche pancanadienne et bipartite à l'égard de la souveraineté arctique, le Canada se trouve obligé de faire adopter des projets de loi comme le C-3 qui sont tout à fait nécessaires, mais qui auraient dû voir le jour au moins 20 ans plus tôt.

En ce qui concerne le projet de loi, il faudra assurer un suivi sur trois fronts, dont le premier serait diplomatique. Il y aura vraisemblablement des réactions de la part des Américains et des Européens. En janvier 2009, les États-Unis ont publié leur politique sur l'Arctique indiquant clairement que le passage du Nord-Ouest est un détroit international et qu'essentiellement, notre projet de loi ne correspond pas à leur politique. Parallèlement, en automne 2008, la Commission européenne a diffusé un document de politique qui a réitéré sa position selon laquelle le passage du Nord-Ouest est un détroit international.

De l'autre côté, le gouvernement de la Russie va bientôt adopter une loi très semblable à notre C-3. Il y a un pays, en l'occurrence la Russie, qui reproduit nos efforts pour resserrer les règles visant le transport maritime dans l'Arctique. À mon avis, nous devons entreprendre des démarches diplomatiques auprès des pays qui estiment que notre projet de loi est contraire à leurs politiques. Je crois qu'on devrait jouer la carte écologique, en nous appuyant sur l'article 234 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, pour défendre notre position. Cela exigera toutefois des efforts diplomatiques soutenus.

•(1555)

Nous devrions également songer à coordonner notre politique avec celle des Russes afin que le monde ne la perçoive pas comme une tentative d'expansion, mais plutôt comme une saine intendance environnementale.

D'autres témoins en ont déjà parlé, mais j'aimerais aborder rapidement les questions de la surveillance et du respect de la loi. Je suis convaincu que le projet de loi, aussi nécessaire soit-il, exigera une capacité de surveillance beaucoup plus grande.

Il faudra intensifier les efforts de coordination et peut-être penser à intégrer des systèmes d'identification de navires au Radarsat-2. Il y a déjà le projet Surveillance du Nord de la Défense nationale, qui vise à améliorer notre capacité de surveillance. Si le projet de loi est adopté, il faudra impérativement concevoir et mettre en oeuvre des projets comme Surveillance du Nord.

En dernier lieu, j'aimerais vous parler du respect de la loi. J'ai pris le temps de consulter le hansard afin de lire les discours qui ont été prononcés lors du dépôt du projet de loi et pour prendre connaissance d'autres témoignages. Je crois que le comité sait déjà que si le projet de loi est adopté, il faudra veiller à son respect. De plus, si jamais un pays, une société ou un navire conteste la loi adoptée, nous devons être en mesure de la faire respecter. Il nous faudra donc des capacités que nous n'avons pas actuellement.

On constate le même problème en Russie, en Norvège et au Danemark. En fait, ces pays pensent également à améliorer leur capacité de faire respecter leurs lois. Le nouveau gros brise-glace et les patrouilleurs promis s'avéreront essentiels. À mon avis, lorsque le transport maritime s'intensifiera dans la région, nous aurons encore plus besoin de ces équipements.

En bout de ligne, il nous faut une approche pancanadienne pour assurer l'exécution rapide du projet de loi C-3. Nous devons nous préparer en vue des réactions diplomatiques. Nous devons améliorer nos capacités de surveillance et d'application de la loi.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

Je sais que M. Volpe voulait soulever une question à la fin de l'heure et je serai donc sévère pour ce qui est des sept minutes allouées.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci, monsieur le président.

Le point que je voulais soulever à la fin de l'heure est le même qui a été évoqué par tous les témoins. Je veux bien appuyer le projet de loi, comme tous les témoins d'ailleurs, mais je suis également préoccupé par son exécution. M. Huebert a parlé d'un projet de loi environnemental. Or, c'est un projet de loi qui porte sur les transports. Mon parti cherche à obtenir une certaine reddition de comptes. Cette responsabilité doit être assumée par au moins un représentant du gouvernement.

La semaine dernière, j'ai lu dans le hansard qu'un représentant du MAINC avait laissé entendre que son ministre serait chargé du dossier. Tout récemment, le ministre des Affaires étrangères ainsi que le ministre de la Défense nationale ont émis des déclarations qui laissaient entendre qu'ils allaient prendre les mesures nécessaires au chapitre de la surveillance et de l'application de la loi, comme l'ont recommandé MM. Huebert, Pelletier, Reimer et Adams. Chacun des témoins a dit, directement ou indirectement, qu'il nous faut intensifier nos efforts diplomatiques afin de faire respecter notre politique dans une région contestée.

Le projet de loi est muet quant aux coûts de la surveillance et de l'application de la loi. Êtes-vous prêts à avancer un montant? Quel sera le coût des brise-glaces, des patrouilleurs et des vedettes? Je ne crois pas que des Dash-8 seront suffisants, compte tenu de l'étendue du territoire, qui est semblable à celui du Manitoba. Monsieur Reimer et monsieur Huebert, j'aimerais savoir votre avis quant à nos besoins pour ce qui est de la surveillance et du respect de la loi.

• (1600)

M. Chester Reimer: Je ne suis pas en mesure de répondre à votre question. Vous pourriez consulter le budget des Rangers canadiens, ces Inuits qui aident le Canada à patrouiller le Nord. Ce serait un point de départ lorsque vous allez aborder la question de la contribution des Inuits. Les Inuits recherchent un financement suffisant pour aider le Canada à former les patrouilleurs et accueilleraient toute somme destinée à la formation. On pourrait conclure des partenariats. Je ne peux pas, cependant, vous fournir de chiffres exacts.

L'hon. Joseph Volpe: M. Adams et M. Pelletier ont parlé de l'incidence sur l'environnement et l'économie. Ils ont parlé des répercussions sur l'environnement d'une activité économique accrue qui intensifierait le transport de marchandises dans le passage.

Personne n'a mentionné la Chine, bien qu'il s'agisse du plus grand pays exportateur du monde. M. Pelletier indique dans son mémoire que les exportateurs chinois écourteront leur parcours de 7 000 kilomètres en empruntant le passage du Nord-Ouest pour se rendre de Shanghai au New Jersey. D'autres ont indiqué que les exportateurs qui alimentent le marché européen depuis Shanghai s'épargneront 4 000 kilomètres. Cela m'indique que la Chine est un facteur de taille. Il paraît qu'elle est déjà mieux équipée que le Canada en patrouilleurs et en brise-glaces.

La semaine dernière, l'un de mes collègues, M. Laframboise ou M. Gaudet, a demandé à connaître le nombre de bâtiments qui naviguent dans les eaux arctiques. Si nous n'arrivons pas à les surveiller maintenant, qu'allons-nous faire lorsqu'ils viendront en nombre plus important?

Je ne sais pas si M. Adams ou M. Pelletier peut répondre à la question.

• (1605)

[Français]

M. Émilien Pelletier: D'abord, concernant les moyens en mer du type brise-glace, il est certain qu'actuellement le Canada n'est pas en mesure de faire le tour de ses propres eaux intérieures parce qu'il n'a pas de brise-glace assez grand et assez puissant pour, par exemple, suivre la ligne de partage que ce projet de loi C-3 va tracer dans le Nord. Cette ligne passe presque à la hauteur de la calotte polaire, et il y a là des quantités considérables de glace qu'aucun de nos brise-glaces n'est en mesure de casser — en été, peut-être un peu, mais en hiver, sûrement pas.

Donc, il est certain qu'il faut penser à un brise-glace de grande taille qui va coûter plusieurs centaines de millions de dollars — je n'ai aucun chiffre précis —, mais il est clair que ce sont des quantités considérables d'argent.

Par ailleurs, comment assurer la souveraineté sur un territoire qu'on ne peut pas soi-même visiter. Si on ne peut pas faire le tour du propriétaire, cela n'a pas de sens. La souveraineté et l'environnement sont intimement liés. Donc, il faut des moyens en mer, d'abord pour opérer et maintenir ouvert le passage du Nord-Ouest, quand on décidera qu'il est ouvert. Puis, il faut pouvoir faire le tour du propriétaire, ce qui demande plusieurs centaines de millions de dollars, c'est évident.

[Traduction]

Le président: Monsieur Adams, souhaitez-vous répondre rapidement, ou encore quelqu'un d'autre veut-il le faire?

M. William Adams: J'aimerais répondre rapidement à la question sur la surveillance.

Nous avons chargé le Conseil consultatif sur les sciences appliquées à la défense de se pencher sur toutes les questions pancanadiennes liées à la surveillance de l'Arctique par le Canada. Je crois que les divers ministères ont constitué des comités qui s'intéressent à la question. C'est le cas notamment au ministère de l'Environnement, à la Défense nationale et à la Garde côtière.

Il en ressort un système de surveillance plutôt complexe, doté de nombreux éléments comme des satellites, des drones, des patrouilles aériennes pilotées et une capacité de réaction. Les responsables s'occupent de la planification, quoique dans certains cas, les équipements nécessaires ont déjà été achetés. On en est encore à l'étape de la planification et les infrastructures nécessaires devraient être en place au cours des trois ou quatre prochaines années.

