



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 008 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 24 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 24 mars 2009

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à la huitième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 25 février 2009, nous étudierons aujourd'hui le projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Nous avons encore une fois le plaisir de recevoir le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'honorable John Baird. Le ministre prévoit rester avec nous pour la première heure. Les représentants du ministère seront des nôtres pour toute la durée de la séance. Nous accueillons M. Donald Roussel, directeur général de la Sécurité maritime, M. Victor M. Santos-Pedro, directeur de Conception, équipement et sécurité nautique, et Mme Lysane Durand, conseillère juridique.

Nous vous souhaitons la bienvenue à notre comité, monsieur le ministre. Nous sommes impatients d'entendre vos commentaires sur ce projet de loi très important. Je suis certain que nous aurons des questions à vous poser par la suite.

Allez-y, je vous prie.

L'hon. John Baird (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis ravi d'être ici aujourd'hui pour discuter du projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Puisque le Canada est un pays nordique, l'Arctique est essentiel à notre identité nationale. Elle est l'expression de nos plus profondes aspirations, de notre sens de l'exploration et de notre potentiel illimité.

Au cours des trois dernières années, le gouvernement a prouvé son engagement envers l'Arctique canadien en mettant en oeuvre des mesures pour aider le Nord à réaliser son immense potentiel. Nous avons revendiqué la souveraineté du Canada dans l'Arctique et l'avons fait valoir au monde entier, nous avons protégé notre patrimoine environnemental pour le bien de tous les Canadiens et nous avons fait la promotion du développement économique et social de cette région importante du pays.

Sur une note personnelle, quand j'étais ministre de l'Environnement et surtout quand j'étais le ministre responsable de Parcs Canada, j'ai eu l'occasion de contribuer à la protection de notre région nordique. Je suis particulièrement fier des importantes mesures de conservation des terres que nous avons prises dans les Territoires-du-Nord-Ouest, fier des progrès que nous avons réalisés en vue d'agrandir la réserve de parc Nahanni et fier des efforts que nous avons déployés relativement au Grand lac des Esclaves, entre autres choses.

Le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui, Loi modifiant la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques,

permet au Canada d'assumer sa responsabilité visant à préserver l'équilibre écologique fragile des eaux, des glaces et des terres de l'Arctique canadien en interdisant le déversement de déchets des eaux arctiques. Aux termes du projet de loi, on doit naviguer sur les eaux arctiques adjacentes à la partie continentale et aux îles de l'Arctique canadien de manière à respecter les résidents des communautés du Nord. Le projet de loi C-3 vise à remplacer la définition des eaux arctiques dans la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Il cherche à étendre la portée géographique de 100 à 200 milles marins, ce qui est la zone maximale autorisée au Canada en vertu des lois internationales. Doubler la portée géographique nous permet de renforcer notre régime de protection contre la pollution, pas seulement maintenant, mais aussi et surtout pour les années et les décennies à venir, compte tenu que le passage du Nord-Ouest et les eaux arctiques deviennent de plus en plus navigables.

Le projet de loi C-3 propose un amendement relativement simple, mais montre pourtant au monde entier que le Canada est déterminé à protéger le milieu marin arctique, et plus encore. Bien qu'elle soit essentielle au développement économique de notre région arctique, la croissance éventuelle du transport maritime internationale peut aussi présenter des défis. Elle donne lieu à des menaces éventuelles pour l'environnement comme des déversements de pétrole, du braconnage et des contaminations, qui seraient particulièrement graves dans l'écosystème arctique fragile. Faire passer la portée de 100 à 200 milles marins permettra de gérer les risques de la pollution causée par les navires. Pour que le Canada assure véritablement une gestion efficace dans l'Arctique, nous devons mettre en place un cadre de réglementation rigide et proactif en matière de transport maritime et joindre le geste à la parole en prenant des mesures concrètes. Nous sommes très proactifs à cet égard; nous n'allons pas attendre qu'un accident survienne dans un, dix ou 25 ans et regretter de ne pas avoir pris des mesures plus proactives.

Transports Canada prévoit déjà évaluer les besoins en matière d'infrastructure de transport dans le Nord pour les 20 à 30 années à venir. Au cours des cinq prochaines années, Transports Canada consacrera un million de dollars, dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, pour financer un programme de recherche sur le transport dans le Nord. Nous augmentons le financement pour la Garde côtière et, dans les années à venir, nous aurons un nouveau brise-glace, le *John George Diefenbaker*, qui jouera un rôle important pour faire respecter notre souveraineté dans l'Arctique. Je sais que tous les membres du comité partagent mon enthousiasme non seulement parce qu'il s'agit d'un nouveau navire de la Garde côtière, mais aussi parce qu'il porte bien son nom. Le premier ministre a fait son annonce à Inuvik, où le premier ministre Diefenbaker a inauguré officiellement la communauté il y a 50 ans environ.

Nous avons constaté une hausse du nombre d'agents d'application des lois environnementales, dont plusieurs ont été formés au Collège Algonquin, dans ma circonscription d'Ottawa-Ouest-Nepean. Il convient de noter que mon collègue, le ministre de l'Environnement, a aussi déposé le projet de loi C-16, Loi sur le contrôle d'application de lois environnementales, qui porte sur l'importante question de l'exécution de nos lois en matière de protection environnementale et de conservation de la faune. J'ai eu l'occasion de travailler sur ce projet de loi avant le dernier remaniement ministériel.

Bien que le projet de loi C-3 soit une bonne base pour gérer les risques environnementaux associés à l'intensification des activités maritimes dans l'Arctique, ce n'est qu'un début. D'autres amendements sont nécessaires pour protéger l'environnement, accroître la sécurité de nos voies navigables, établir le cadre pour le développement économique futur et renforcer l'exercice de la souveraineté canadienne dans l'Arctique. Nous l'avons fait de bien des façons, que ce soit par notre présence militaire, nos études scientifiques, nos recherches, notre Garde côtière, notre développement économique, mais nous l'avons aussi fait sur le plan environnemental.

Le gouvernement est résolu à prendre des règlements en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada pour obliger les navires qui entrent dans les eaux arctiques canadiennes à signaler leur présence au moyen du système de rapport NORDREG. Nous travaillons à mettre en place ces règlements pour la saison de navigation de 2010.

•(1535)

Sous le régime actuel, on signale sa présence sur une base volontaire. Nos changements obligeront les navires à signaler leur présence, et ce, sur toutes les eaux canadiennes au nord du 60° parallèle, ce qui comprend le zone d'application élargie de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques lorsque le projet de loi C-3 sera adopté, le cas échéant.

Ces mesures enverront le message clair au monde que le Canada assume ses responsabilités en matière de protection de l'environnement et d'application des lois dans ses eaux arctiques. Étendre l'application de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques prouvera l'engagement du gouvernement envers l'Arctique et la gestion des tâches environnementales en matière de transport maritime dans l'Arctique.

L'avenir du Canada est lié à un Arctique dynamique et prospère. Grâce à ce projet de loi, nous protégeons la souveraineté dans l'Arctique et exploitons nos ressources dans le Nord. Ensemble, nous protégeons cet écosystème inestimable et fragile pour les générations futures de la planète.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Vous avez sept minutes, monsieur Bagnell.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Merci.

Merci beaucoup d'être venu et d'avoir proposé ce projet de loi, monsieur le ministre.

Comme les auditeurs le savent sûrement, Pierre Trudeau est l'instigateur de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Elle était très tournée vers l'avenir et a amené les nations arctiques à prévenir la pollution dans l'Arctique. Ce n'est qu'un amendement technique à la distance qui s'applique en vertu de la Loi sur les océans. Ce projet de loi de 13 lignes accroît notre autorité de 100 milles supplémentaires.

Ma question porte sur la manière dont le gouvernement prévoit faire respecter cette loi. Nous venons juste d'ajouter une zone de 500 000 milles carrés, peut-être, où il faut assurer l'application de la loi. C'est la taille de la Saskatchewan. Comment le gouvernement prévoit-il faire appliquer cette loi? Quelle est l'utilité de le faire?

L'acquisition de trois brise-glace est la première promesse que le premier ministre a faite au Nord. Comme le ministre le sait, il est revenu sur cette promesse et s'est engagé à en acheter un à la fois, dans un avenir lointain. Cela n'aidera pas à faire appliquer la loi si nous adoptons le projet de loi bientôt. Il a promis des bateaux patrouilleurs — que nous n'avons toujours pas reçus — qui peuvent seulement naviguer dans des glaces d'un mètre, alors qu'elles peuvent aller jusqu'à six mètres. À la réunion du comité de la défense de la semaine dernière, l'armée nous dit qu'elle pouvait seulement être présente dans le Nord trois mois dans l'année. L'été dernier, il y a eu une explosion dans l'Arctique. Un sous-marin a été aperçu quelques jours plus tard, et le gouvernement refuse de dire quoi que ce soit aux Canadiens.

Le gouvernement n'y était pas à ce moment-là, et s'il n'est pas présent dans l'Arctique à l'heure actuelle, comment est-il possible qu'il y soit au moment voulu, maintenant que le projet de loi a élargi la zone à couvrir de 500 000 milles carrés?

L'hon. John Baird: Je vais céder la parole à mon directeur général, Donald Roussel, qui vous donnera des détails à ce sujet.

•(1540)

M. Donald Roussel (directeur général, Sécurité maritime, ministère des Transports): Merci, monsieur le ministre.

Nous avons en ce moment un Dash 7 qui sert uniquement à patrouiller dans l'Arctique. Il a été déployé l'an dernier. Ce Dash 7 fait partie de la flotte de notre système de prévention contre la pollution, composée de trois avions qui survolent le Pacifique, l'Arctique et l'Atlantique.

Nous achetons aussi du temps de vol additionnel d'intervenants du secteur privé dans le domaine de la prévention de la pollution. En ce moment même, la Garde côtière effectue également des travaux pour faire en sorte qu'elle ait des capacités supplémentaires en cas de déversement de pétrole dans l'Arctique. Bien entendu, il y a encore beaucoup de travail à faire à cet égard, mais la Garde côtière tient compte de cette zone élargie dans l'océan Arctique, principalement dans l'ouest, c'est-à-dire la zone située à plus de 100 milles au nord du Canada et à l'ouest de l'archipel. Elle s'emploie aussi à assurer une surveillance additionnelle à l'aide de satellites et de services supplémentaires pour ce que nous appelons METAREA et NAVAREA afin de mieux desservir l'Arctique canadien et les opérateurs dans cette région.

C'est ce que l'on fait en ce moment.

L'hon. John Baird: D'autres efforts intégrés sont déployés, que ce soit au moyen de la technologie par satellite, du travail des hommes et des femmes au sein de la Garde côtière ou de la collaboration des forces armées, au besoin. De plus, nous pouvons compter sur l'expertise de non seulement Pêches et Océans Canada, mais aussi d'Environnement Canada, qui renforce l'exécution des lois environnementales et fournit un plus grand nombre d'agents d'application de la loi, ce qui aidera également.

L'hon. Larry Bagnell: Combien d'avions, de bateaux et d'agents Environnement Canada a-t-il exactement dans cette région?

L'hon. John Baird: Il y a deux ans, nous avons annoncé une augmentation de 100 agents d'application des lois environnementales, qui sont maintenant en train d'être formés. Nous pouvons faire appel à eux et à leur expertise, au besoin.

Nous avons du rattrapage à faire pour accroître le nombre de navires dans la région. Nous allons de l'avant avec un plan dynamique. J'aurais aimé que nous le fassions il y a 10 ou 15 ans, mais nous intervenons le plus énergiquement possible.

L'hon. Larry Bagnell: Vous avez dit qu'Environnement Canada pourrait couvrir la zone, mais vous ne savez même pas s'il a des avions ou des bateaux.

Ma question se rapporte à un point que M. Rousseau a soulevé, mais elle s'adresse au ministre.

Dans l'excellent discours que vous avez prononcé à la Chambre des communes sur le présent projet de loi, vous avez parlé avec éloquence des 19 000 Inuits de la baie d'Ungava; vous voulez garder la région propre pour eux. Vous avez dit que vous aviez parlé à vos électeurs, qui voulaient garder cette région propre; il était très important pour eux de faire tout leur possible pour promouvoir des pratiques environnementales saines. Mais vous avez dit ensuite que 33 p. 100 du gaz restant dans le monde et que 25 p. 100 du pétrole — c'est énorme, en tout cas — se trouvent dans cette région.

Le Canada n'a pas la capacité de nettoyer le pétrole sous ou dans les glaces. La technologie n'existe pas à l'heure actuelle. En tant qu'ancien ministre de l'Environnement et ministre faisant valoir que nous devons faire tout en notre pouvoir pour promouvoir des pratiques environnementales saines — je reprends ce que vous avez dit dans votre discours —, que prévoyez-vous faire en ce qui concerne ce développement? Vous avez dit que ça s'en vient et qu'il est important de pouvoir nettoyer les déversements de pétrole sous les glaces.

L'hon. John Baird: Les trois gouvernements territoriaux ont évidemment établi que le développement économique était une grande priorité. L'économie du Yukon se porte bien, celle des Territoires du Nord-Ouest va extrêmement bien ces dernières années et celle du Nunavut a connu des difficultés. D'après les habitants du Nord, l'exploitation des ressources fait partie intégrante du développement économique. L'un de nos objectifs consiste bien entendu à ce que les habitants du Nord puissent tirer parti de ces possibilités économiques, et non pas seulement des riches du Sud du Canada.

Que ce soit sur la terre ou sous les glaces, nous utiliserons évidemment la meilleure technologie disponible. Nous veillerons aussi à exploiter les ressources le mieux possible sur le plan physique pour assurer la préservation d'un écosystème plutôt fragile. Nous le ferons en collaboration avec les trois gouvernements territoriaux et les divers ministères fédéraux qui ont des intérêts manifestes là-bas.

L'hon. Larry Bagnell: Est-ce une réponse acceptable, d'après vous, monsieur le ministre? Vous dites que nous utiliserons la meilleure technologie disponible. Eh bien, la meilleure technologie disponible ne peut pas nettoyer le pétrole déversé sous les glaces, et si vous posez la question à n'importe quel professeur spécialiste du Nord, il vous expliquera comment ce pétrole se propagera à cause des courants circulaires de l'océan Arctique et causera des dommages énormes à un environnement extrêmement fragile.

Ce que je voulais savoir, c'est qu'allez-vous faire, avant de procéder à l'exploitation, pour améliorer la technologie, pour mettre au point quelque chose qui peut vraiment régler le problème?

• (1545)

L'hon. John Baird: Mes collègues, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et le ministre des Ressources naturelles, sont mieux placés pour vous répondre puisqu'ils sont les principaux responsables.

L'hon. Larry Bagnell: Et le ministre de l'Environnement?

L'hon. John Baird: Vous pouvez également parler à mon collègue, le ministre de l'Environnement.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Est-ce qu'on comptabilise le nombre de navires qui circulent dans les 100 milles actuels? Qui en fait le décompte?

L'hon. John Baird: Pouvez-vous répéter la question?

M. Mario Laframboise: Dans les 100 milles nautiques actuels, est-ce qu'on comptabilise le nombre de navires qui circulent?

L'hon. John Baird: Je regrette, mais je ne comprends pas.

M. Mario Laframboise: Est-ce qu'on comptabilise le nombre de navires qui circulent dans les 100 milles nautiques actuels? Connait-on le nombre de navires qui y circulent?

L'hon. John Baird: Oui, on a ces chiffres. Je vais demander à mon collègue de répondre.

M. Donald Roussel: Monsieur Laframboise, je n'ai pas ces chiffres avec moi aujourd'hui. On connaît le nombre précis de navires qui circulent tant dans la partie est que dans la partie ouest de l'Arctique. Il y a très peu de trafic dans la nouvelle zone située à l'ouest de l'archipel et au nord des Territoires du Nord-Ouest. Je pourrai fournir des détails au comité.

M. Mario Laframboise: Parfait.

L'hon. John Baird: Nous sommes prêts à fournir tous les chiffres aux membres du comité.

M. Mario Laframboise: J'aimerais que vous nous les fassiez parvenir.

Combien y a-t-il eu de déversements?

[Traduction]

L'hon. John Baird: Je ne pense pas que de grandes préoccupations environnementales ont été exprimées à cet égard concernant la navigation jusqu'à présent. J'imagine que nous sommes tous inquiets du fait que le trafic s'intensifiera en raison des effets des changements climatiques, de l'élévation du niveau de la mer et de la fonte des glaces. Plutôt que d'attendre que ça se produise, il s'agit d'une forme de réduction des risques proactive pour anticiper les problèmes futurs.

Donald pourrait parler des problèmes existants relatifs aux déversements de pétrole.

[Français]

M. Donald Roussel: Il y a eu très peu de déversements environnementaux et ils sont minimes. On peut vous remettre aussi ces données.

M. Mario Laframboise: Merci de nous les fournir.

L'hon. John Baird: Avec les changements climatiques, plus de bateaux circulent dans l'Arctique. L'an dernier, à Churchill, on a vu le premier bateau commercial en provenance de la Russie. On ne veut pas attendre qu'un accident survienne; on veut être proactifs. C'est le but de ce projet de loi.

M. Mario Laframboise: Monsieur Roussel, vous avez dit qu'il n'y a pas beaucoup de trafic dans la nouvelle zone des 200 milles. Savez-vous combien de navires environ circulent entre le 100^e mille et le 200^e mille?

M. Donald Roussel: C'est une zone qui est peu fréquentée. Il y a tout de même du trafic. On mène actuellement plusieurs études géologiques dans cette zone, principalement afin de déterminer le potentiel gazier et pétrolier.

M. Mario Laframboise: Monsieur le ministre, vous dites vouloir vous préparer pour l'avenir. Vu le projet de loi que vous déposez aujourd'hui, vous vous attendez à ce qu'il y ait beaucoup plus de circulation maritime dans les prochaines années. Ai-je bien compris?

L'hon. John Baird: Avec les changements climatiques, il y aura certainement une grande augmentation du trafic dans les prochains 10 à 30 ans dans le passage du nord-ouest. On doit être proactifs. Il ne faut pas attendre qu'un incident environnemental se produise et se demander ensuite pourquoi on n'a pas agi plus tôt. Les conventions internationales nous donnent déjà le pouvoir d'aller plus loin. On est prêts à agir.

• (1550)

M. Mario Laframboise: Vous servez-vous d'études sur les changements climatiques? Des études environnementales vous renseignent-elles sur les changements climatiques et l'état des glaces?

[Traduction]

L'hon. John Baird: J'examinerais les sixième, septième et huitième rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), qui ont été publiés en 2007. Le groupe a fait un travail plutôt novateur. Il peut seulement prédire quels seront les changements physiques. Pour ce qui est des tendances commerciales éventuelles, si on tient compte que le passage sera navigable plus longtemps dans l'année, il va de soi que le trafic pourrait augmenter considérablement. Le GIEC est, à mon avis... Plus de 200 scientifiques canadiens ont pris part à ce groupe, et 40 d'entre eux étaient des auteurs qui font autorité dans leur domaine. Il s'agit, pour moi, de travaux précurseurs.

[Français]

M. Mario Laframboise: Est-ce ce rapport que vous avez utilisé pour établir les principes de votre projet de loi?

[Traduction]

L'hon. John Baird: Bien sûr. Ça l'est sans contredit lorsqu'il est question de la nécessité de s'adapter.

[Français]

M. Mario Laframboise: Parfait. Vous avez dit que vous augmenteriez la présence de Transports Canada ou de la Garde côtière. Avez-vous un échéancier et des prévisions par rapport au nombre de personnes que vous allez affecter?

[Traduction]

L'hon. John Baird: Nous ferons ce que je juge nécessaire de faire. De toute évidence, nous pouvons utiliser la technologie, les satellites, etc. Ce serait le meilleur usage à faire. Bien entendu, il faut une présence directe dans la région.