Je crois que cela concerne davantage les mesures de nettoyage en cas de catastrophe écologique plutôt que le repérage d'un déversement. Si on n'arrive pas à repérer un déversement, c'est évident que l'on ne peut même pas commencer à nettoyer. De plus, nous devons commencer à penser aux mesures qui seront prévues en cas de déversement. En ce qui concerne la surveillance, cependant, je crois que nous sommes sur la bonne voie.

Le président: Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à vous, monsieur Pelletier.

En fait, vous souhaitez qu'il y ait un protocole de protection environnementale et des écosystèmes qui soit lancé à l'échelle internationale. Vous aimeriez que ce soit le Canada qui le fasse parce que c'est le territoire le plus pénalisé en raison de la longueur des frontières. Comment voyez-vous cela?

M. Émilien Pelletier: En ce qui concerne l'idée d'un protocole international, le Canada est vraiment le pays qui devrait en prendre l'initiative. À mon avis, c'est le seul pays qui peut en prendre l'initiative parce qu'il est directement visé par l'Union européenne, les pays asiatiques et les États-Unis lorsqu'il s'agit de circuler dans ce passage du Nord-Ouest.

Donc, si le Canada veut défendre sa souveraineté dans ce passage, s'il veut protéger son environnement jusqu'à 200 milles marins, comme le projet de loi C-3 le propose, il est absolument essentiel d'avoir un protocole international de protection de l'environnement. Ce type de protocole existe déjà en ce qui concerne l'autre côté de la planète, c'est-à-dire pour l'Antarctique. Il a été négocié longuement et il a été ratifié. Il s'agit du Protocole de Madrid qui protège les écosystèmes antarctiques de façon extrêmement efficace, et à peu près tous les pays du monde ont signé ce protocole, après de longues

hésitations et de longues négociations. Or, s'il existe un protocole de protection de l'Antarctique qui s'appelle « le Protocole de Madrid », pourquoi n'y aurait-il pas un protocole de protection de l'Arctique qui s'appellerait « le Protocole d'Ottawa », ou autre.

Je ne vois pas quel autre pays que le Canada pourrait prendre une telle initiative parce que c'est vraiment le Canada qui serait le plus pénalisé dans le cas d'un accident pétrolier. Les autres témoins ont mentionné — et moi, je le répète — qu'un accident pétrolier n'est pas envisageable, c'est-à-dire qu'il faudra prendre tous les moyens pour qu'un accident ne se produise pas, un peu comme on dit qu'un accident nucléaire n'est pas envisageable.

Donc, il faut qu'on trouve les moyens pour qu'un accident de grande envergure ne se produise pas parce qu'il n'y a pas de moyens de se défendre, de se protéger, de nettoyer les lieux après un tel accident.

• (1610)

M. Mario Laframboise: Ma prochaine question s'adresse à M. Huebert.

Évidemment, l'idéal, c'est qu'on ait une entente sur la protection environnementale et les écosystèmes, sauf que vous, M. Huebert, semblez dire que d'autres négociations plus politiques doivent se faire avec les Russes, les Américains...

Ai-je raison de dire qu'on est loin d'être prêts à discuter d'un protocole environnemental parce que surgissent d'autres situations plus complexes sur le plan international?

[Traduction]

M. Robert Huebert: Malheureusement, vous avez tout à fait raison. Pensons à la création du Conseil de l'Arctique. C'était à l'origine un projet canadien pour constituer un organisme politique qui se chargerait des dossiers circumpolaires. L'accent a clairement été mis sur la protection de l'environnement. Cependant, les Américains, qui avaient un différend frontalier avec le Canada et la Russie à l'égard du détroit de Béring à l'époque, différend qui persiste d'ailleurs, ont refusé d'avaliser les pouvoirs politiques de l'organisme de coopération.

Il y a maintenant de nouveaux acteurs. L'un de vos collègues a fait référence à la Chine. Beijing a émis certaines déclarations récemment indiquant que l'Arctique appartient au patrimoine mondial. La Chine laisse entendre qu'elle adoptera la position américaine et européenne quant au passage du Nord-Ouest.

On a parlé des besoins de surveillance. Or, personne n'a soulevé le besoin de surveillance de l'industrie, notamment le transport maritime. La plupart des Canadiens seront étonnés d'apprendre que ce sont deux sociétés sud-coréennes, Samsung et Daewoo, qui sont les chefs de file pour ce qui est des navires commerciaux naviguant dans l'Arctique. Nous devons négocier avec les pays constructeurs afin de nous assurer que les cargos transportant le pétrole et le gaz naturel liquéfié seront conformes à des normes établies selon nos exigences, c'est-à-dire en fonction des conditions arctiques. Ce sont des considérations futures pour la surveillance.

La loi adoptée entraînera certaines mesures, mais le comité doit savoir qu'elle créera également des problèmes politiques. J'espère que l'on sera en mesure de les minimiser, mais je ne crois pas que ce sera possible dans tous les cas. Nous devrions nous y préparer et les attendre de pied ferme.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma prochaine question s'adresse à M. Adams.

Vous semblez dire qu'on a besoin de moyens, d'argent pour assurer la recherche et pour consolider tout ce travail.

[Traduction]

M. William Adams: Le projet de la mer de Beaufort a coûté 12 millions de dollars et s'est étendu sur plusieurs années. Je crois que l'on devrait affecter le même montant traduit en dollars de 2009. Ce qui est encore plus important, toutefois, c'est que le Canada s'engage à long terme afin d'obtenir de véritables résultats.

Un certain nombre de réunions ont lieu périodiquement ou annuellement sur des questions comme la pollution pétrolière. Moi-même j'ai travaillé dans le domaine et en consultant les documents, je me rends compte qu'il n'y a pas vraiment de solutions autres que la combustion, et celle-ci doit se faire très rapidement, sinon le pétrole devient ininflammable et contamine l'environnement. Il nous faut intensifier les activités de recherche, qui devraient être cofinancées par l'industrie, comme c'était le cas pour le projet de la mer de Beaufort.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma dernière question est pour M. Reimer.

La surveillance semble importante. Faut-il se doter d'équipement? Que faut-il faire pour pouvoir garantir la sécurité générale?

• (1615)

[Traduction]

M. Chester Reimer: Il y a peut-être eu malentendu. Je ne suis pas expert en matière de sécurité. Je voulais vous demander de faire appel aux Inuits pour ce qui est de la surveillance et des systèmes de sécurité.

Deuxièmement, je crois qu'il faut faire participer... Au chapitre diplomatique, on a mentionné la Chine et le Conseil de l'Arctique. Que ce soit un projet de loi qui touche à la sécurité ou aux transports, comme l'a dit M. Volpe, il demeure un projet de loi environnemental dans un sens. Il faut solliciter la participation des Inuits et d'autres pays. Cela peut sembler contradictoire, mais la souveraineté passe par d'autres pays. Seuls, nous ne pouvons rien faire.

Il faut également collaborer avec d'autres pays pour assurer la surveillance. Ces pays ne sont pas nos ennemis. Par exemple, les Inuits ont des cousins et des amis au Groenland. Le Groenland affirme de plus en plus sa souveraineté et, le 21 juin 2009, il aura négocié un genre d'entente de souveraineté avec le Danemark. C'est un autre pas vers l'autonomie gouvernementale. On devrait faire fond sur les liens ancestraux des Inuits avec d'autres peuples ainsi que sur les efforts diplomatiques du Canada.

Si le Canada souhaite renforcer sa surveillance, qu'il se prononce au sein du Conseil de l'Arctique pour le doter de plus de pouvoirs. Comme l'a dit M. Huebert, la Chine est de plus en plus présente. Elle a demandé le statut d'observateur au sein du Conseil de l'Arctique et ce sera peut-être l'occasion de lui accorder une place.

Quant à votre question spécifique, je ne suis pas expert en techniques de surveillance. Je vous ai répondu pour ce qui est du processus et de la participation des Inuits.

Merci.

Le président: Bienvenue, madame Crowder.

Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'avoir comparu aujourd'hui.

J'aimerais soulever quelques points. Dans la documentation préparée à l'intention du comité, on indique qu'en élargissant ainsi sa zone, le Canada acquerra compétence sur un demi-million de kilomètres carrés supplémentaires d'eaux arctiques, ce qui correspond plus ou moins à l'une de nos provinces des Prairies. On cite également le sénateur Rompkey, qui a insisté sur l'importance de la position dominante. Nous pouvons prouver que les eaux sont canadiennes, mais les gens veulent savoir que nous y occupons une position dominante.

Deux points en ressortent. Tout d'abord, on peut bien avoir un projet de loi qui étend les frontières du Canada, sans pour autant prévoir les ressources nécessaires pour protéger l'environnement. On peut bien faire des déclarations à la communauté internationale quant à l'extension de nos frontières, mais nous ne disposons pas des mécanismes nécessaires pour les faire respecter.

Bon nombre d'entre vous avez parlé de la surveillance et de l'application de la loi. Je m'intéresse davantage à l'environnement et je poserai ma question à M. Adams.