Je vais laisser la parole à Donald, qui peut vous en parler en détail. Mais ce serait certainement un effort intégré, non seulement en collaboration avec Transports Canada et Environnement Canada, mais aussi avec Pêches et Océans, la Garde côtière et l'armée, au besoin.

[Français]

M. Donald Roussel: On travaille de concert avec le ministère des Transports, celui des Pêches et des Océans et celui des Ressources naturelles principalement pour connaître les tendances et savoir qui se trouve actuellement dans l'Arctique et qui y sera à la prochaine saison. C'est un territoire immense et on essaie de concentrer nos ressources là où il y a de l'activité.

On a plusieurs exemples concrets de la manière dont on s'y prend. L'été dernier, on a mis sur pied le projet de l'île de Baffin. Des navires sont partis du Québec pour se rendre dans l'île de Baffin chercher des minéraux destinés à l'Europe. Il y a d'autres exemples dans l'Arctique de l'Ouest. Les projets dans l'Arctique sont souvent planifiés un an ou deux à l'avance. On sait où l'activité aura lieu et c'est là qu'on concentre nos efforts et nos ressources, tant au chapitre de la surveillance aérienne que des services d'inspection des navires, surtout étrangers, qui visitent le secteur.

[Traduction]

L'hon. John Baird: Le premier ministre et le ministre des Finances se sont montrés généreux en octroyant les ressources nécessaires dans la région de l'Arctique. C'est une priorité. Je pense que nous avons accompli beaucoup de travail. Il y a encore du pain sur la planche, mais j'ai pleinement confiance que nous accorderons le financement approprié pour relever ce défi.

[Français]

M. Mario Laframboise: À l'extérieur des 100 milles couverts par la loi actuelle, ceux qui ont des projets ne s'adressent à personne, présentement? Plus tôt, vous disiez suivre le développement et qu'il y avait des recherches. Il y a des gens qui s'adressent à vous pour des projets à l'intérieur des 100 milles marins actuels, mais entre le 100^e mille et le 200^e mille marin, soit l'espace qu'on veut s'approprier, doit-on présentement rendre des comptes ou des gens peuvent-ils faire des recherches à leur gré?

[Traduction]

M. Victor Santos-Pedro (directeur, Conception, équipement et sécurité nautique, ministère des Transports): Je tiens simplement à dire qu'un projet est en fait mené à l'intérieur de la zone de 100 milles, mais il est très près de la limite. En fait, nous n'étions pas certains s'il était à l'intérieur ou à l'extérieur, mais c'est un projet d'exploration dans la mer de Beaufort. Mais il n'y a rien d'autre dans la zone que l'on veut ajouter.

• (1555)

Le président: Merci.

Je demanderais aux responsables de me remettre cette information lorsqu'ils l'auront recueillie pour que je la distribue. Ce serait bien.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre.

Je suis ravi moi aussi que nous soyons saisis de ce projet de loi. Même s'il est simple, il met en évidence bien des initiatives que nous devons mener par l'entremise du gouvernement du Canada pour que ce ne soit pas qu'un document, mais une réalité sur le terrain. Je pense que nous pouvons clairement mieux nous y prendre.

Je sais qu'on a évoqué la planification. En examinant les ressources qui seront affectées dans la région, je crois que le Conseil de l'Arctique intervient rapidement — et il en a été question lors du rassemblement des parlementaires du Nord à Fairbanks — pour terminer une étude des différentes régions où l'Arctique sera en cause. Cela inclut le transport maritime, bien entendu, ainsi que les pêches, le tourisme et l'exploitation des ressources. Ces éléments forment un tout, et nous pourrions nous appuyer sur ce rapport pour comprendre les exigences éventuelles de ce type de mesures législatives dans cette région.

Les travaux sont menés à l'échelle internationale, et je pense que le gouvernement devrait y participer. C'est d'ailleurs l'une de mes questions. Bien des travaux qui sont réalisés à l'échelle internationale auront une incidence sur notre capacité de prévenir la pollution dans cette région plutôt que de faire appliquer des règles en matière de pollution. L'une d'elles serait bien entendu d'établir des exigences opérationnelles obligatoires pour les navires qui circulent sur les eaux du Nord. Transports Canada a entamé ces travaux il y a quelques années, et ce qu'il lui faut, c'est un engagement ferme de la part de notre gouvernement et une volonté d'accomplir ces travaux à l'échelle internationale grâce à une collaboration pour établir ces exigences obligatoires.

Les représentants de votre ministère pourraient peut-être en parler brièvement.

M. Victor Santos-Pedro: Oui, je peux parler des deux points que vous avez soulevés. Je crois que vous faites référence à l'évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique, qui est une initiative du Conseil de l'Arctique. Le Canada a pris part à l'élaboration de cette évaluation. On est en fait en train d'y mettre la dernière main, en proposant un certain nombre de recommandations qui seront présentées à une réunion ministérielle qui aura lieu à la fin d'avril, en Norvège.

Vous avez aussi parlé des problèmes entourant d'autres initiatives internationales. L'objet de certaines des recommandations est effectivement d'accroître la collaboration parmi les États circumpolaires pour mettre en place des exigences internationales en matière de navigation.

Permettez-moi d'ajouter brièvement que les travaux de l'Organisation maritime internationale sont en cours. Tout récemment, l'organisation a mis à jour les lignes directrices pour les navires circulant dans les eaux glacées de l'Arctique et travaille à l'établissement de ce que l'on peut appeler des exigences éventuelles plus élevées dans l'Arctique relativement à la navigation.

L'hon. John Baird: Si vous me permettez d'intervenir, ce projet de loi ne devrait en aucun cas être considéré comme étant un travail accompli pour assurer la protection de l'environnement dans l'Arctique. Je pense que ce sera une responsabilité permanente. Nous devons continuer à travailler pour ne pas commettre les mêmes erreurs dans le Nord que nous avons faites dans le Sud du Canada et ailleurs dans le monde.

Je crois fermement qu'il faut des mesures qui se recoupent et des exigences en matière de navigation dans le Nord, pas simplement pour voir comment punir les fautifs, mais aussi pour veiller à ce qu'il y ait des règles en double ou en triple afin de prévenir les accidents. Et c'est une préoccupation, peu importe s'il est question d'un navire de transport ou de recherche, de diesel à des fins de propulsion, de sécurité des gens, ou de membres de l'équipage ou de passagers.

Prenons l'exemple du sanctuaire pour baleines que nous avons créé au Nunavut, qui joue un rôle important car des paquebots de

croisière ont commencé à s'y rendre. Les travaux sont en cours d'élaboration, mais nous sommes certainement résolus à faire plus.

• (1600)

M. Dennis Bevington: Oui, et nous avons perdu un paquebot de croisière en Antarctique à cause des glaces, et je pense que nous devons être très conscients...

L'hon. John Baird: Je suis tout à fait d'accord.

M. Dennis Bevington: D'après ce que j'ai compris jusqu'à présent, même si nous sommes ici depuis peu de temps, c'est qu'il faut essentiellement que les quatre autres ministères interviennent. Je me demande si nous devrions convoquer des témoins d'Environnement Canada, de Ressources naturelles, du Nord canadien et des Affaires étrangères pour comprendre vraiment l'orientation du gouvernement. Pensez-vous que ce serait utile à ce comité?

L'hon. John Baird: Je me fie à votre bon jugement.

M. Dennis Bevington: D'accord. Comme vous l'avez signalé à mon collègue du Parti libéral, vous ne pourrez pas nous fournir certaines de ces réponses. Nous allons devoir examiner le dossier plus à fond.

L'hon. John Baird: Nous nous ferons certainement un plaisir de vous fournir n'importe quelle information, qu'elle provienne de nous ou d'un autre ministère du gouvernement. Si vous estimez qu'il est nécessaire de convoquer des témoins, je vous laisse le soin d'en décider.

M. Dennis Bevington: Dans l'élaboration de ce projet de loi, a-t-on cru bon qu'il devrait y avoir une structure de reddition de comptes...? De toute évidence, bien des questions resteront sans réponse, mais nous devons comprendre. Pour pouvoir appuyer l'extension des limites, nous devrions connaître l'effort de planification que cela comporte, ce qui devrait peut-être se trouver dans le projet de loi.

L'hon. John Baird: Je vais certainement en faire la proposition, indépendamment ou au-delà du projet de loi. Ces dernières années, le comité a fait de l'excellent travail au chapitre des politiques publiques en matière de transport. De façon générale, il a été l'un des comités dont le travail a été des plus constructifs et axés sur les résultats. Si c'est un secteur où le comité veut offrir des conseils, nous serons certainement heureux de travailler avec vous. Nous nous ferons un plaisir de vous donner toute information que vous voulez concernant notre ministère et l'Arctique.

M. Dennis Bevington: Certainement. Comme vous le savez, je suis inquiet, et avec raison, et je pense que nous reconnaissons que notre système de prévention de la pollution ou de lutte contre la pollution est loin d'être adéquat, sans parler de l'exécution des lois antipollution.

Pour revenir au nettoyage des incidents pouvant survenir, nous ne semblons pas être rendus là, et j'aimerais voir une plus grande planification dans l'avenir à ce chapitre.

Le président: Madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci pour votre exposé, monsieur le ministre.

J'aimerais revenir à la question de la patrouille, si vous le permettez, car je pense que c'est un sujet qui va préoccuper bien des gens. Dans ma circonscription de Newmarket—Aurora, on se soucie énormément de l'environnement et de la manière dont nous allons le protéger. Le dossier de l'Arctique ne date pas d'hier. Il refait surface, si vous me permettez l'expression, depuis de nombreuses années. Les gouvernements précédents ont réalisé des études à cet égard.

Ma première question est la suivante: Qu'ont fait les gouvernements précédents pour nous préparer? Y a-t-il eu une préparation? Je crois savoir que la construction du dernier navire, le brise-glace lourd, remonte à 1983. Je dirais donc que nous sommes en retard au chapitre de la préparation dans ce dossier.

Avez-vous des commentaires à ce sujet?

L'hon. John Baird: MM. Diefenbaker et Trudeau ont fait énormément de travail dans le Nord canadien. Je pense que les travaux ont commencé avec M. Diefenbaker, pour être honnête, mais comme mon collègue du Yukon l'a dit, le gouvernement de M. Trudeau en a fait pas mal. Cela dit, beaucoup de travail a été réalisé dans les années 1980 et au début des années 1990 pour créer le Nunavut, et on a perdu une décennie avec ce projet en quelque sorte.

L'une des choses que nous devons faire pour nous améliorer, que ce soit en faisant participer les forces armées ou la Garde côtière, c'est de planifier à l'avance l'acquisition d'équipement, surtout pour les gros... On ne construit pas un brise-glace du jour au lendemain. Par exemple, même la construction d'un petit traversier entre Toronto et l'île de Toronto qui sera utilisé par l'Administration portuaire de Toronto peut prendre toute une année. On doit s'assurer de le construire à temps pour le sortir avant le gel des eaux.

Je pense que nous devons faire beaucoup mieux pour planifier et prévoir l'équipement qui sera nécessaire afin d'éviter de devoir faire des pieds et des mains pour nous rattraper. C'est certainement ce qui s'est passé avec une grande partie de l'équipement principal.

● (1605)

Mme Lois Brown: Pourriez-vous nous parler brièvement du *Diefenbaker*, de sa capacité et de son port d'attache? Nous parlons de l'Est et de l'Ouest de l'Arctique. Comment allons-nous patrouiller ces deux régions? Puisque c'est une voie maritime vaste, comment allons-nous localiser les patrouilleurs pour couvrir les régions? Avons-nous un plan stratégique à cet égard?

L'hon. John Baird: Il faudrait probablement que je me renseigne auprès de la Garde côtière pour ce genre de questions d'ordre opérationnel.

Mme Lois Brown: Connaît-on la capacité du *Diefenbaker*?

L'hon. John Baird: Je suis certain que la Garde côtière peut répondre à cette question.

Le président: Merci.

Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.): Merci.

Monsieur le ministre, je pense que les Canadiens aimeraient probablement connaître la stratégie intégrée du gouvernement, et je suis certain que vous pouvez nous en dire un peu plus long à cet égard. Je sais que vous êtes seulement responsable de certaines parties de la stratégie, mais pour ouvrir une nouvelle voie maritime, qui semble être occasionnée par les changements climatiques — mais il ne s'agit maintenant pas seulement d'une intention stratégique en vue d'étendre le territoire, mais il y a la construction correspondante d'un port en eau profonde, entre autres —, il faut

se pencher sur la question soulevée par le député de l'opposition portant sur le contrôle.

Y a-t-il un plan intégré qui nous montrera que nous avons actuellement ou que nous aurons sous peu les capacités pour exercer ce contrôle? Le cas échéant, le comité peut-il y accéder? Existe-il des résultats et des normes auxquels nous aspirons en appliquant les règlements en matière de pollution que nous cherchons maintenant à élargir? Autrement dit, ce n'est pas seulement une question de chiffres; une évaluation de ce que nous entreprenons doit être menée. Si jamais nous échouons, quels sont les risques pour nos revendications à cet égard, en ce qui a trait à la communauté internationale?

Là encore, monsieur le ministre, je ne vous demande pas de vous appuyer sur l'expertise d'autres ministres, mais j'aimerais que vous nous donniez une idée, puisque vous avez sans aucun doute accès à l'orientation générale du gouvernement, du plan intégré auquel nous pouvons nous attendre — de ce que vous pouvez nous faire part et de ce qui existe à l'heure actuelle au gouvernement. Nous ne faisons vraisemblablement pas une simple déclaration sans lendemain; nous allons y donner suite. Je me demande quelles sont les normes que nous devons respecter et les ressources requises pour nous y conformer.

Le gouvernement peut-il nous dire quelque chose à cet égard?

L'hon. John Baird: Il n'y a pas de revendications contestées pour étendre la zone de 100 milles. C'est...

M. Gerard Kennedy: Pardonnez-moi, « contestées »...?

L'hon. John Baird: Vous avez parlé d'une revendication contestée. Il n'y en a pas concernant l'extension de la zone de 100 milles marins dans le cadre d'une mesure législative en matière d'environnement.

Je me ferai un plaisir de vous remettre toute l'information dont nous disposons dans les trois secteurs que vous avez dégagés.

M. Gerard Kennedy: Il n'y a donc aucun plan intégré? Autrement dit, quand vous faites votre part, c'est-à-dire ce projet de loi, il n'est pas évident que le gouvernement a un ensemble d'objectifs?

Avec cette nouvelle responsabilité — et il faut dire qu'il s'agit d'un vaste territoire pour lequel nous allons assumer des responsabilités, sans compter les autres contestations pour ce qui est de la zone économique et du chevauchement des compétences avec d'autres pays, et tout le reste —, je suppose qu'un plan intégré définirait les obligations des divers ministères. J'aimerais connaître au moins les grandes lignes — le coût qui s'y rattache, de façon générale; les résultats généraux qui nous serviront de points de repère; la question de savoir si nous pouvons assurer, par exemple, exactement le même niveau de protection dans la zone étendue que celui dans la limite actuelle des 100 milles; et, le cas échéant, si nous le savons, comment allons-nous nous y prendre pour convaincre les Canadiens que nous prenons cette mesure de façon organisée?

Pouvez-vous nous faire part de ce que vous savez au sujet du plan intégré que le gouvernement doit établir pour ce dossier?

L'hon. John Baird: Un travail considérable a été accompli. Je crois que c'est une demande raisonnable. Nous allons vous fournir toute l'information que nous pouvons. Évidemment, d'importants travaux ont été réalisés avec Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne, Défense nationale et Transports Canada. Dans le cadre de ces travaux, il faut parfois interagir avec des organismes internationaux comme l'Organisation maritime internationale; par conséquent, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international joue également un rôle.

Il me fera grand plaisir de vous fournir tous les renseignements relatifs à cette demande. C'est une question valable.

M. Gerard Kennedy: Votre travail se fait donc en autonomie. Je serai quand même heureux d'avoir ces renseignements et je suis sûr que le président m'enjoindra à les partager avec tout le monde.

En ce qui concerne le transport, que pouvez-vous dire à propos des prévisions du trafic? Par exemple, je viens du Nord du Manitoba, et Churchill lutte depuis des années pour devenir un port économique. Je suppose qu'on peut faire certaines hypothèses, au regard du climat qui règne, surtout ces dernières années. Pouvez-vous nous donner une idée de l'ampleur future de la navigation? Par là, j'entends certains des risques et des défis possibles pour la mise en oeuvre.

•(1610)

L'hon. John Baird: Je vais demander à M. Santos-Pedro de répondre à cette question.

M. Victor Santos-Pedro: On compte, en moyenne, une soixantaine de navires dans les eaux arctiques, ce qui peut représenter quelque chose de l'ordre de 130 à 150 voyages en tout. Dans la zone visée au-delà des 100 milles, du côté est, on trouve en général de très petits îlots qui sont situés à une distance égale de la côte de Groenland. Il n'y a donc pas grand-chose sur la côte Est ni le besoin d'un ajout, parce qu'un régime est déjà en place... Par exemple, les stations radio de la Garde côtière canadienne couvrent déjà cette zone d'une façon ou d'une autre.

La partie la plus importante, c'est en effet la mer de Beaufort; c'est donc déjà 100 milles au nord de Beaufort, et on ne trouve aucune navigation dans cette région. Il se peut qu'un navire s'y rende de temps à autre pour faire de la recherche, mais il n'y a pas de trafic. Et comme je l'ai entendu dire, il y a possibilité qu'un projet soit maintenant en vigueur près de la limite des 100 milles marins.

Toute augmentation des volumes de trafic dépendra beaucoup des projets qui se dérouleront. Pour l'instant, même si des projets sont toujours prévus, on compte une certaine activité d'exploration à Beaufort. On parle d'ailleurs d'une mine de fer sur l'île de Baffin. Mais nous n'avons constaté aucune hausse particulière pour pouvoir établir, par exemple, un chiffre précis pour l'avenir immédiat. Cela dépendra de la mise en valeur des ressources.

Le président: Nous avons dépassé le temps alloué.

L'hon. John Baird: Puis-je intervenir? [*Note de la rédaction: Inaudible*]... développement, mais même pour ce qui est du port de Churchill, le gouvernement du Manitoba met de l'avant cette mesure comme un moyen possible de stimuler le développement économique; en effet, si je ne me trompe pas, la province a vu le premier navire russe accoster directement à Churchill, et le potentiel là-bas est certes énorme. Cela dépend également des prévisions relatives à la quantité de glace — c'est-à-dire, des voies navigables — à cause des changements climatiques. C'est une situation qui ne devrait pas tarder à se produire. D'ailleurs, selon les études, ce n'est plus qu'une question de temps.

Le président: Ce serait probablement une bonne occasion de recommander un brise-glace pour cette partie du pays afin d'aider les navires à circuler. C'est ma petite publicité indirecte.

Monsieur Gaudet.

[*Français*]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Merci, monsieur le président.

Mon inquiétude, monsieur le ministre, vient du fait que vous avez mentionné le ministère de l'Environnement, celui des Ressources naturelles, Pêches et Océans Canada et le ministère des Affaires étrangères. Qui sera le chef de file par rapport à ce projet de loi? Qui va le tenir en main? Je vois qu'il y a six ou sept ministères, six ou sept ministres, qui s'occupent de cela, et dans ces conditions, il ne se fera jamais rien. Habituellement, quand il y a trop de personnes en cause, ça brasse trop les affaires, et la communication ne se fait pas. Qui sera le chef de file, le leader, dans le cadre de ce projet?

[*Traduction*]

L'hon. John Baird: En ce qui concerne le projet de loi d'aujourd'hui, c'est le ministre des Transports, et nous ne proposons pas de changer cela.