Je suis troublée après ma lecture de votre mémoire, dans lequel vous indiquez qu'il existe très peu de techniques de nettoyage. À la lumière de ce fait, quelles sont, selon vous, les mesures qui s'imposeront immédiatement après l'adoption du projet de loi?

M. William Adams: Je veux bien répondre à la question.

J'aimerais dire que nous en sommes à la dernière journée de l'Année polaire internationale. Le financement accordé aux activités de recherche se tarit et il y a donc une occasion de donner suite à l'excellent travail qui s'est réalisé. On pourrait notamment se pencher sur la surveillance et l'application de la loi, comme vous l'avez mentionné.

Je suis d'accord avec mon collègue quant aux techniques de nettoyage. On a très peu de marge de manoeuvre une fois que le pétrole est déversé en grande quantité dans des eaux couvertes de glace. Ce serait une catastrophe majeure, comme une explosion nucléaire. Il y a très peu que l'on puisse faire.

Mme Jean Crowder: Si tel est le cas, nous devrions vraiment nous concentrer sur la prévention de tels accidents.

M. William Adams: Tout à fait. Nous devons tout faire pour les prévenir.

Mme Jean Crowder: Nous avons déjà parlé de la surveillance et de l'application de la loi, mais que nous faut-il afin de prévenir de tels accidents?

M. William Adams: On pourrait, par exemple, surveiller les navires afin de détecter ceux qui n'ont pas été construits en fonction de la glace. On pourrait les interdire des régions s'ils présentent des risques.

Mme Jean Crowder: D'accord, cela nous ramène à la surveillance et à l'application de la loi.

M. William Adams: Oui.

Mme Jean Crowder: Il nous faut des sentinelles aux deux extrémités du passage.

M. William Adams: Essentiellement, il faut parer à tous les risques dans cette région particulière.

Mme Jean Crowder: Que pourrait-on faire, autre que la surveillance et l'application de la loi?

M. William Adams: Il est possible de nettoyer les déversements de pétrole plus modestes.

D'après mon expérience et mes lectures, il me semble que seuls le Canada et la Norvège ont déversé du pétrole dans des eaux glacées à titre d'expérience. Les Américains ne le permettent pas. Ils se servent toujours de simulateurs. Je ne crois pas faire erreur en l'affirmant.

• (1620)

Mme Jean Crowder: Je viens de la côte ouest de la Colombie-Britannique. Les gens sont probablement au courant du traversier de B.C. Ferries qui a coulé à Hartley Bay. L'épave est toujours au fond de l'eau et il y a une fuite lente de diesel qui cause toutes sortes de problèmes. Nous sommes déjà désemparés dans un environnement plus accommodant. Il est donc très préoccupant d'apprendre que nous exposons l'Arctique à des catastrophes économiques et écologiques.

J'aimerais maintenant poser une question à M. Reimer. Vous avez souligné l'importance de consulter les Inuits. Je suis le porte-parole des affaires autochtones du NPD et les consultations constituent une pomme de discorde permanente au Comité des affaires autochtones. Pouvez-vous nous indiquer quels sont les éléments clés des consultations?

J'aimerais également parler de la chasse et de la cueillette. J'ai vu quelques statistiques récemment qui indiquent que dans bien des régions du Nord, la chasse et la cueillette assurent de 70 à 80 p. 100 de l'alimentation des gens.

Pouvez-vous nous indiquer quels seraient les éléments clés des consultations?

M. Chester Reimer: Le Canada a signé beaucoup de traités internationaux. Malheureusement, il n'a pas encore signé la Déclaration sur les droits des peuples autochtones. Nous avons bon espoir qu'il le fasse. L'Australie vient tout juste de la signer, et il ne reste que trois pays qui ne l'ont pas fait.

Mme Jean Crowder: Apparemment, le président Obama a indiqué qu'il avait l'intention de la signer, alors il va n'en rester que deux.

M. Chester Reimer: Exactement. Le Canada a signé d'autres protocoles internationaux qui contiennent les termes « consentement préalable, libre et éclairé ». Si l'on met l'accent sur ce principe, on peut élaborer une politique très solide. En tant que porte-parole en matière d'affaires autochtones, vous n'êtes pas sans savoir que le Canada a des obligations en vertu des règlements en matière de revendications territoriales; elles sont énoncées très clairement. Nous avons des obligations, et il est important de les respecter dans nos consultations sur diverses questions. Il s'agit d'une approche nationale sur laquelle je ne vais pas entrer dans les détails.

Mme Jean Crowder: Nous avons constaté une grande inertie dans la mise en oeuvre des revendications territoriales. Si nous envisageons d'utiliser le processus des revendications territoriales pour mener des consultations, cela ne va pas nécessairement se produire. Vous connaissez peut-être le rapport McCrank, publié en 2008, dans lequel on proposait de modifier certains processus réglementaires dans le Nord. L'une des possibilités consiste à avoir moins recours au processus de consultation utilisé pour la mise en oeuvre des revendications territoriales.

Vous ne pouvez sans doute pas faire de commentaires à ce sujet, mais je crois qu'il est important que les processus de consultation soient établis en collaboration avec les Inuits, afin que les consultations satisfassent leurs attentes.

M. Chester Reimer: Absolument, je suis tout à fait d'accord avec vous. Il existe de terribles lacunes dans la mise en oeuvre des revendications territoriales. Comme vous le savez, les tribunaux sont saisis de certaines revendications. Bien entendu, il doit y avoir une volonté politique. Malheureusement, comme M. Adams l'a dit, s'il y avait un déversement important de pétrole, on ne pourrait pas faire grand-chose. Si le gouvernement n'est pas disposé à mettre en oeuvre les revendications territoriales et à mener les processus de consultation de façon adéquate, que pouvons-nous faire? Nous devons y travailler et ne pas douter que notre système va changer.

Les revendications territoriales ne sont qu'une partie de la question. Nous devons regarder ce qui se passe sur le plan international, en fonction des obligations du Canada, et faire preuve d'une certaine volonté politique à ce chapitre.

Vous avez parlé de la nourriture traditionnelle. Oui, elle représente de 70 à 80 p. 100 de l'alimentation des Inuits, et parfois plus. Comme l'indique notre étude intitulée *The Sea Ice is Our Highway*, même s'ils doivent se rendre beaucoup plus loin sur la glace marine et être de plus en plus près des routes maritimes, les Inuits ont dit clairement qu'ils ne renonceraient pas à leur nourriture traditionnelle et qu'ils iraient la chercher plus loin s'il le faut. Comme vous le savez, il y a beaucoup d'éléments nutritifs importants dans cette nourriture. Je tenais à vous répondre à ce sujet.

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président. Je vais partager mon temps de parole avec Mme Hoepfner.

Nous avons recueilli beaucoup d'informations aujourd'hui, et même si les changements proposés à la loi sont très modestes et même minimes, cette loi a une incidence profonde, des répercussions très importantes sur les ministères des Ressources naturelles, de l'Environnement, des Affaires étrangères et des Affaires indiennes.

Malgré le fait que nous ne savons pas ce qui se passe en coulisses entre le Canada et les autres pays, j'aimerais savoir, monsieur Huebert, s'il s'agit d'un pas dans la bonne direction pour le Canada.

M. Robert Huebert: En toute franchise, je crois que nous aurions dû faire ce premier pas en 1986, quand nous avons tracé des lignes de base droites autour de l'archipel arctique. À mon avis, mieux vaut tard que jamais. Les Russes se dirigent vers l'exclusivisme; les Américains et les Européens, vers une ouverture dans le contexte de cette route maritime.

Je pense que c'est un premier pas tout à fait nécessaire à cette étape, mais nous devons absolument — permettez-moi de répéter ce que tous mes collègues ont dit — nous pencher sérieusement sur la question des mesures d'exécution de la loi. Personne n'a parlé du ministère de la Défense nationale. En fait, nous aurons un navire national — et non commercial —, puisque nous pouvons probablement régir la navigation commerciale par l'entremise de l'OMI, entre autres, si nous sommes proactifs...

• (1625)

M. Brian Jean: Je comprends.

M. Robert Huebert: Comme nous allons devoir surveiller les navires étrangers qui vont entrer, nous aurons aussi besoin du MDN.

M. Brian Jean: Ce que je veux dire, c'est que c'est la bonne chose à faire. À ce stade-ci, nous ne pouvons pas revenir en arrière, mais est-ce la bonne chose à faire, d'après vous, messieurs?

M. Robert Huebert: Absolument.

M. Brian Jean: Merci.

Le président: Madame Hoepfner.

Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC): Merci beaucoup.

Je tiens à vous dire, monsieur Huebert, que je suis heureuse de voir que vous avez un lien avec le Manitoba, tout comme moi. Je représente une circonscription du Sud du Manitoba; de plus, je suis née et j'ai grandi à Morden, dans cette province. C'est agréable d'accueillir quelqu'un de la famille.