[*Français*]

M. Roger Gaudet: Je suis d'accord, mais qui fera respecter la réglementation? Est-ce que ce sera votre ministère, celui de l'Environnement, celui des Ressources naturelles, celui des Pêches et Océans ou celui des Affaires étrangères? Plusieurs ministères sont engagés dans le dossier.

[*Traduction*]

L'hon. John Baird: Bien entendu, notre ministère prendrait les rênes, mais comme pour presque toute question, nous travaillons de façon constructive avec d'autres ministères. Le premier ministre a établi un comité chargé d'examiner les enjeux politiques touchant l'environnement et la sécurité énergétique, qui rassemble un bon nombre des acteurs. Que ce soit le ministre des Pêches et des Océans, le ministre des Transports ou le ministre du Nord canadien, qui peuvent se pencher sur ces questions, je crois que nous avons établi des partenariats efficaces avec nos ministères apparentés... C'est un défi, mais ce n'est pas différent, je crois, de... Presque tous les ministres ont deux ou trois ministères apparentés avec lesquels ils travaillent pour s'acquitter de leurs mandats. Je crois que c'est une bonne chose. Nous devons démanteler les vases clos et travailler de façon plus coordonnée — ce qui comprend également les gouvernements territoriaux ou, dans le cas de la côte arctique québécoise, le gouvernement du Québec et les premières nations.

[*Français*]

M. Roger Gaudet: Quand il y a plusieurs ministères, on a plus de chance de dire qu'il faut s'adresser à un autre ministère, soit le ministère des Affaires étrangères, le ministère de Pêches et Océans ou le ministère de l'environnement. C'était ma question. Si c'est le ministère des Transports est le leader, cela ne me pose pas de problème. Mais ce sera ce ministère qui répondra à toutes les questions.

•(1615)

[*Traduction*]

L'hon. John Baird: La loi relève du ministre des Transports et elle se trouve sous l'égide de notre ministère.

[*Français*]

M. Roger Gaudet: Merci.

En ce qui a trait aux conventions internationales, a-t-on approché la Russie, les États-Unis et les autres pays afin de discuter des délimitations?

[Traduction]

L'hon. John Baird: Non, nous avons déjà le pouvoir d'aller jusqu'aux 100 milles marins. C'est le cas depuis 1996. Je suis ministre depuis quatre mois déjà, et nous prenons des mesures assez énergiques pour honorer cet engagement. Évidemment, nous travaillons particulièrement avec les États-Unis. Il y a le conseil circumpolaire, dans lequel beaucoup de Canadiens et de représentants de divers organismes touchés travaillent de façon coordonnée. Par exemple, le ministre de l'Environnement a récemment participé à une discussion internationale sur l'avenir de l'ours polaire. En règle générale, nous entretenons d'assez bonnes relations de travail avec les autres pays concernés. Ce n'est pas parfait, mais c'est la raison pour laquelle le Canada peut et devrait devenir un chef de file parmi ces pays pour ce qui est des lois sur l'environnement et de leur application.

[Français]

M. Roger Gaudet: La sécurité de notre territoire sera-t-elle assurée dans les eaux et dans les airs?

[Traduction]

L'hon. John Baird: Parlez-vous de la sécurité des passagers ou de la sécurité internationale?

[Français]

M. Roger Gaudet: Je parle de la sécurité de cet espace, lorsqu'on a des visiteurs. À un certain moment, la Russie visitait notre territoire. Y aura-t-il de la sécurité, non pas au chapitre du transport, mais bien envers ceux qui passent sur notre territoire?

[Traduction]

L'hon. John Baird: Cette question s'adresse peut-être davantage au ministre de la Défense nationale et au ministre des Affaires étrangères.

[Français]

M. Roger Gaudet: C'est pour ça que je disais, plus tôt, qu'il faut un leader. Sinon, on sera obligé de rencontrer tous les ministres chaque fois qu'on aura une question à poser. Si vous êtes le responsable, monsieur le ministre, c'est à vous qu'on posera la question, et on voudra que vous y répondiez.

[Traduction]

L'hon. John Baird: Je suis responsable de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Si vous voulez parler des sous-marins nucléaires d'une autre puissance militaire, je ne saurai vous aider.

[Français]

M. Roger Gaudet: Ça ne fait rien...

[Traduction]

L'hon. John Baird: Une des leçons que j'ai apprises très tôt depuis que je suis ministre, du moins en cette qualité, c'est de cibler les tâches dont on est responsable, puis de travailler avec ses collègues pour faire avancer le reste du programme. Je suis déjà pas mal débordé comme c'est là pour pouvoir me mêler d'affaires militaires internationales et d'études stratégiques.

[Français]

M. Roger Gaudet: Je suis d'accord avec vous, mais je veux que vous soyez le leader. S'il y a huit leaders, vous savez comme moi que

ça ne fonctionnera pas. Dans un gouvernement, il y a seulement un leader.

[Traduction]

L'hon. John Baird: Le premier ministre Harper est le leader. Je n'ai aucun avantage à contester le premier ministre de ma province, Dalton McGuinty.

[Français]

M. Roger Gaudet: S'il y avait trois chefs du gouvernement conservateur, ça ne fonctionnerait pas; il en faut seulement un. C'est la même chose dans les eaux de l'Arctique.

Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Allez-y, monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie le ministre d'être des nôtres.

Mon épouse avait assisté à l'inauguration de l'autoroute Dempster dans le cadre du programme « route d'accès aux ressources » annoncé par John Diefenbaker. C'est à ce moment-là que les Canadiens ont commencé à remarquer le Nord. Ensuite, on l'a oublié pour un certain temps. Je suis heureux qu'on remette ce dossier sur la table.

Toutefois, l'ouverture de la région n'était pas sans défis; en effet, ceux qui faisaient du forage pétrolier et tout le reste dans la plaine d'Eagle au Yukon ne suivaient pas nécessairement de bonnes pratiques environnementales. Des barils à pétrole gisaient partout sur le sol de la toundra, et d'autres choses de la sorte. Ce n'est que vers le milieu des années 1980, avec l'arrivée au pouvoir des conservateurs, que le gouvernement a dépensé des millions de dollars pour assainir la région.

Monsieur le ministre, je suis vraiment heureux d'entendre que nous accordons la priorité à l'environnement et que parallèlement aux efforts de développer le Nord et d'encourager notre souveraineté là-bas, nous nous assurons de mettre à l'avant-plan la protection de l'environnement. C'est vraiment une bonne nouvelle.

Une de mes questions concerne la superficie de la région. C'est un territoire immense. Je me souviens d'avoir volé de l'île Herschel jusqu'à Old Crown au Yukon, et nous avons passé au-dessus d'une rivière où des Américains s'étaient rendus pour exploiter des mines au bord d'un ruisseau. Personne ne les avait débusqués pendant deux ans, faute de patrouilles adéquates. M. Roussel a dit qu'il y aurait une centaine de patrouilleurs et d'avions de patrouille, mais il s'agit d'un vaste territoire.

Pouvez-vous nous donner une idée de ce à quoi on peut s'attendre sur ce plan?

● (1620)

M. Victor Santos-Pedro: J'ai du mal à répondre à cette question. À vrai dire, il nous est difficile de parler de quelque chose qui se produit sur terre. Nous disposons certainement des ressources nécessaires pour nous tenir au courant de tous les navires qui entrent dans les eaux arctiques, puis nous intervenons en conséquence. Nos agents suivent une formation sur ce qu'on appelle le contrôle des navires par l'État du port, et nous pouvons arraisonner ces navires. Nous savons où ils se trouvent.

S'il s'agit d'un incident sur terre, il y a alors d'autres dispositions, que ce soit les Rangers ou la surveillance aérienne qui permettent de détecter ce genre d'activité. Normalement, toute activité dans l'Arctique finit par être dévoilée d'une façon ou d'une autre.

M. Colin Mayes: Merci.

Je devrais connaître un peu mieux l'histoire de mon pays, mais je suis curieux: lorsqu'on a créé le Dominion du Canada et qu'on a défini les frontières du Sud avec les États-Unis, comment a-t-on établi celles du Nord? Était-ce seulement 100 milles au large des côtes, ou a-t-on plutôt suivi une longitude pour définir nos frontières du Nord?

L'hon. John Baird: Les 100 milles marins constituent une question plus moderne, qui remonte à... probablement après 1948?

M. Victor Santos-Pedro: Les 100 milles ont été définis à la suite de l'adoption initiale de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, en 1970. C'est de là que vient le concept des 100 milles. C'était assez avant-gardiste, puisque c'était avant l'adoption du droit de la mer, qui a ultérieurement donné compétence jusqu'aux 200 milles. Toutefois, les frontières avaient été définies auparavant.

L'hon. John Baird: En réalité, le Nord n'est apparu sur la carte du pays qu'à partir de l'époque de M. Diefenbaker. Franchement, je n'y vois pas d'inconvénient... Même si je critiquais bon nombre des politiques de M. Trudeau, il faut avouer qu'il a fait beaucoup pour le Nord. Il a créé le parc national Nahanni, qui est devenu le premier site du patrimoine mondial de l'UNESCO. Quand j'étais ministre de l'Environnement, j'étais sur le point de quadrupler la taille du parc. Beaucoup de bonnes choses ont été faites là-bas. Durant mon bref mandat de deux ans à titre de ministre de l'Environnement, nous avons fait fond sur bon nombre de ces legs d'ordre environnemental et nous avons accompli beaucoup.

Je pense que le Nord était trop souvent considéré exclusivement comme faisant appel à une présence militaire, ce qui est très important et ce qu'on doit chercher à élargir, et on peut faire plus là-bas. Toutefois, on peut également redoubler d'efforts en matière de sciences, de recherche et développement, de gérance de l'environnement et de développement économique, pour offrir des possibilités économiques aux résidents de cette région du pays. C'est, en grande partie, un travail qui suit son cours. Par contre, je crois que notre premier ministre a mis l'accent sur l'Arctique et le Nord canadien plus que toute autre personne.