J'aimerais revenir sur quelque chose que vous avez mentionné. Vous avez dit que cela aurait dû être fait il y a 20 ans. Nous pouvons constater qu'il est très facile pour les gouvernements de faire traîner les choses. Ce projet de loi porte sur beaucoup d'enjeux, tout comme la stratégie sur l'Arctique, et je pense que les gouvernements doivent faire preuve de beaucoup de courage pour aller de l'avant sur ces questions. Certains diront que c'est peut-être avantageux sur le plan politique. Je ne suis pas prête à dire cela. Je pense que c'est la bonne chose à faire pour le Canada et pour la région arctique.

Pouvez-vous dire au comité comment nous pouvons éviter de nous embourber dans ces questions? Comment continuer d'avancer tout en gérant les difficultés? Comment continuer sur notre lancée sans nous enliser?

M. Robert Huebert: Je dirais que l'Arctique est aussi important pour nous que l'a été notre réaction aux événements du 11 septembre. Souvenez-vous qu'à la suite de cette tragédie, nous avons effectué une restructuration fondamentale du cabinet et modifié la manière dont le cabinet lui-même envisageait les questions de sécurité nationale.

Je pense qu'il est temps que nous fassions la même chose pour l'Arctique, car mes recherches m'ont révélé que nous réagissons aux crises. En fait, nous avons dépassé le point critique, parce que la région arctique est en train de se transformer.

La seule façon dont nous pouvons continuer de progresser, c'est en obtenant du premier ministre l'engagement que l'une des premières choses dont il se tiendra au courant à l'avenir est la situation dans l'Arctique. Il faut que ce soit dans un plan du cabinet et qu'il y ait un appui bipartite. Je pense qu'il est temps de le faire, sur le plan de la structure institutionnelle avec laquelle nous travaillons, et c'est la seule façon dont nous pouvons nous préparer.

Mme Candice Hoepfner: Ce que vous dites, c'est que notre comité doit s'engager à faire les premiers gestes. Ce projet de loi est une première étape, et nous devons nous engager à aller de l'avant et

à trouver des solutions, mais je le répète, sans nous enliser, prendre du retard et faire traîner les choses encore une fois, à cause de l'importance des défis qui nous attendent. Est-ce bien cela?

M. Robert Huebert: Absolument.

Mme Candice Hoepfner: Je vous remercie beaucoup.

J'aimerais également demander quelque chose à M. Reimer à propos des gens qui vivent dans le Nord. Pouvez-vous nous parler brièvement de la façon dont l'exploration et le développement des ressources naturelles vont aider les populations de cette région? Vous nous avez parlé un peu de leur mode de vie et de leur nourriture traditionnelle, mais je m'interroge à propos du développement économique: les emplois, le développement et les jeunes, les progrès pour la population du Nord.

M. Chester Reimer: Je vous remercie de cette question.

La pyramide démographique de l'Arctique est très différente de celle du Sud. Certains Inuits se marient et ont des enfants très jeunes; les gens dans la vingtaine ont besoin d'un emploi. Vous avez raison.

Comment peut-on concilier le développement économique et un environnement sûr et propre? Si l'on repense à il y a 20 ou 30 ans, à l'époque où le juge Berger a effectué son étude bien connue sur le pipeline du Mackenzie, ainsi qu'à d'autres études effectuées depuis, on constate que le développement économique est impossible si l'on n'inclut pas les Inuits; cela ne fonctionne pas. Si l'on fait participer les Inuits en obtenant leur consentement libre au préalable, les résultats seront bien meilleurs sur le plan de la protection de l'environnement et de la création d'emplois.

Les Inuits ne sont pas du tout contre le développement économique dans un contexte sécuritaire et durable. Ils doivent cependant être consultés et mis à contribution. Ils vous diront qu'il est très important de ne pas succomber au « syndrome hollandais », c'est-à-dire que des gens viennent de l'extérieur, que la région connaisse un boom économique, mais qu'ensuite, les gens repartent. C'est vraiment important; il faut fixer des conditions au développement économique.

Prenons le Groenland, par exemple. La semaine dernière, on a tenu un séminaire sur l'extraction minière de l'uranium au Sud du Groenland. Il aurait pu avoir lieu aussi au Canada. Les gens là-bas disent qu'ils ne veulent pas de développement économique si cela entraîne des effets néfastes sur leur santé ou leur cause des problèmes.

Il y a donc un compromis à faire, mais les Inuits sont tout à fait favorables au développement économique. Pour revenir à mon exemple du juge Berger, aujourd'hui, 20 ou 30 ans plus tard, les Inuvialuits et d'autres peuples font partie du Aboriginal Pipeline Group. On a établi une communication, et s'il est fait de manière consciencieuse, le développement économique est important et nécessaire. Les emplois sont nécessaires.

Merci.

• (1630)

Mme Candice Hoepfner: Je vous remercie beaucoup.

Le président: Comme je l'ai dit tout à l'heure, M. Volpe souhaite que nous nous penchions sur quelque chose. Je tiens à remercier nos invités d'être venus aujourd'hui. Je sais que nous allons entendre un nouveau groupe durant la prochaine heure, mais je vous remercie encore de votre participation et du temps que vous nous avez consacré.

Nous allons accueillir des témoins du ministère des Affaires étrangères et du Développement international. Ils peuvent entrer, mais M. Volpe a une question sur laquelle nous devons nous pencher. Ensuite, nous allons continuer.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur le président. Je veux le faire dans le but d'avancer.

Ce qui se passe, c'est que Mme Hoepfner affirme que c'est un excellent point de départ, et personne ne souhaite y faire obstacle. Comme vous le savez, vous avez reçu un avis de motion de 48 heures de ma part, de sorte que nous devrions en débattre jeudi probablement.

D'ici là, voici ce que nous avons appris des quatre témoins. Premièrement, les divers ministères ont besoin de coordonner ou de mieux coordonner leurs efforts afin de bien faire le travail. Deuxièmement, il faut étudier les implications du projet de loi sur chaque ministère et ses éventuelles répercussions diplomatiques, qui pourraient l'empêcher d'atteindre son objectif premier. Troisièmement, il faut au moins faire connaître les incidences financières qui y sont associées pour que les ministres compétents puissent affirmer: «Voici les ressources que nous sommes disposés à contribuer à la planification de cette mesure.»

Je propose — et la motion dont vous serez saisis en temps et lieu reprend ce que je m'appête à dire — que soient invités à comparaître les ministres des Affaires étrangères et du Commerce international, de la Défense nationale, de l'Environnement et des Affaires indiennes et du Nord canadien afin de nous donner au moins une idée du stade où en sont leurs travaux à cet égard.

Monsieur le président, je sais que vous leur avez tous écrit parce que je vous l'ai demandé la semaine dernière. Seulement l'un d'entre eux vous a répondu. D'après les témoignages entendus aujourd'hui, vous pouvez constater que les répercussions à examiner si nous allons de l'avant avec le projet de loi, même s'il n'a qu'un seul article, sont beaucoup plus importantes que ce que nous croyions à l'origine.

D'après les questions que j'ai lues dans le harsard et que j'ai attribuées à des collègues bloquistes tout à l'heure, les membres de ce parti estiment que l'initiative exige — je ne veux pas dire qu'elle est très préoccupante, puisque je ne tiens pas à y attribuer de connotation négative — un travail parlementaire sérieux, de la part de tous. Je crois donc, monsieur le président, qu'il importe que nous fassions ce dernier effort en vue d'entendre les ministres ou leurs porte-parole.

Je vois que des fonctionnaires du ministère des Affaires étrangères viendront témoigner dans quelques instants. Rien ne nous empêche d'en inviter d'autres à le faire pour que nous sachions exactement quel est leur rôle et qu'il ne s'agit pas tout bonnement d'une mesure présentée par le ministre des Transports uniquement parce qu'il souhaite intervenir. Il faut être certain qu'il n'agit pas seul. D'après les délibérations de la semaine dernière, M. Baird a indiqué que la question ne relève pas de ses compétences et que le ministère des Affaires étrangères serait plus apte à répondre à nos questions. Je ne veux pas porter de jugement; je le prends au mot. Invitons donc ces autres ministres à comparaître. S'ils ne peuvent pas venir, avant de procéder à l'étude article par article, invitons au moins leurs hauts fonctionnaires à en discuter avec nous.

À mon avis, le comité ferait bon usage de son temps — et j'espère que tous mes collègues s'en rendent compte — s'il demandait aux ministres ou aux hauts fonctionnaires des ministères concernés de nous dire s'ils ont réfléchi à certaines questions posées par les témoins du secteur privé, du monde universitaire ou des particuliers au sujet de mesures qu'il faut prendre, qui devraient l'être ou qui sont

en cours de réalisation. Je n'ai pas entendu le gouvernement se prononcer à cet égard. J'aimerais donc en savoir plus avant d'aller plus loin.

•(1635)

Le président: Avant de donner la parole à quiconque, je tiens à vous rappeler que, lors de la dernière séance, nous avons convenu d'inviter des fonctionnaires des ministères dont le ministre ne pouvait pas comparaître, particulièrement des Affaires étrangères — nous recevons leurs représentants aujourd'hui dans la seconde partie de la séance. En tant que président, je suis tout à fait disposé — et je me doute que la plupart des ministères nous écoutent actuellement ou qu'ils le feront plus tard — à recommander très vivement, de vive voix et par écrit, que des porte-paroles des ministères de l'Environnement, de la Défense nationale et des Pêches et des Océans viennent témoigner jeudi prochain pendant une heure.