M. Colin Mayes: J'ai une question à poser dans la même veine, monsieur le ministre, s'il me reste du temps; il se peut qu'on soit obligé de régler cette question devant un tribunal international. Croyez-vous qu'en ayant une plus grande présence là-bas, nous serons en mesure de protéger la souveraineté sur nos eaux arctiques?

L'hon. John Baird: Le premier ministre répète sans cesse qu'il faut « soit l'exercer, soit la perdre », et c'est ce que nous faisons en grande partie. Même les revendications historiques selon lesquelles le Canada peut... Parcs Canada a financé une formidable expédition de deux ans à bord d'un navire de recherche de la Garde côtière afin de trouver les vestiges de deux navires de Franklin. Les responsables avaient bon espoir de les trouver vers la fin août ou septembre. Ils n'y sont pas encore arrivés, mais ils sont très optimistes pour la saison en cours. Le travail considérable qui a été fait à cet égard démontre très clairement le rôle de la Couronne dans l'Arctique et le Nord du Canada, qui remonte à 200 ans. Ils ont déniché une quantité importante de débris, mais rien concernant les navires en question. Leurs fouilles ont permis de trouver un autre navire, mais ce n'était pas l'un des deux qui avaient été perdus.

• (1625)

M. Colin Mayes: Merci.

Le président: Monsieur Bagnell.

L'hon. Larry Bagnell: Merci, monsieur le président.

Il y a quelques étés, le gouvernement a annoncé qu'il permettrait à la Marine de déverser, à l'occasion, des déchets dans l'Océan Arctique. Bien entendu, cette pratique va tout à fait à l'encontre de l'esprit de ce projet de loi que nous appuyons.

J'ai deux questions. Premièrement, allez-vous promettre que le gouvernement n'autorisera plus de telles exemptions? Deuxièmement, verriez-vous un inconvénient si nous proposons un amendement au projet de loi qui interdirait un tel déversement?

L'hon. John Baird: Je serai heureux d'en apprendre davantage et je prendrai votre question en délibéré, puis vous ferai part de la réponse plus tard.

L'hon. Larry Bagnell: Vous ferez part de la réponse au comité? Ce serait formidable.

L'hon. John Baird: Avec grand plaisir. Si vous pouvez m'acheminer des renseignements particuliers à ce sujet, nous répondrons certainement dans les plus brefs délais. C'est une question juste.

L'hon. Larry Bagnell: Vous avez dit tout à l'heure qu'il n'y avait pas de dispute à l'idée d'étendre la portée du droit de l'environnement aux 200 milles, et c'est en partie à cause de l'article 234 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, que le Canada a inclus, qui nous permettait de le faire, c'est-à-dire d'étendre la portée de nos lois sur l'environnement de façon à inclure les régions recouvertes entièrement de glace. Nous avions eu deux saisons durant lesquelles une bonne partie de la région était libre de glace, et ce sera bientôt le cas à nouveau; alors quel sera notre argument juridique pour que cet élargissement demeure toujours légal en vertu du droit international?

L'hon. John Baird: C'est la même histoire pour la glace et l'eau. Je vais demander à Donald d'en parler plus longuement.

M. Donald Roussel: Le régime actuel, peu importe s'il y a de la glace ou non, est le même. Avec l'adoption de ce projet de loi, nous aurons une zone élargie qui sera couverte par la loi.

Pour revenir à l'article 234 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à ce stade-ci, nous avons toujours compétence sur la zone économique. C'est un peu pour répondre à la question que M. Laframboise a posée à la fin de ses commentaires. Nous avons toujours compétence économique sur cette région, avec ou sans la loi. Ce projet de loi, toutefois, nous permet d'édicter des règlements concernant la prévention de la pollution et tous les autres aspects de leur application. Voilà à quoi ça sert.

L'hon. Larry Bagnell: Le plus grand reproche, comme je l'ai dit au début, c'est la patrouille et l'application de la loi. Je crois que tous les partis ont soulevé la question durant le débat. Vous avez également dit au Parlement que la loi sur l'environnement sera, bien entendu, plus consolidée. Je crois que vous en avez fait mention. Donc, si un sous-marin se trouvait dans une région couverte de glace — comme c'était le cas l'été dernier, selon les témoignages des chasseurs ou des Inuits ou des patrouilleurs des Rangers — et qu'il déversait des déchets, quelles mesures précises le ministre prendrait-il pour appliquer la loi?

L'hon. John Baird: Je ne suis pas au courant de...

L'hon. Larry Bagnell: Ça ne vous dérange pas si l'armée déverse des déchets.

L'hon. John Baird: Je ne suis pas au courant de sous-marins commerciaux qui circulent dans l'Arctique, donc ce serait évidemment une question militaire. Je ne pense pas que les employés de Transports Canada vont accueillir l'Armée rouge ou la Marine rouge en haute mer.

L'hon. Larry Bagnell: Cela ne vous dérange donc pas si l'armée pollue l'Océan Arctique...

L'hon. John Baird: Je n'ai jamais dit cela. C'est ridicule.

L'hon. Larry Bagnell: ... seulement les navires commerciaux. Que feriez-vous dans cette situation pour mettre fin au déversement de déchets?

L'hon. John Baird: Si un sous-marin russe...

L'hon. Larry Bagnell: Je n'ai pas parlé du pays d'origine du sous-marin. Il s'agit de n'importe quel sous-marin.

L'hon. John Baird: Si un sous-marin nucléaire russe ou américain ou britannique ou français faisait surface et commençait à déverser des déchets, je ne pense pas que la chose la plus sage à faire serait d'envoyer un inspecteur de Transports Canada. Je laisserais probablement le ministre de la Défense nationale faire appel à son bon jugement en consultation avec ses conseillers.

Le président: Monsieur Jean, il vous reste quelques minutes.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Je suppose que vous pouvez toujours envoyer certains des sous-marins ou des brise-glaces que les libéraux ont construits ces 15 dernières années.

Quoi qu'il en soit, monsieur le ministre, merci de comparaître devant nous aujourd'hui.

L'hon. John Baird: On pourrait vous envoyer. C'est dans votre circonscription. C'est vous qu'on devrait envoyer. En effet, vous travaillez fort pour les gens du Yukon.

M. Brian Jean: J'aimerais m'attarder un peu plus sur les aspects liés à la prévention de la pollution dans cet amendement particulier. Nous sommes au courant des travaux que vous avez réalisés pour préserver certains des parcs et les agrandir, ainsi que de certaines des nouvelles idées du gouvernement en ce qui concerne la préservation de l'environnement au Canada, notamment la mesure législative relative aux eaux de ballast, la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs — qui est entrée en vigueur juste avant, mais nous travaillons à l'appliquer — et la patrouille océanique par l'achat et la construction de biens, ce qui crée évidemment beaucoup de travail.

À la lumière de votre expérience en tant que ministre de l'Environnement pendant quelques années, quel sera essentiellement l'effet réel, du point de vue de l'environnement, de l'élargissement de cette limite de 100 milles? Selon vous, cela créera-t-il beaucoup d'animosité envers le Nord ou, au contraire, beaucoup d'avantages positifs? Évidemment, ces nouveaux patrouilleurs créeront des emplois. Ils créeront plus d'infrastructures. Entrevoyez-vous des avantages positifs sur une période de 100 000 ans, ou quelles répercussions prévoyez-vous sur l'environnement?

● (1630)

L'hon. John Baird: On aurait tort de dire que tous les problèmes seraient immédiatement résolus rien qu'en réglementant et en appliquant la loi dans le domaine de l'environnement. Même si nous avons un Code criminel, cela ne veut pas dire qu'on n'a plus de crimes. Ce projet de loi constitue un effort considérable, une mesure importante pour démontrer que ce dossier est une énorme priorité,

non seulement pour le gouvernement du Canada, mais pour les Canadiens. Chacune des étapes sera importante, qu'il s'agisse de l'adoption du projet de loi par le Parlement, de sa proclamation et de son application, en vue de déployer plus d'efforts dans l'Arctique et de ne pas répéter les mêmes erreurs que nous avons commises dans les Grands Lacs ou ailleurs dans le monde. Il y a beaucoup de zones vierges qui sont relativement propres, et nous voulons nous assurer qu'elles le resteront.

Ce projet de loi n'est donc pas la solution à tous nos problèmes. Il ne résoudra pas tous les problèmes imprévus, mais je crois que c'est un grand pas en avant. Une fois que le projet de loi sera adopté, la prochaine grande étape, c'est d'assurer une surveillance et une application adéquates.

En ce qui concerne la protection de l'environnement dans le Nord, nous avons réalisé des progrès pour ce qui est d'East Arm, de Ramparts, de Nahanni et du sanctuaire de baleines au Nunavut. Aucune de ces mesures ne représente, à elle seule, un pas de géant, mais ensemble elles constituent un programme environnemental important en matière de protection. Ce projet de loi s'inscrit dans cette lignée.

M. Brian Jean: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur le ministre, je vous remercie d'être des nôtres aujourd'hui. Je sais que vos agents vont rester durant la prochaine heure, et je suis sûr qu'il y a d'autres questions à poser. Nous vous remercions de votre temps et nous avons hâte de vous revoir devant le comité dans un proche avenir.

Monsieur Watson ou madame Hoepfner, avez-vous des questions? Et ensuite nous pouvons passer à la troisième ronde. Non?

D'autres questions? J'ai MM. Kennedy et Bevington.

M. Gerard Kennedy: Je suis heureux que vous soyez restés, même si votre ministre vous a faussé compagnie.

Je veux reprendre là où je m'étais arrêté. D'après ce que vous avez décrit, il me semble qu'on prévoit un niveau relativement faible d'activité supplémentaire à la suite de ce projet de loi. Est-ce exact?

M. Victor Santos-Pedro: Dans la nouvelle zone au-delà des 100 milles, oui, c'est exact.

M. Gerard Kennedy: Donc, le besoin actuel, du point de vue de la protection, n'est pas énorme, n'est-ce pas?

M. Victor Santos-Pedro: Je vais peut-être présenter la question sous un autre angle. La principale série de mesures de prévention de la pollution en vertu de ce projet de loi et du règlement afférent, intitulé Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires, est directement liée à la construction, à l'équipement et aux qualifications de l'équipage pour les navires qui circulent dans cette région. Les normes sont donc supérieures aux normes internationales à l'heure actuelle, et tout navire qui entre dans cette région devra s'y conformer.