Je lance l'idée simplement. C'est ce que M. Volpe nous demande de faire, à mon avis. Je crois que nous en avons déjà discuté. Nous avons communiqué avec deux des trois ministères que je viens de mentionner. Nous n'avons pas encore écrit au ministère des Pêches et des Océans, mais je suis tout disposé à le faire.

Monsieur Jean, vous êtes le premier sur ma liste.

M. Brian Jean: Du point de vue du gouvernement, je ne crois pas qu'il y ait de problème à entendre chacun des ministères.

Monsieur Volpe, vous avez mentionné quatre éléments qu'ont présentés les témoins. En fait, il y en avait un cinquième, soit que la mesure particulière qu'est en train de prendre le gouvernement s'impose et que c'est la bonne voie à suivre. C'est très clair et crucial.

L'hon. Joseph Volpe: Effectivement. Je l'ai justement indiqué dans mon préambule.

M. Brian Jean: Je propose que le comité réserve la première heure de la séance de jeudi pour les entendre. Je ne vois aucun inconvénient, selon les délais, à ce que les ministères nous envoient un document qui décrit les répercussions qu'aurait sur eux le projet de loi. Je crois que ce serait acceptable étant donné les circonstances. Quoi qu'il en soit, le gouvernement vous appuie à cet égard, monsieur Volpe.

Le président: Monsieur Kennedy.

[Français]

M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.): Comme M. Pelletier l'a déjà dit, c'est un très petit pas.

[Traduction]

Je crois que ce que nous pouvons faire de plus, en tant que comité, c'est de mettre le projet de loi en contexte. Les porte-paroles du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien n'ont pas été en mesure de le faire pour nous. Ils disent avoir un rôle uniquement de coordination.

Je vais m'adresser aux témoins qui sont encore des nôtres. Ce que nous voulons savoir, c'est comment le projet de loi s'intègre dans un plan. Il y a de très bonnes recommandations dont nous pouvons discuter avec les divers ministères. Un certain nombre d'intervenants nous recommandent de tenir une rencontre internationale, mais notre stratégie est-elle suffisamment intégrée pour que ce soit justifié? Vous parlez des efforts du gouvernement et de bipartisme — je crois que vous voulez dire multipartisme, puisque c'est la nature du Parlement canadien —, et je crois que c'est ce qui nous frappe alors que nous envisageons d'étendre la zone des eaux territoriales de 100 à 200 milles marins, mais cela soulève beaucoup d'autres questions.

Monsieur Volpe, si nous pouvons avoir un meilleur aperçu de manière à faire avancer un peu le dossier, je crois que c'est sensiblement le message que nous avons reçu. Je ne suis pas certain que nous allons pouvoir faire un travail honnête dans le peu de temps dont nous disposons, mais on ne peut étudier le projet de loi comme une mesure isolée, puisqu'à vrai dire, il n'est pas assez conséquent par lui-même. L'idée est bonne, mais cadre-t-elle avec le reste? Est-ce l'élément d'un tout bien réfléchi, et sommes-nous prêts à agir avec cohérence? Voilà ce que j'aimerais savoir, soit où nous en sommes et que faut-il faire encore pour concerter notre action.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je ne peux pas être défavorable à ce que dit M. Volpe. Il s'agit probablement du plus petit projet de loi qui soit — il n'a qu'un article —, mais il aura un très grand impact sur les autres pays. Je comprends ce que le gouvernement veut faire, il veut marquer le pas.

Toutefois, on n'a même pas l'équipement pour faire le tour du propriétaire, comme dit M. Pelletier. Cela veut dire qu'on ne peut pas assurer la protection que cette loi vise à offrir. Je suis donc un peu d'accord avec M. Volpe.

Je comprends qu'on veut aller jusqu'à 200 milles marins et que l'on veut marquer son territoire. C'est parfait. Toutefois, ça a un impact important sur les autres communautés. C'est un peu le sujet du débat que l'on a fait la dernière fois.

Avez-vous communiqué avec les autres pays? Y a-t-il eu des discussions? On est loin de ce que l'on veut, on souhaiterait avoir une entente environnementale, mais il n'y a même pas de négociations diplomatiques. On verra avec les représentants du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, j'espère qu'il y en a eu.

Ça veut dire qu'on veut seulement marquer notre territoire et braver nos voisins. Ça ne me cause pas de problème, je suis habitué de le faire en politique. Par contre, il faut être bien conscient de ce que l'on fait. C'est ce que veut dire M. Volpe.

• (1640)

[Traduction]

Le président: D'accord.

Madame Crowder.

Mme Jean Crowder: Je tiens seulement à faire une observation. Je m'excuse, car je ne suis que membre substitut du comité, mais d'après les témoignages d'aujourd'hui quant au nombre de ministères concernés, je crois qu'il est primordial de savoir comment les ministres conçoivent leur rôle dans cette nouvelle initiative.

Il est absolument essentiel d'avoir une démarche concertée et d'inviter à témoigner les personnes qui peuvent réellement vous dire quelles sont les répercussions possibles. Qu'il s'agisse des pêches ou

de l'environnement, ce sont tous des aspects du projet de loi à ne pas négliger. Le comité doit donc les entendre, selon moi.

Le président: Monsieur Watson, soyez très bref.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je crois que mon collègue, M. Jean, est beaucoup plus généreux que moi. Bien que je trouve fascinant le débat de fond sur la stratégie intégrée pour le Nord et qu'un examen approfondi en vaille la peine, je ne tiens pas à mettre le projet en suspens. À mon avis, personne ne s'oppose à l'initiative comme telle.

Je suis d'avis qu'il revient plutôt au Comité permanent des affaires autochtones et du développement du Grand Nord d'étudier la stratégie pour le Nord, et non au Comité des transports. Nous avons un certain nombre de points à traiter, et je préférerais que nous nous concentrions là-dessus, mais je m'en remets bien sûr à la décision du comité.

Le président: Une chose est certaine, c'est que nous souhaitons entendre les fonctionnaires du ministère des Affaires étrangères, qui attendent patiemment.

Je vais envoyer une demande aux trois ministères pour les inviter à venir témoigner devant le comité pendant une heure jeudi prochain.

Je vous remercie, chers témoins et invités. Nous vous sommes reconnaissants d'être venus.

• (1640)

(Pause)

• (1645)

Le président: Je sais qu'il y a des documents à distribuer, et nous avons d'autres témoins à entendre aujourd'hui, mais je tiens à vous rappeler que si vous avez des amendements à apporter au projet de loi, je vous saurais gré de les faire parvenir au greffier d'ici à demain midi. Avec un peu de chance, nous pourrions nous occuper de l'étude article par article — de l'unique article — dans la dernière portion de la séance de jeudi.

Sur une tout autre note, nous avons l'honneur de recevoir Alan Kessel, Caterina Ventura et John Burnett du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, qui se joignent à nous pour la seconde partie de la séance.

Chers témoins, je vous souhaite la bienvenue. Nous allons d'abord entendre votre courte déclaration préliminaire, après quoi les députés vous poseront des questions.

Monsieur Kessel, nous commencerons par vous.

[Français]

M. Alan H. Kessel (jurisconsulte, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant vous aujourd'hui pour vous parler du projet de loi C-3 concernant les modifications que l'on songe à apporter à la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Je m'appelle Alan Kessel et je suis jurisconsulte au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. Je suis aussi ravi de présenter mes collègues du secteur juridique aux Affaires étrangères: Mme Caterina Ventura, directrice adjointe de la Direction du droit des océans et de l'environnement, et M. John Burnett de la même direction.

[Traduction]

En guise d'introduction, monsieur le président, je dirai tout d'abord que le MAECI aide le ministre des Affaires étrangères à remplir sa fonction légale qui consiste à stimuler l'épanouissement du droit international et à favoriser son application dans les relations extérieures du Canada. Au MAECI, la Direction générale des affaires juridiques est la principale source de services et de conseils juridiques auxquels le gouvernement du Canada recourt au sujet d'une gamme de plus en plus grande et complexe de questions internationales, y compris la création des zones maritimes canadiennes et de leurs limites conformément au droit international.

C'est pourquoi je comparais aujourd'hui devant le comité pour discuter des importants aspects du projet de loi C-3 qui se rapportent à la souveraineté. Plus particulièrement, je montrerai comment l'application de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques au-delà de la limite actuelle, établie à 100 milles marins de la côte, et jusqu'à la limite maximale autorisée par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à savoir 200 milles marins, permettra au Canada de faire valoir sa souveraineté dans toutes ses eaux arctiques.

Je parlerai brièvement des origines de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (LPPEA), que le Canada a adoptée notamment pour manifester sa souveraineté sur ses eaux arctiques. J'expliquerai ensuite comment les modifications proposées vont dans le sens du droit international. Enfin, je dirai quelques mots sur les aspects internationaux supplémentaires de la loi proposée.

La Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques a été promulguée en 1970, après le voyage fait en 1969 par le pétrolier américain SS *Manhattan* à coque renforcée dans le passage du Nord-Ouest. C'était la première fois qu'un navire commercial essayait de franchir le passage du Nord-Ouest; le voyage du *Manhattan* marquait l'arrivée de progrès technologiques qui permettaient dès lors de construire des pétroliers géants à coque renforcée pour la navigation dans les glaces. À ce moment-là, l'industrie évaluait la possibilité de transporter du pétrole toute l'année par mer, depuis les gisements de l'Alaska jusqu'aux installations situées sur la côte nord-est des États-Unis. Le voyage du *Manhattan* était surtout considéré comme une « tentative » devant montrer si le transport du pétrole par le passage du Nord-Ouest était une solution de rechange pratique par rapport à la construction d'un pipeline ou au transport du pétrole jusqu'aux installations de la côte ouest américaine.

Le voyage du *Manhattan* a eu lieu avec l'assentiment du Canada et avec l'aide de brise-glaces canadiens, et il a montré que, même en septembre, quand la glace a reculé au maximum par rapport au reste de l'année, elle continue de poser des défis de taille aux navires circulant dans ces eaux canadiennes. Malgré tout, le *Manhattan* a fait voir que les progrès technologiques pouvaient entraîner une croissance du transport commercial dans le passage du Nord-Ouest et il a attiré l'attention sur le risque grandissant et les conséquences catastrophiques éventuelles d'un grand déversement accidentel de pétrole dans les eaux couvertes de glace.

Par suite du voyage du *Manhattan*, le Parlement a adopté la LPPEA pour mettre en exergue la détermination du Canada à protéger l'environnement arctique et à exercer sa souveraineté sur les eaux arctiques canadiennes.

Au moment de sa promulgation, en 1970, la LPPEA innovait considérablement en matière de droit international. Elle exprimait qu'en sa qualité d'État côtier, le Canada était résolu à protéger le délicat environnement arctique en établissant une zone de protection environnementale unique qui s'étendrait jusqu'à 100 milles marins de

ses côtes. Dans le cadre de cette démarche avant-gardiste, le Canada a annoncé une réserve en vertu de laquelle la Cour internationale de Justice, à La Haye, aurait obligatoirement compétence relativement à sa nouvelle loi. Ce faisant, le Canada empêchait d'autres États de contester sa position devant les tribunaux internationaux.

Avant l'adoption de la troisième Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS III), en 1982, le droit international ne reconnaissait pas aux pays le droit d'établir une zone économique exclusive de 200 milles marins, comme il le fait maintenant. Aujourd'hui, l'existence d'une telle zone procure aux États côtiers tels que le Canada l'autorité légale d'exercer leurs droits souverains et leur compétence sur les ressources vivantes et non vivantes jusqu'à 200 milles au large de leurs côtes, ce qui comprend des droits importants relatifs à la prévention de la pollution marine.

L'UNCLOS contenait une disposition supplémentaire reconnaissant aussi la légalité de la LPPEA en droit international.

• (1650)

Les négociateurs canadiens ont réussi à inclure, dans l'UNCLOS, l'article 234 qui conférait des droits supplémentaires aux États bordant l'Arctique, tels que le Canada, dans les limites des eaux couvertes de glace. L'article 234 est communément appelé « disposition sur l'Arctique en tant qu'exception » et il a résulté de négociations entre le Canada, les États-Unis et ce qui était alors l'Union soviétique.

Disons, en deux mots, que l'article 234 procure aux États côtiers le pouvoir d'adopter et d'appliquer des lois et des règlements non discriminatoires sur la prévention et la réduction de la pollution marine due aux navires, et sur la lutte contre celle-ci, dans les eaux couvertes de glaces, dans les limites de la zone économique exclusive. L'inclusion de l'article 234 dans l'UNCLOS a validé l'application de la limite des 100 milles marins prévue dans la LPPEA, en droit international, mais il allait aussi permettre le prolongement de la zone susmentionnée jusqu'à la limite maximale de 200 milles marins.

Le Canada étant désormais sûr de sa position relative à la LPPEA, après l'adoption de l'UNCLOS, il a retiré la réserve antérieure qu'il avait exprimée en 1985 au sujet de la compétence obligatoire de la Cour internationale de Justice. Enfin, comme le Canada a ratifié l'UNCLOS en 2003, il bénéficie de fondements juridiques internationaux supplémentaires pour faire approuver la modification qu'il propose d'apporter par le biais du projet de loi C-3.

J'aborderai maintenant brièvement quelques autres considérations juridiques internationales concernant la modification proposée.

Certains États interprètent différemment le statut juridique international des diverses étendues d'eau appelées « passage du Nord-Ouest ». Cependant, ces désaccords sont bien gérés. Par exemple, en 1988, le Canada et les États-Unis ont conclu un traité bilatéral de coopération internationale concernant la circulation des brise-glaces fédéraux américains dans le passage du Nord-Ouest.

Ce traité, qui résultait d'une initiative du président Reagan et du premier ministre Mulroney, permet au Canada et aux États-Unis de continuer à interpréter différemment le statut juridique international du passage du Nord-Ouest « en convenant de différer d'opinions », tout en autorisant, sur le plan pratique, la circulation des brise-glaces dans le passage du Nord-Ouest, les intérêts des deux pays étant alors le critère déterminant. Le projet de loi qui est à l'étude n'influerait en rien sur les dispositions de ce traité.

•(1655)

[Français]

Monsieur le président, avant de conclure mon allocution d'ouverture, j'aimerais souligner que le projet de loi C-3 constitue un autre moyen pour le Canada d'exercer sa souveraineté sur ses eaux arctiques. En appliquant la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques dans toute la zone de 200 milles marins depuis la côte, plutôt qu'à 100 milles marins comme auparavant, le Canada fera valoir pleinement ses droits souverains autorisés par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ces droits ont été obtenus en grande partie par les négociateurs canadiens, et leur inclusion dans l'UNCLOS confirme que la collectivité internationale reconnaît le bien-fondé de la loi intérieure adoptée par le Canada à l'égard de ses eaux arctiques, à savoir la LPPEA.

Je me ferai maintenant un plaisir de répondre à toute question que vous pourriez avoir sur le sujet.

Je vous remercie, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Jean, vous vouliez invoquer le Règlement.

M. Brian Jean: Je tenais simplement à aviser les députés de l'opposition que nous n'avions pas de question à poser aux témoins, donc s'ils veulent prendre notre temps et se le répartir entre eux, il n'y a pas de problème.

Le président: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Bagnell.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Monsieur Jean, je vous en remercie. C'est très utile.

Je n'ai que deux questions. L'une découle du dernier compte rendu. La raison pour laquelle nous vous avons invité à comparaître, c'est que les fonctionnaires du ministère des Transports nous ont dit que vous aviez consulté d'autres pays ou que vous les aviez informés de ce projet de loi. J'aimerais savoir comment ils y ont réagi, soit dans le cadre de consultations ou chacun de leur côté. Quel commentaire ou observation les autres pays ont-ils exprimé à votre ministère ou à n'importe quel autre organe du gouvernement canadien?

M. Alan H. Kessel: Notre philosophie en matière de diplomatie et de communication internationale, surtout en ce qui concerne l'Arctique, est de consulter nos voisins, nos amis et tous ceux et celles qui partagent notre point de vue à l'étranger en général. Au sujet du prolongement de notre zone de 100 milles marins supplémentaires, nous avons parlé à bon nombre de nos homologues étrangers, qui nous ont accueillis en général avec une très bonne réceptivité. À tout le moins, c'est ce que je peux dire des huit pays de l'Arctique et d'autres pays aussi, surtout en ce qui concerne l'aspect environnemental. Je suis certain qu'on vous a dit souvent, et je vais le répéter, que la LPPEA avait une portée très vaste pour 1970. Elle était vraiment visionnaire, et son contenu était sans précédent. Personne n'avait osé en faire autant avant et peu de pays nous ont emboîté le pas depuis, jusqu'à tout récemment. En fait, depuis que nous avons informé certains de nos partenaires de l'Arctique que nous avions prolongé notre zone, ils envisagent de se doter eux aussi d'une loi semblable et nous ont demandé de voir notre loi pour orienter leurs travaux.

Nous avons fait mention de nos collègues russes, et il est indéniable que le Canada a créé un précédent — nous avons brisé la glace, littéralement, dans ce domaine. Dans l'ensemble, nos amis de

l'Arctique nous ont attribué de très bonnes notes pour cela. Toutefois, il y en a bien sûr qui, pour des raisons géostratégiques, pourraient remettre notre stratégie en doute. Ils l'ont fait en 1970 et continuent de le faire aujourd'hui.

L'hon. Larry Bagnell: Au cours des six derniers mois, nos voisins de l'Arctique ont-ils exprimé des inquiétudes à propos de ce projet de loi?