M. Gerard Kennedy: Je comprends, et je crois que vous avez entendu des commentaires élogieux à l'égard du fait que nous tentons de mettre à niveau, pour ainsi dire, la protection. Mais, à mon avis, il est important que les gens sachent le contexte d'un besoin présumé.

Avez-vous des preuves qui montrent que des normes moins rigoureuses favorisent la pollution même aux niveaux plus bas d'activité que vous avez décrits tout à l'heure? Sommes-nous au courant de questions ou de problèmes dans la zone qui relèvent de notre vigilance actuelle?

M. Victor Santos-Pedro: En bref, la réponse est non.

M. Gerard Kennedy: Vous avez dit tout à l'heure que nous avons entendu des revendications en ce qui concerne le nord de la mer de Beaufort et tout le reste, mais il faut un seuil de crédibilité par rapport auquel le gouvernement évalue la probabilité d'une activité accrue. Il ne s'agit pas tout simplement d'un exercice vide, c'est-à-dire d'un exercice de prévention tout à fait hypothétique. Pouvez-vous nous faire part d'une information quelconque, à partir de l'analyse gouvernementale, sur l'endroit ou le moment où cette activité accrue a le plus de chance de se produire, ou s'agit-il plutôt de quelque chose purement hypothétique?

• (1635)

M. Victor Santos-Pedro: C'est surtout hypothétique, parce que tout finit par dépendre du prix du pétrole aujourd'hui et du prix des minerais demain. Il n'est donc pas facile de faire des prévisions, même s'il y a un certain nombre de projets au large et un certain nombre d'entreprises ayant indiqué qu'elles continueront de planifier une activité accrue peu importe le prix du pétrole.

M. Gerard Kennedy: Je suppose que ces activités sont d'ordre exploratoire. Y a-t-il des forages d'exploration dont nous sommes au courant dans le cadre de ces plans?

M. Victor Santos-Pedro: C'est exact. Oui, c'est probable.

M. Gerard Kennedy: J'imagine que notre plus grande préoccupation serait d'acheminer le pétrole jusqu'en Arctique. Y a-t-il des mesures assez strictes qui protègent l'écosystème en vertu des règles actuelles?

M. Victor Santos-Pedro: Une fois qu'on se rend sur le site d'exploration, le CNRC assume la responsabilité des aspects extraterritoriaux et, par l'entremise de l'Office national de l'énergie, administre le règlement en place. Je ne peux pas vous dire exactement de quoi il s'agit. Je pourrais dire...

M. Gerard Kennedy: Bien sûr, mais pour ce qui est des transports, si on devait retourner un produit et même des échantillons pour essai, etc., cela relève-t-il des transports?

M. Victor Santos-Pedro: C'est exact. Cet aspect est visé dans le règlement actuel.

M. Gerard Kennedy: Même s'il y avait une activité accrue dans cette région, notre expérience avec ce qui est en place suffit-elle?

M. Victor Santos-Pedro: Oui.

M. Gerard Kennedy: Le ministre a dit qu'il devait vérifier ses dossiers pour voir s'il y avait quelque chose à l'échelon ministériel en ce qui concerne un plan intégré, mais je sais que parfois la bureaucratie bien préparée devance un peu les ministres. Je me demande s'il y a quelque chose de prévu ou en cours que vous pourriez porter à l'attention du comité relativement à un plan intégré entre les ministères. Je pense que vous avez entendu le ministre faire référence à d'autres ministres à plusieurs occasions, et je doute qu'il soit tout à fait efficace de convoquer chaque ministre ayant une responsabilité.

Y a-t-il un ministère responsable au sein du gouvernement, et y a-t-il un plan intégré en cours d'élaboration? Ou peut-être y en a-t-il un, mais comme ce n'est pas à l'échelon ministériel, le ministre ne pouvait en parler tout à l'heure? Y a-t-il quelque chose pour que nous ayons la certitude de l'existence d'un plan qui rassemble ces différents éléments?

M. Victor Santos-Pedro: Je pourrais parler de deux aspects. L'un concerne le fait qu'au moment de proposer un élargissement de la zone géographique de couverture pour la loi sur l'Arctique, on a tenu des consultations, bien entendu, particulièrement avec les autres

ministères apparentés, avec le CRNC et le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, ainsi qu'avec d'autres ministères d'intérêt, dont le ministère des Pêches et des Océans, Environnement Canada et même Affaires étrangères. Voilà pour ce qui est de la consultation avec les autres ministères à cause des diverses responsabilités.

Quant aux projets particuliers, par exemple, je sais qu'à l'heure actuelle, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, qui est le ministère responsable des initiatives dans le Nord, est celui qui assure la coordination entre les ministères, lorsqu'il y a un permis d'exploration. Ensuite, les différents ministères sont appelés à participer afin de coordonner les possibilités. C'est ce qui se passe pour un projet particulier qui est proposé par une grande société.

M. Gerard Kennedy: Il me semble que...

Le président: Il ne nous reste pas beaucoup de temps. Nous y reviendrons, si vous préférez.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

J'ai bien aimé la série de questions que mon collègue a posées, parce qu'une des choses sur lesquelles nous pouvons nous pencher assez clairement pour mieux comprendre ce qui se passe dans la zone élargie, c'est de déterminer ce qui existe actuellement dans la limite actuelle des 100 milles. Si nous extrapolons relativement à notre capacité d'assurer un assainissement environnemental dans l'Arctique, je pense qu'il serait bon que le ministère dépose ses plans, par exemple, pour traiter des déversements de pétrole dans l'Arctique et la façon dont il prévoit s'occuper de la zone sur laquelle il a compétence en matière de questions environnementales.

Pouvez-vous nous en dire plus long là-dessus?

• (1640)

M. Victor Santos-Pedro: Je suis sûr qu'il est possible de fournir l'information. L'intervention en cas de déversement de pétrole relève du ministère des Pêches et des Océans par l'entremise de la Garde côtière canadienne. Si quelque chose est déversé dans l'eau, l'intervention fait partie des responsabilités de la Garde côtière canadienne. Elle dispose d'un plan intégré dans l'ensemble de l'Arctique, aussi bien par la présence des brise-glaces que par des conteneurs à travers l'Arctique.

Pour ce qui est de Transports Canada, nous faisons en sorte d'éviter un tel incident. Par conséquent, nos règlements visent la construction, l'équipement et l'opération du navire de façon à éviter un déversement.

M. Dennis Bevington: Je crois que cela pourrait être vrai, mais pour pouvoir déterminer notre capacité d'y arriver, nous devons comprendre comment les autres ministères travaillent également. Il ne suffit pas de dire que vous travaillez de sorte que ces incidents ne se produisent pas. Nous devons savoir qu'ils vont se produire, et c'est ce que nous avons vu sur la côte de l'Antarctique, où nous avons perdu un navire de croisière. Selon l'amiral que j'ai interviewé, qui était chargé de la zone autour de Groenland et des voies navigables là-bas, les navires de croisière sont les plus susceptibles d'avoir des accidents. Le problème, c'est qu'il n'y a aucun contrôle obligatoire sur les navires de croisière et les genres de choses qui garantiraient que ces navires fonctionnent adéquatement dans les conditions arctiques.

Même d'après les prévisions concernant la mer de Beaufort, on devrait s'attendre à ce que les eaux soient navigables dans le pôle d'ici 10 ans. Pour quelqu'un qui, toute sa vie, a considéré le Pôle Nord comme un endroit couvert de glace, l'idée qu'on puisse un jour y naviguer peut sembler incroyable. C'est là où nous risquons d'avoir des problèmes avec les navires.

À mon avis, avant de procéder à l'agrandissement de la zone que nous proposons de protéger, il est essentiel que nous comprenions très clairement comment nous allons nous y prendre. S'il n'est pas possible de donner la réponse maintenant, nous devons peut-être l'intégrer dans le projet de loi de façon à montrer que le gouvernement ne fait pas que mettre de l'avant le projet de loi sans un plan conçu avec minutie.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Bagnell.

L'hon. Larry Bagnell: Étant donné que les bureaucrates font toujours leurs devoirs, je me demandais si, pour cette proposition, vous aviez consulté d'autres pays.

M. Victor Santos-Pedro: Oui, nous savons que le ministère des Affaires étrangères a consulté d'autres pays dans le cadre de cette proposition.

Je devrais peut-être dire que nous avons informé, et non pas consulté, d'autres pays.

L'hon. Larry Bagnell: Peut-être devrions-nous les mettre dans le coup.

Savez-vous si vous avez eu des discussions ou reçu des appels téléphoniques, des courriels ou des lettres dans lesquels d'autres pays formulaient des suggestions non sollicitées?

M. Victor Santos-Pedro: Non, je ne le sais pas.

L'hon. Larry Bagnell: Ma dernière question concerne la recherche et le sauvetage des navires que nous surveillerons, là où ils iront. Des centaines de vols passent au-dessus du pôle. Quelqu'un a mentionné les bateaux de croisière dans ce secteur. Et malgré cela, il n'y a aucun aéronef de recherche et de sauvetage à voilure fixe au nord du 60° parallèle. Au ministère des Transports, ne trouvez-vous pas que ces conditions sont loin d'être optimales, pour ne pas dire problématiques?

•(1645)

M. Victor Santos-Pedro: Le secteur de recherche et de sauvetage englobe tant la zone actuelle que la zone élargie. De ce point de vue-là, rien n'a changé. Comme je l'ai dit plus tôt, dans la plus grande partie de cette zone élargie qui se trouve au nord de la mer de Beaufort, il y a très peu de transport maritime, voire aucun, peu importe la période.

L'hon. Larry Bagnell: Ce qui m'intrigue c'est que le service est déjà inadéquat dans la zone actuelle; si vous l'élargissez, le service sera toujours inadéquat étant donné que toute la flotte se trouve près de la frontière américaine.