M. Alan H. Kessel: Aucun de nos voisins de l'Arctique n'a mentionné quoi que ce soit de précis à propos du projet de loi en tant que tel. Nous avons reçu quelques commentaires lorsque le premier ministre a annoncé l'élargissement de cette zone en août. Nos amis américains désiraient effectivement obtenir des renseignements supplémentaires à ce sujet. Ils sont bien entendu au courant de la zone de 100 milles marins. Nous communiquons régulièrement avec eux. Nous resterons certainement en communication avec la nouvelle administration Obama. D'ailleurs, elle nous a déjà offert de continuer notre collaboration avec eux sur cette question ainsi que d'autres.

L'hon. Larry Bagnell: Comme vous l'avez déjà mentionné, au cours des dernières semaines, les Russes ont annoncé des énoncés de politique. La presse en a parlé, alors je présume que vous êtes au courant. Si j'ai bien compris, ils se servent essentiellement de notre article 234 et imposent des conditions et des frais, etc. aux navires qui traversent leur région. En fait, sauf erreur, je pense qu'ils ont une politique relative aux navires de guerre étrangers.

•(1700)

M. Alan H. Kessel: Les Russes essaient en fait de rattraper leur retard. Nous étions là avant tout le monde. L'article 234 est un article visionnaire qui nous a paru nécessaire pour protéger nos intérêts. Les autres qui n'étaient pas aussi actifs ne l'ont pas utilisé à cette époque. Évidemment, les Russes se sont rendu compte que leur passage du Nord-Est était une voie commerciale beaucoup plus viable que notre passage du Nord-Ouest, et il est clair qu'ils ont l'intention d'accroître au maximum leurs intérêts commerciaux liés à ce passage. Ils ont pris des mesures très semblables aux nôtres. Ils ont établi des lignes de base autour de leur archipel. Comme vous le savez, 12 millions de Russes vivent dans l'Arctique, comparé à 130 000 personnes ici au Canada. Les Russes sont donc très désireux de créer une industrie viable dans cette région et de s'assurer une source de revenu.

Cela étant dit, il ne s'agit pas de notre article 234 mais bien de celui du monde entier. Nous avons simplement contribué à sa venue au monde.

L'hon. Larry Bagnell: J'ai une autre question rapide.

J'ai cru comprendre que nous serions en mesure d'intercepter, d'arrêter et de saisir tout bateau commercial ou privé du Canada ou d'ailleurs qui pollue ces eaux. Je ne suis pas certain de connaître le régime juridique qui s'applique aux bâtiments militaires ou de la défense, en particulier ceux qui appartiennent à des pays qui ne font pas partie de l'OTAN, si nous les attrapons pendant qu'ils sont en train de polluer ces eaux.

M. Alan H. Kessel: Il ne fait aucun doute que si un navire militaire commettait cette erreur, ce serait la première et dernière fois. La loi prévoit une exemption pour les navires militaires, mais, depuis l'entrée en vigueur de la LPPEA actuelle, je ne crois pas qu'un navire militaire se soit déjà rendu coupable de pollution quelle qu'elle soit.

L'hon. Larry Bagnell: Est-ce tout le temps dont je disposais?

Le président: C'est tout le temps dont vous disposiez.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je suis d'accord sur le projet de loi, qui vise à prévenir la pollution. Je me demande cependant si on pourra le faire respecter. Vous dites avoir avisé nos voisins dans l'Arctique. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Alan H. Kessel: Je suis certain que c'est de notoriété publique. Vous n'avez pas encore adopté cette loi, mais elle a certainement été annoncée par le premier ministre. Dès que vous l'adopterez, elle fera partie des lois canadiennes et il n'en tiendra plus qu'à nous d'en préciser la portée.

[Français]

M. Mario Laframboise: Cela veut dire que vous n'avez pas discuté avec nos voisins. Vous allez attendre que la loi soit adoptée pour leur en parler.

[Traduction]

M. Alan H. Kessel: Nous en avons parlé avec nos voisins.

[Français]

M. Mario Laframboise: Le professeur Pelletier a dit qu'il serait bon d'avoir un protocole de protection de l'environnement. Il y a eu un traité pour l'Antarctique et il serait intéressant d'en avoir un pour l'Arctique. Je suis d'accord avec lui, mais on n'en est pas encore là. Le Canada n'est pas en train de discuter de la protection de l'environnement de l'Arctique, mais d'essayer de marquer son territoire.

[Traduction]

M. Alan H. Kessel: Vous avez soulevé là suffisamment de questions pour occuper tout un colloque. Je vais donc essayer de les diviser en éléments circonscrits.

D'abord, certaines personnes perpétuent le mythe selon lequel l'Arctique — celui du Canada et celui de tous les autres pays — ressemble à l'Antarctique parce qu'il est constitué de neige de glace. L'Arctique et l'Antarctique sont aux antipodes l'un de l'autre, si je peux me permettre d'utiliser cette expression. D'abord, l'Antarctique est un territoire couvert de glace. C'est une *terra nullius* que se sont disputée plusieurs pays. Ils ont délimité le territoire et, grâce à un certain nombre d'instruments internationaux, ils sont parvenus à un compromis pour la gouverner.

Ce n'est pas le cas de l'Arctique. Les propriétaires des territoires arctiques et des mers arctiques ne sont pas remis en question. Ce n'est pas tout. Nous bénéficions d'un cadre international, la Convention sur le droit de la mer, qui régit la façon dont nous fonctionnons tous partout au monde, y compris dans l'Arctique.

Donc, comparer l'Arctique à l'Antarctique est quelque peu trompeur. Les territoires souverains de l'Arctique — qui se trouvent manifestement autour de l'océan Arctique —, soit le Canada, les États-Unis, la Russie, la Norvège et le Danemark, disposent de lois nationales pour gouverner leurs territoires. Bien plus, nous bénéficions d'une ZEE de 200 milles. Nous avons le pouvoir d'étendre notre plateau continental et nous le ferons. Ce n'est pas une revendication; cela fait partie de nos droits. On ne revendique pas ce à quoi on a droit; et nous nous en occupons actuellement. Cette situation est donc très différente de celle de l'Antarctique.

L'autre avantage dont nous bénéficions est bien entendu le Conseil de l'Arctique, qui regroupe les huit États arctiques. La Finlande, la Suède et l'Islande ne font pas partie des cinq États de l'océan Arctique parce qu'ils n'ont pas légalement le droit de délimiter leur plateau continental dans l'océan Arctique. Ils n'ont pas, à proprement

parler, de plateau continental dans l'océan Arctique. Mais, à cette exception près, nous travaillons étroitement avec eux, en collaboration avec les Inuits, les ONG et les autres intervenants non étatiques.

Nous disposons donc d'un régime juridique et prétendre le contraire induirait tout le monde en erreur. Déclarer que ce cadre ne tient pas compte des questions environnementales, sociales et économiques serait également trompeur. Je pense que nous nous en tirons très bien.

• (1705)

[Français]

M. Mario Laframboise: En cas de déversement d'un polluant comme du pétrole, c'est notre territoire qui serait le plus touché. Est-ce que je me trompe?

[Traduction]

M. Alan H. Kessel: Si le déversement de pétrole se produit au Canada, dans l'Arctique canadien, nous serons assurément les plus touchés. Par contre, si le déversement survient dans l'Arctique russe, il se peut que la nappe puisse être contenue là-bas.

Les pays qui entourent l'océan Arctique auront tout intérêt à collaborer afin de mettre au point des moyens pour contenir le pétrole. En réalité, cela fait partie des questions que nous abordons, non seulement au sein du Conseil de l'Arctique, mais également au sein d'autres organismes comme l'Organisation maritime internationale.

Par exemple, vous trouverez peut-être intéressant d'apprendre que le secteur privé est largement en avance sur les gouvernements, à part le nôtre évidemment, en ce qui concerne leur intérêt pour la protection de l'Arctique. Dès 1970, nous avons déterminé que les navires devaient être dotés d'une double coque et de certaines protections. J'ai bien dit 1970. Ce n'est que récemment, par exemple, que les compagnies maritimes internationales se sont penchées sérieusement sur la façon de construire des navires qui se rapprocheraient des dispositions exactes que nous avons prises il y a près de 40 ans.

J'ai assisté dernièrement à une conférence tenue à Montréal par la compagnie d'assurance Lloyd's. Ce point est extrêmement important parce que ce sont les compagnies d'assurance qui détermineront les navires qui traverseront ces eaux. Ne vous y trompez pas, les navires ne vont nulle part sans assurance adéquate et on ne leur accordera pas d'assurance à moins qu'ils soient construits adéquatement, et ils ne le seront pas s'ils ne satisfont pas aux exigences canadiennes.

Nous travaillons étroitement avec nos voisins et nous nous assurons que notre Arctique est protégé. Il est clair que ce que nous devons continuer à faire... Nous ne cherchons pas à exclure les navires de l'Arctique. Nous voulons commercer. Nous voulons que les navires transitent par là et qu'ils le fassent selon nos conditions, ce qui veut dire que nous souhaitons collaborer avec les autres États de la région afin de veiller à ce que les questions comme la prévention de la pollution, la recherche et le sauvetage et l'assistance aux navires en détresse soient coordonnées. Nous nous occupons également de cela.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ce que vous me dites est parfait, mais une fois le projet de loi adopté, serez-vous en mesure d'arrêter les navires circulant dans les 200 milles marins afin de vérifier s'ils ont les assurances voulues, ou si vous n'avez pas encore terminé les négociations?