Je m'en tiendrai à ces remarques. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy: Je fais simplement un suivi.

Si je vous ai bien compris, vous dites qu'il y a eu une certaine coordination entre les ministères, mais il ne semble pas y avoir de grand plan d'ensemble. Pourtant, nous entendons, de temps en temps, le gouvernement parler d'un plan pour le Nord canadien, etc. Je présumais que toutes ces questions étaient abordées dans un document maître quelconque auquel vous aviez accès et dont vous

pourriez nous communiquer le contenu, ainsi nous saurions qu'un plan existe, qu'il y a une réelle vision, et non pas seulement un brise-glace là où il y en avait trois avant, puis une loi adoptée ici qui pourrait s'appliquer ou non.

Je me demandais, peut-être avec une certaine impertinence, si vous pourriez nous éclairer. Y a-t-il, à l'échelon des fonctionnaires, un plan auquel vous pourriez nous renvoyer, un plan qui énoncerait un peu le schéma de développement, afin que nous sachions qu'une fois cette étape franchie, il y a d'autres mesures que nous pouvons prendre pour veiller soigneusement au potentiel qui existe au nord du 60° parallèle et aux responsabilités qui l'accompagnent.

M. Victor Santos-Pedro: Eh bien, dans ce contexte, il y a le plan dont j'ai parlé. Il relève en fait du ministère responsable, c'est-à-dire Affaires indiennes et du Nord Canada, et fait partie de notre stratégie pour le Nord. C'est le grand plan, si vous voulez.

M. Gerard Kennedy: Alors, où pourrions-nous trouver les détails de ce plan? Parce que nous avons eu du mal, aujourd'hui, à obtenir les réponses à plusieurs de nos questions. Je présume qu'on doit pouvoir les trouver dans ce plan directeur.

Le président: Si je peux me permettre de vous interrompre, j'aimerais vous rappeler que des représentants d'Affaires indiennes et du Nord Canada viendront jeudi.

M. Gerard Kennedy: Monsieur le président, j'essaie seulement de déterminer dans quelle mesure tout est coordonné et si le MAINC est simplement en train de dire, d'accord, veuillez faire cela, ou si, au contraire, il fait appel aux différents domaines d'expertise, et c'est la conséquence du plan.

Le président: Monsieur Roussel.

M. Donald Roussel: Je pense qu'Affaires indiennes et du Nord Canada est chargé de coordonner toute la stratégie pour le Nord. En tant que fonctionnaires invités à comparaître devant votre comité, nous sommes ici pour parler de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et du pouvoir du ministre des Transports d'élaborer le règlement concernant cette question précise.

Pour essayer de répondre à votre question, monsieur Kennedy, j'aimerais mentionner que le plan prévoit la tenue annuelle d'activités de coordination liées à la prévention de la pollution des eaux arctiques en collaboration avec la Garde côtière canadienne. Nous pouvons vous fournir des renseignements à ce sujet.

M. Gerard Kennedy: Certainement, et j'ai entendu votre collègue donner une excellente description de ces activités.

J'aimerais peut-être simplement faire une distinction. Le ministre ne semblait pas être au courant de l'existence d'un plan. Il allait en chercher un, et je me demandais s'il y avait vraiment un plan d'ensemble ou simplement des activités de coordination. Je pense que la réponse à cette question est que le MAINC a une vision, que nous communiqueront ses représentants. Mais, j'apprécie l'offre, et je désirais simplement établir cette distinction.

Ai-je le temps de poser une autre question rapide, monsieur le président ?

Le président: Vous avez le temps d'en poser une de plus.

M. Gerard Kennedy: Dans la zone actuelle de 100 milles marins, on s'adonne actuellement à des activités de forage et de transport pétroliers, n'est-ce pas?

M. Victor Santos-Pedro: Non, pas en ce moment.

M. Gerard Kennedy: Il n'y en a pas en ce moment.

M. Victor Santos-Pedro: Non. Des travaux sismiques sont en cours, mais rien d'autre.

M. Gerard Kennedy: D'accord. Je n'en étais pas certain et je voulais simplement savoir ce qui en était. Merci.

M. Victor Santos-Pedro: Non, il n'y en a pas.

Le président: Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les membres du groupe d'experts d'être venus.

Pour reprendre la question que M. Bagnell a posée concernant les enjeux internationaux, si nous consultons l'article 234 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, nous constatons qu'il appuie la compétence du Canada dans les eaux arctiques. Que fera le gouvernement si un pétrolier de l'Union européenne traverse la partie élargie de la zone prescrite par la LPPEA et comment l'UE réagira-t-elle à la prise d'autres mesures d'application de la loi?

•(1650)

M. Victor Santos-Pedro: Nous appliquons les dispositions de la loi et du règlement sur l'Arctique concernant les exigences en matière de construction, d'exploitation et d'équipement de tout navire qui pénètre dans les eaux arctiques.

M. Sukh Dhaliwal: Les sociétés maritimes préfèrent-elles les règlements auxquels elles sont assujetties en ce moment à ceux de la LPPEA?

M. Victor Santos-Pedro: Est-ce qu'elles les trouvent lourds?

M. Sukh Dhaliwal: Oui.

M. Victor Santos-Pedro: Je pense qu'elles comprennent que pour naviguer dans des eaux où il y a de la glace, il faut être prêt à affronter ces dangers solides. Par conséquent, les navires qui empruntent ces eaux sont spécialement renforcés et ont à leur bord des personnes qualifiées ayant déjà navigué dans ces conditions.

Tous les navires qui pénètrent dans les eaux de l'Arctique canadien, qu'ils soient canadiens ou étrangers, satisfont à ces mêmes exigences. Ils se conforment tous aux divers aspects du règlement, qu'il s'agisse de la solidité de la coque ou de l'équipement.

M. Sukh Dhaliwal: J'ai une simple question à poser. Quelle est la durée de vie utile des brise-glaces?

M. Victor Santos-Pedro: Quelle est la durée de vie utile d'un brise-glace? C'est une question à laquelle il est très difficile de répondre. Cela dépend en partie de la qualité de sa construction. Il faut également savoir s'il a fait l'objet d'un carénage de demi-vie. On peut prolonger la vie d'un navire pendant très longtemps si on effectue un soi-disant carénage de demi-vie. C'est donc difficile à dire. Dans les lacs, il y a des bateaux de plus de 80 ans qui naviguent toujours. La navigation en eau douce leur permet de durer beaucoup plus longtemps.

M. Sukh Dhaliwal: Bien. Merci.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Comment vous y prenez-vous aujourd'hui pour assujettir au règlement les navires qui sont autorisés à naviguer dans les eaux arctiques? Avez-vous un système pour appliquer ce règlement?

M. Victor Santos-Pedro: Le règlement prévoit qu'il y aura un certain nombre de navires étrangers. Dans le cas des navires canadiens, ils s'arrêteront évidemment dans n'importe quel port méridional du pays où se trouvent nos bureaux. Ils seront inspectés et recevront un certificat indiquant qu'ils respectent le règlement

actuel. Dans le cas des navires étrangers, nous avons mandaté plusieurs organisations implantées à l'extérieur du Canada. Ces sociétés de classification ont le pouvoir d'effectuer des inspections en notre nom et de délivrer des certificats qui prouvent que les navires satisfont aux exigences. De plus, une fois que les navires pénétreront dans nos eaux ou nous aviseront qu'ils s'appêtent à pénétrer dans nos eaux, nous leur demanderons s'ils respectent le règlement.

Nous avons, en tout temps, le pouvoir d'effectuer une inspection de contrôle par l'État du port et de monter à bord du navire si nous le jugeons nécessaire.

M. Dennis Bevington: Je suppose que l'embarcation de plaisance qui s'est retrouvée à Cambridge Bay, après avoir été saisie par la GRC, est un exemple frappant des failles de votre système. En voilà une qui a échappé à votre régime d'application de la loi.

M. Victor Santos-Pedro: Les exigences de construction ne s'appliquent pas aux embarcations de plaisance, mais tous les navires sont, bien évidemment, assujettis au règlement en ce qui concerne l'obligation de signaler leur présence, etc. Et la plupart d'entre eux le font immanquablement.

M. Dennis Bevington: En ce moment, le règlement aborde-t-il la question des doubles coques?

M. Victor Santos-Pedro: Oui, le règlement aborde cette question et comporte des exigences à cet effet. En fait, les exigences internationales en matière de double coque ont maintenant rendu caduques celles qui figuraient dans notre règlement. D'ici 2015, tous les pétroliers devront être équipés d'une double coque.

•(1655)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: J'aimerais vous poser une question un peu plus technique, monsieur Roussel.

Comment fait-on pour déterminer la limite des 200 miles nautiques? Y a-t-il une norme internationale reconnue?

M. Donald Roussel: Oui, c'est déterminé en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ça se fait à partir de la ligne de base de l'État. À l'intérieur de la convention, des points sont établis par le pays. Le Canada doit en effet déclarer les points de sa ligne de base, et à partir de cette ligne, qui est située près de la côte, la limite des 200 miles est établie.

M. Mario Laframboise: Quelles technologies utilisez-vous?

M. Donald Roussel: La ligne est déterminée par le ministère des Pêches et des Océans et le Service hydrographique du Canada, d'où l'importance d'obtenir ces fameux points et de les déposer officiellement à La Haye. C'est là que se trouvent les gens qui s'occupent du droit international de la mer. Ensuite, on procède à l'établissement de ce qu'on appelle le plateau continental. C'est à ce moment qu'on peut obtenir une extension de ce plateau pour tout ce qui concerne l'exploration sur le fond effectuée au-delà de la limite des 200 miles.

M. Mario Laframboise: Merci.

[Traduction]

Le président: Étant donné qu'il ne semble plus y avoir d'autres questions pour l'instant, j'aimerais remercier les témoins qui ont comparu devant nous aujourd'hui.

Puisqu'il nous reste un peu de temps, je pense que nous siégerons à huis clos pour nous occuper un peu des travaux du comité.

Je vous remercie encore d'être venus.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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.