[Traduction]

M. Alan H. Kessel: Non. La LPPEA est en vigueur au Canada depuis 1970. Donc, par définition, ces modalités sont déjà en place. Toutefois, si mes collègues du ministère des Transports ne l'ont pas déjà fait, je vous en donnerai un aperçu.

Par exemple, en ce qui concerne les navires canadiens, l'application de la loi consiste principalement à les inspecter annuellement afin de s'assurer qu'ils respectent la LPPEA, et à délivrer un certificat de sécurité qui est obligatoire. Cela peut également comprendre la délivrance du certificat de conformité volontaire à la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques obtenus volontairement. Les sociétés de classification sont autorisées à inspecter les navires étrangers qui se trouvent hors des eaux canadiennes afin de vérifier s'ils respectent les dispositions de la LPPEA et de leur délivrer le certificat de conformité à la LPPEA avant qu'ils pénètrent dans nos eaux.

Dans le cadre du programme d'inspection de contrôle par l'État du port, les inspecteurs de Transports Canada montent fréquemment à bord des navires étrangers qui font escale dans les ports du Nord comme celui de Churchill, afin de les inspecter. Une partie du voyage en direction de Churchill se déroule dans les eaux arctiques et le trajet Churchill-Murmansk est une question que vous avez peut-être abordée ici en tant que possibilité de développement futur du commerce avec la Russie. On peut attribuer à des inspecteurs de Transports Canada et à d'autres agents le titre d'agents de prévention de la pollution, ce qui les autorisera à diriger ou dévier la circulation, à monter à bord des navires et à exercer d'autres pouvoirs. Ces agents de prévention de la pollution pourraient également voyager à bord d'aéronefs de surveillance; et il se peut que certains de nos collègues de Transports Canada vous aient déjà mentionné que nous disposons de patrouilles qui parcourent notre côte, y compris des patrouilles militaires, et que nous utilisons des aéronefs et des satellites pour surveiller la circulation des navires. C'est l'expérience que nous avons acquise au cours des 40 dernières années ou presque pendant lesquelles nous avons appliqué la LPPEA. Nous utiliserons simplement les 100 milles supplémentaires à notre profit dans le futur. Donc, nous sommes persuadés que nous possédons déjà cette capacité.

Il va sans dire que le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ne s'occupe pas de ces questions, mais je suis heureux d'avoir pu vous donner des précisions à ce sujet. Bien entendu, si vous avez d'autres questions, vous pouvez les adresser à Transports Canada ou aux militaires.

● (1710)

Le président: Madame Crowder.

Mme Jean Crowder: J'aimerais remercier les témoins du ministère d'être venus.

En fait, j'ai quelques questions à poser concernant les ressources. Je pensais justement qu'il était intéressant de vous entendre énumérer tous les moyens que vous utiliserez pour protéger le Nord. Malheureusement, on peut promulguer toutes les lois et tous les règlements qu'on désire, mais ils resteront sans effet s'ils ne sont pas accompagnés des ressources nécessaires.

Je sais qu'il y a eu quelques cas où... Par exemple, il y a deux ans, un navire abandonné est demeuré amarré à Cambridge Bay pendant plus d'une année — et, qui sait, il y est peut-être toujours — et aucun mécanisme n'existait pour gérer efficacement cette situation. De plus, je pense qu'un navire chinois s'est retrouvé à Tuktoyaktuk, remarquez que cela s'est passé il y a quelques décennies.

Je pense que notre principale préoccupation — et on vous l'a déjà dit —, c'est l'application de la loi. Alors, je me demandais si vous pourriez nous dire si, selon vous, les ressources nécessaires à l'application de la loi et du règlement actuellement en vigueur ont été allouées.

M. Alan H. Kessel: Je vous remercie de cela.

Il est clair qu'avant de répondre à cette question, j'aimerais préciser que ce domaine n'est pas du ressort du ministère des Affaires étrangères. Par conséquent, je m'en remettrais aux autres ministres et aux autres ministères. Mais, au cas où on n'aurait pas déjà répondu à cette question — je n'ai pas lu toutes les transcriptions de vos discussions —, je suis certain que M. Borbey ou d'autres fonctionnaires de Transports Canada et du ministère des Affaires indiennes et du Nord vous ont mentionné que le gouvernement s'est engagé fermement dans plusieurs discours du Trône à mettre en oeuvre une stratégie pour le Nord et qu'ils vous ont parlé des quatre piliers. Je ne vais pas répéter leur nom car vous les avez probablement déjà entendus des milliers de fois. Mais, il va sans dire que le gouvernement s'est engagé non seulement à allouer des ressources, mais également à régler certains des graves enjeux liés au Nord canadien. Ce n'est pas tout. Le gouvernement a noué des relations — et c'est pourquoi il a fait appel au ministère des Affaires étrangères — avec nos voisins et d'autres États arctiques afin que nous puissions résoudre ensemble les problèmes semblables auxquels nous sommes confrontés.

En ce qui concerne les questions d'application de la loi, je vous ai déjà récité la litanie de régimes d'application dont nous bénéficions en vertu de la LPPEA. Bien entendu, d'autres personnes vous auront décrit les nouvelles initiatives militaires qui seront mises en oeuvre dans le Nord. D'autres vous auront parlé des autres fonds investis dans l'infrastructure du Nord. D'autres encore vous auront entretenu des Rangers qui travaillent dans le Nord. En ce qui concerne la recherche et le sauvetage, nous en avons parlé avec nos voisins et l'infrastructure à venir reposera sur les résultats de ces discussions.

Donc, sans entrer dans les détails des politiques nationales, le ministère des Affaires étrangères est convaincu que nos ministères nationaux prennent au sérieux le développement du Nord canadien.

● (1715)

Mme Jean Crowder: Je vais simplement formuler un commentaire à ce sujet et ensuite, j'ai une autre question à poser.

Dans son rapport de février 2007, la vérificatrice générale parle des brise-glaces et dit: « ... bien que la durée de vie utile des brise-glaces soit estimée à 30 ans, le plan actuel montre qu'ils auront servi entre 40 et 48 ans quand la Garde côtière les remplacera ». Ce genre de commentaires ne nous permet pas vraiment de présumer que le gouvernement du Canada affectera forcément les ressources requises simplement parce qu'il a adopté un projet de loi.

Je le répète. Il ne suffit pas d'adopter les règlements voulus, comme nous avons pu le constater dans d'autres ministères. Le ministère de l'Agriculture mène actuellement une étude sur la listériose pour combler les lacunes de l'ACIA. Il y a simplement trop de cas où nous avons été incapables d'appliquer une loi et un règlement qui étaient peut-être excellents. C'est la remarque que je souhaitais formuler.

J'aimerais revenir au commentaire de M. Huebert au sujet des Russes qui proposent en ce moment une mesure législative semblable. Avez-vous eu l'occasion de l'examiner et de déterminer si elle a des répercussions sur le Canada ou sur le projet de loi dont la Chambre est saisie actuellement?

M. Alan H. Kessel: Je ne vois pas comment elle pourrait avoir une incidence sur la nôtre. D'une manière ou d'une autre, nous appliquerons notre mesure législative.

Selon toute apparence, les Russes ont emprunté une page de notre manuel législatif et essaient d'imiter une bonne partie de ce que nous faisons. Sauf erreur, les règlements que j'aperçois ici – et je pense qu'un grand nombre d'entre eux ont également été adoptés de 1990 à 1996 – accordent sans discrimination aux navires de tout État le droit d'emprunter la route maritime du Nord russe. Ils imposent diverses conditions aux navires qui désirent l'emprunter. Par exemple, pour qu'un navire puisse pénétrer dans ces eaux, une demande doit être présentée aux autorités maritimes russes. Les autorités examinent soigneusement la demande en prenant en considération la sécurité maritime et l'environnement. Le navire doit faire l'objet d'une inspection et accepter à son bord au moins deux pilotes. Les membres de l'équipage doivent être suffisamment nombreux pour assurer trois quarts de surveillance et le capitaine du navire doit avoir au moins 15 années d'expérience.

Voilà ce que font les Russes.

Mme Jean Crowder: Voilà ce qu'ils font, mais ces mesures ont-elles une incidence sur nous?

Le président: J'ai horreur d'interrompre les délibérations, mais la sonnerie retentit et les voyants clignotent.

Nous sommes reconnaissants aux représentants du ministère d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Je suis désolé du peu de temps dont nous disposons, mais les renseignements que vous nous avez communiqués nous ont été précieux. Merci.

Je demanderais encore une fois aux membres du comité de présenter au greffier leurs amendements, de préférence avant demain midi. Jeudi, nous entendrons les témoins dont nous avons parlé plus tôt et nous étudierons, je l'espère, le projet de loi article par article avant la fin de la séance.

Merci.

La séance est levée.

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 site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site 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.